

Memoria de
Ordenación

TOMO

1

VOLUMEN

III

Memoria



Aprobación Definitiva



VOLUMEN III. Memoria de Ordenación

MEMORIA DE ORDENACIÓN



PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA

- VOLUMEN I. Memoria de Información
- VOLUMEN II. Planos de Información
- VOLUMEN III. Memoria de Ordenación**
- VOLUMEN IV. Normativa
- VOLUMEN V. Planos de Ordenación
- VOLUMEN VI. Contenido Ambiental
- VOLUMEN VII. Estudio Económico-Financiero
- VOLUMEN VIII. Estudios Complementarios

VOLUMEN III. Memoria de Ordenación

CONTENIDO

1. Sobre la adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria
2. Cumplimiento del PIO/GC en materia de ordenación general de los recursos naturales y del territorio
3. Otra legislación con especial incidencia en la alteración del PIO/GC
4. Estado de la ordenación territorial y los recursos naturales en Gran Canaria: presupuestos del Modelo de Ordenación Insular
5. Configuración del Modelo de Ordenación Insular
6. Formulación del Modelo de Ordenación Insular
7. El Área Metropolitana de Las Palmas
8. La Plataforma Litoral del Este
9. La Zona Turístico-Residencial del Litoral Sur
10. El Cuadrante Insular Suroeste
11. El Cuadrante Insular Noroeste
12. Documentación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y MEMORIA AMBIENTAL

DIRECCIÓN Y COORDINACIÓN: Servicio Insular de Planeamiento

Pedro Pablo Monzón Blanco (Director Técnico del PIO/GC. Arquitecto)
Héctor F. Romero Pérez (Jefe de Sección de Apoyo al Planeamiento. Arquitecto)
Víctor Delisau Pizarro (Doctor Arquitecto)

REDACCIÓN: Servicio Insular de Planeamiento

Equipo redactor:

Antonio Escolar Torres (Arquitecto)
Ruth Marrero Negrín (Arquitecta)
Verónica Martel Fernández (Arquitecta)
Javier Fernández Iribarne (Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos)
Carlos Ríos Jordana (Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos)
José Alberto Rexachs González (Licenciado en Ciencias Ambientales)
Rubén Quevedo Ruano (Licenciado en Geografía)
Rita M^a González Espino (Licenciada en Derecho)
Olga Delia León Caballero (Licenciada en Derecho)
Jorge Moreno Marín (Licenciado en Derecho)
Alberto Almeida Almeida (Auxiliar Administrativo)

Composición y realización gráfica:

Esther Rivero Ventura (Coordinadora del Sistema de Información Territorial)
Miguel Ángel Quintana Rodríguez (Jefe de Negociado de Información Territorial y Cartografía)
Narciso Castañeda Rodríguez (Ingeniero Técnico Informático)
Francisco Demetrio Ramírez (Delineante)
Georgina Díaz Hage (Delineante)
Natividad Rodríguez Vegas (Delineante)
Cándida Suárez Ojeda (Delineante)
Francisco Santana Falcón (Delineante)

COLABORACIONES:

Servicio Insular de Planeamiento

Narciso López Bordón (Jefe de Servicio de Planeamiento)
Alejandro Castro Medina (Arquitecto)
Víctor Manuel Quevedo Domínguez (Arquitecto)
Sergio Torres Sánchez (Arquitecto)
Patricia Jiménez Santana (Auxiliar Administrativa)

Servicio Insular de Calificaciones Territoriales

Teresa Pilar Rivero Ramos (Jefa de Servicio de Calificaciones Territoriales)
Ruth María Argüeso Benítez (Arquitecta)
Samuel Aza Rodríguez (Ingeniero Técnico Agrícola)
Jorge Moreno Marín (Licenciado en Derecho)

Servicio Insular de Arquitectura

Obdulia Rodríguez Rodríguez (Delineante)

Servicio Insular de Extensión Agraria, Desarrollo Agropecuario y Pesquero

Sebastián Suárez Bordón (Ingeniero Agrónomo)
Alejandro Báez Acosta (Biólogo)
María Fernanda Marrero Escudero (Bióloga)

Servicio Insular de Infraestructura Rural

Francisco José López Cabrera (Ingeniero Técnico Agrícola)

Servicio Administrativo de Medio Ambiente

Elisa Monzón Ramos (Ingeniera Industrial)

Servicio Técnico de Medio Ambiente

Pascual Calabuig Miranda (Coordinador del Centro de Recuperación de Fauna Silvestre de Tafira)
Francisco José González Artiles (Biólogo)

Servicio de Jardín Botánico "Viera y Clavijo"

José Domingo Naranjo Suárez (Biólogo)

Servicio Insular de Cultura y Patrimonio Histórico

Alejandro Jesús García Medina (Arquitecto)

Empresa pública Cartográfica de Canarias, S.A. (GRAFCAN)

M^a Goretti Calzadilla Medina (Responsable Dpto. de Difusión y Asistencia Técnica).
Carolina Quintana Rodríguez (Delineante).

Asesoramiento Jurídico

Irene Schamann Pérez (Abogada)
Juan Diego Pulido Rodríguez (Abogado)

MEMORIA Y PLANOS DE INFORMACIÓN

DIRECCIÓN: Servicio Insular de Planeamiento

Pedro Pablo Monzón Blanco (Director Técnico del PIO/GC. Arquitecto)

REDACCIÓN: Empresa APIA XXI, S.A.

Coordinadores:

Doramas Rodríguez Suárez. (Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos)
Beatriz Diego González-Riancho (Arquitecto)

Equipo redactor:

Raúl Alonso Borrego (Licenciado en Ciencias Ambientales)
Anastasia Benítez Guerra (Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos)
Christian Betancor Sosa (Licenciado en Derecho)
Juan Antonio Buenaga Chapado (Licenciado en Geografía)
María del Pilar Cardoso Sánchez-Tembleque (Ingeniero Técnico Topógrafo)
César Fernández González (Ingeniero Industrial)
David Fuente Bada (Licenciado en Ciencias Físicas)
Manuel Gómez Martín (Ingeniero Técnico de Obras Públicas)
J. Carlos González Fernández (Licenciado en Ciencias Geológicas)
David Llamas Alonso (Licenciado en Biología y en Ciencias Ambientales)
Ángel Piedra Sisniega (Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos)
Arminda del Pino Rivero Méndez (Licenciado en Geografía)
María R. Rebolledo Pelayo (Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos)
Mariano Rodríguez Fernández (Licenciado en Ciencias Físicas)

Juan Rubín Agenjo (Licenciado en Derecho)
 María Sabina Rodríguez Cabrera (Ingeniero Técnico Industrial)
 Cristina Sánchez Pescador (Arquitecto)
 Francisco Saiz Payno (Ingeniero Técnico Topógrafo)
 Ángel Santos Briz (Licenciado en Historia)
 María Martín Toledo (Delineante)

Colaboraciones:

Arqueocanarias, S.L.
 Instituto de Hidráulica Ambiental De Cantabria.
 Olga Delia León Caballero (Licenciada en Derecho).

REVISIÓN DE LA REGULACIÓN DE USOS ESPECÍFICOS PARA LA ADAPTACIÓN A LAS DOGT DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA

REDACCION: Marta Sosa Erdozain (Arquitecta)

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO Y PROGRAMA DE ACTUACIONES

EQUIPO REDACTOR: GIPIC SLU

Delegado:

Julio Rodríguez Márquez, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Director Técnico:

Miguel Morales González, Ingeniero Técnico de Obras Públicas

Equipo técnico:

Laura Poveda Schwindling (Ingeniera Civil); Edición Previa
 Diego Félix Domínguez (Licenciado en Ciencias del Marketing) ; Edición Previa
 Oscar Bermejós García (Licenciado en Ciencias Económicas) ; Edición Previa
 Antonio Martín Vélez (Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos)
 Carolina Santana Lorenzo (Ingeniera Civil)

Dictamen de implicaciones económicas:

Irene Schamann Pérez (Abogada)

ANÁLISIS Y SISTEMATIZACIÓN DE LOS ASENTAMIENTOS POBLACIONALES DE GRAN CANARIA, PARA LA REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA

REDACCION: Empresa GADAP-BORDES S.L.P.

Director Facultativo:

Félix Juan Bordes Caballero. Arquitecto.

Coordinación y Redacción:

Félix Juan Bordes de Santa Ana. Arquitecto.
 Ricardo Bordes de Santa Ana. Arquitecto.
 Raúl Falcón Brito. Arquitecto.
 Miguel Saavedra Pérez. Arquitecto.

Colaboraciones principales:

Ana María López Neira. Licenciada en Derecho.
 Néstor García-Cuyás García. Licenciado en Derecho.

Erena Moreno Ramos. Arquitecta.
 Daniel Castañeda Yanguas. Arquitecto.
 Iluminada Navarro Alvarado. Arquitecta.
 David Domínguez Fleitas. Arquitecto.

Colaboraciones:

Marianna Obregón Colombani. Arquitecta.
 David Armas Montes. Arquitecto.
 Alejandra Montesdeoca Rodríguez. Arquitecta.
 Idaira Moreno Ramos. Arquitecta.
 Juan Carratalá Pérez. Arquitecto.
 Vanesa Marrero García. Arquitecta.
 Eduardo del Castillo-Olivares. Arquitecto.
 Carlos Javier Almeida Febles. Arquitecto.
 María Auxiliadora Romero Armas. Arquitecta.
 Ana Berceanu. Estudiante de Arquitectura.

ESTUDIO AERONÁUTICO Y ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE ORDENACIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA A LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA Y SU AMPLIACIÓN

EQUIPO REDACTOR: Empresa PROINTEC, S.A.

Delegado de PROINTEC:

José Manuel García Fernández. Ingeniero Aeronáutico.

Director técnico:

José Luis Martín Gago. Ingeniero Aeronáutico.

Responsable de la Calidad:

Manuel López López. Ingeniero Químico.

Apoyo Administrativo:

M^a del Carmen Gil Rego. Auxiliar Administrativo.

Delineación:

Fernando Rafael Casas Garrido. Delineante Proyectista.
 Pablo De Benito Rosado. Delineante Proyectista.

ESTUDIO DE MOVILIDAD INSULAR DE GRAN CANARIA

REDACCION: Empresa GIPIC, Ingeniería y Arquitectura S.L.

Coordinador:

Julio Rodríguez Márquez (Coordinador del Estudio. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos).

Equipo redactor

Miguel Morales González (Ingeniero Técnico de Obras Públicas).
 Laura Castro Pérez (Ingeniero Técnico de Obras Públicas).
 Noelia Novo Gómez (Arquitecto Técnico).
 Laura Poveda Schwindling (Ingeniera Civil).
 Carlos Antonio Campos Cerpa (Delineante).
 Roberto Carlos Espino Arrocha (Delineante).

ÍNDICE

1. Sobre la adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria 1

1.1. Principios para la adaptación del PIO/GC1

1.2. Evolución de las previsiones del PIO/GC.....1

1.2.1. El primer Plan Insular de Ordenación de 1995 1

1.2.2. El segundo Plan Insular de Ordenación de 2004 3

1.2.3. La decantación de un modelo de ordenación insular confirmado 5

1.3. Fundamento y alcance de la alteración del PIO/GC.....6

1.3.1. La normativa sobrevenida de aplicación a la Adaptación del PIO/GC..... 6

1.3.2. La revisión parcial del PIO/GC como procedimiento de alteración..... 8

1.3.3. De la actualización cuantitativa para el año 2.050 de un modelo confirmado..... 8

2. Cumplimiento del PIO/GC en materia de ordenación general de los recursos naturales y del territorio..... 11

2.1. Adecuación a los contenidos de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre11

2.1.1. Delimitación del ámbito territorial objeto de ordenación..... 11

2.1.2. Inventario y definición del estado de conservación de los componentes del patrimonio natural y la biodiversidad, de los ecosistemas y los paisajes 11

2.1.3. Determinación de las limitaciones generales y específicas que respecto de los usos y actividades hayan de establecerse en función de la conservación de los componentes del patrimonio natural y la biodiversidad 11

2.1.4. Establecimiento de los criterios de referencia orientadores en la formulación y ejecución de las diversas políticas sectoriales 12

2.1.5. Aplicación, en su caso, de alguno de los regímenes de protección de espacios naturales..... 12

2.1.6. Determinación de los criterios para la conservación, protección, restauración y uso sostenible de los recursos naturales y, en particular, de los componentes de la biodiversidad y geodiversidad..... 12

2.1.7. Identificación de medidas para garantizar la conectividad ecológica..... 13

2.1.8. Memoria económica acerca de los costes e instrumentos financieros previstos 13

2.2. Adecuación a los contenidos del Decreto 6/1997, de 21 de enero13

2.2.1. Cumplimiento de la fase de inventario..... 13

2.2.2. Cumplimiento de la fase de diagnóstico..... 15

2.2.3. Cumplimiento de la fase de pronosis..... 15

2.2.4. Cumplimiento de las directrices para definir los objetivos de ordenación 15

2.2.5. Cumplimiento de las directrices para la delimitación de la Zonificación 15

2.2.6. Cumplimiento de las directrices para concretar la normativa de aplicación..... 16

2.2.7. Cumplimiento de las directrices para la prevención del Impacto ecológico y ambiental 17

2.2.8. Cumplimiento de las directrices para la elaboración de la base cartográfica..... 17

2.2.9. Estudio financiero y programa de actuación. 17

2.3. Adecuación a los contenidos de la Ley 19/2003, de 14 de abril.....17

2.3.1. Adaptación en cuanto a los aspectos generales del PIO/GC 18

2.3.2. Adaptación en cuanto a las zonas de gestión sostenible de los recursos ambientales: recursos naturales, patrimoniales y calidad ambiental 18

2.3.3. Adaptación en cuanto a la integración territorial de las redes..... 21

2.3.4. Adaptación en cuanto a la integración territorial de los tejidos..... 25

2.4. Organización de la normativa del PIO/GC.....29

2.4.1. Actualización y perfeccionamiento de la normativa del PIO/GC..... 29

2.4.2. Sistematización de las disposiciones normativas del PIO/GC..... 30

2.4.3. Organización de los contenidos de las secciones del PIO/GC..... 30

3. Otra legislación con especial incidencia en la alteración del PIO/GC 31

3.1. En cuanto al régimen jurídico y desarrollo del PIO/GC31

3.2. En cuanto a los recursos naturales, patrimoniales y calidad ambiental de aplicación a la zonificación.....31

3.3. En cuanto a la integración territorial de las redes de infraestructuras básicas.....	33
3.4. En cuanto a la integración territorial de las redes de transportes.....	34
3.5. En cuanto a la integración territorial de las redes de espacios de interés insular.....	36
3.6. En cuanto a la integración territorial de los tejidos.....	36
3.7. En cuanto a la configuración básica del Sistema Territorial y las estrategias de actuación: el Modelo de Ordenación Insular.....	38

4. Estado de la ordenación territorial y los recursos naturales en Gran Canaria: presupuestos del Modelo de Ordenación Insular..... 40

4.1. La identificación de las grandes dinámicas territoriales insulares: el Sistema Territorial Insular.....	40
4.2. Los espacios de mayor valor ambiental: El Sistema Natural.....	41
4.2.1. Un diagnóstico ambiental de sus valores naturales y patrimoniales.....	42
4.2.2. Hacia una gestión proactiva del sistema natural.....	42
4.3. Los espacios sometidos a procesos de transformación de tipo tradicional: El Sistema Rural.....	44
4.3.1. La frágil integración de las tradiciones y el desarrollo productivo.....	44
4.3.2. Hacia un reforzamiento identitario del desarrollo rural.....	46
4.4. Los espacios destinados a actividades estratégicas intensivas para la población: El Sistema Urbano.....	47
4.4.1. El crecimiento extensivo en la transformación del suelo.....	48
4.4.2. Hacia la jerarquización del sistema urbano por recualificación extensa de la ciudad.....	49
4.5. Los espacios del medio marino sometidos a la dinámica transformadora del litoral: El Sistema Costero.....	51
4.5.1. La fragilidad ambiental de la franja litoral insular.....	51
4.5.2. Hacia la gestión integral de los recursos y atractivos costeros.....	52
4.6. Los espacios ligados a las grandes redes de infraestructuras, equipamientos y dotaciones: El Sistema de Infraestructuras y Servicios.....	55
4.6.1. La articulación de las necesidades territoriales básicas.....	55
4.6.2. Hacia la competitividad articulada y sostenible de las redes de infraestructuras.....	57

5. Configuración del Modelo de Ordenación Insular..... 60

5.1. Hacia una sostenible integración de la ordenación del territorio y de los recursos naturales.....	60
5.1.1. Principios inspiradores del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.....	60
5.1.2. El modelo territorial básico de partida.....	60
5.1.3. El uso eficiente del territorio insular como principio argumental.....	61
5.1.4. Objetivos derivados de los presupuestos del Modelo de Ordenación Insular.....	61
5.1.5. Síntesis de los objetivos derivados de los presupuestos del Modelo de Ordenación Insular.....	63
5.1.6. Objetivos fundamentales del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.....	64
5.2. De la concepción sistémica del Modelo de Ordenación Insular: el Sistema Territorial.....	65
5.2.1. Los sistemas como componentes básicos del Modelo de Ordenación Insular.....	67
5.2.2. Las zonas, redes y tejidos como elementos integrantes de los sistemas.....	67
5.3. ZON: Las Zonas como elementos territoriales de reconocimiento de las aptitudes propias del medio terrestre.....	68
5.3.1. Zona A, las zonas de mayor valor natural.....	69
5.3.2. Zona B, las zonas de aptitud natural y productiva.....	69
5.3.3. Zona C, las zonas de aptitud estructurante.....	70
5.4. Las Redes como elementos territoriales de articulación funcional.....	71
5.5. RT: Las Redes de Transportes como elementos territoriales que resuelven la movilidad interna y externa insular.....	71
5.5.1. RTA: Red de Transporte Aéreo.....	71
5.5.2. RTM: Red de Transporte Marítimo.....	71
5.5.3. RTT: Red de Transporte Terrestre.....	71
5.6. RV: Las Redes Viarias como elementos territoriales que ponen en relación las distintas partes del territorio.....	72
5.7. RIB: Las Redes de Infraestructuras Básicas como elementos territoriales de apoyo para el desarrollo insular.....	72
5.7.1. REE: Redes de Energía.....	72
5.7.2. RHS: Redes Hidráulicas y de Saneamiento.....	72
5.7.3. RIR: Redes de Gestión de Residuos.....	72

5.7.4. RTC: Redes de Telecomunicaciones.....	73
5.8. REI: Las Redes de Espacios de Interés Insular como elementos territoriales de una oferta de equipamientos y dotaciones de calidad.....	73
5.8.1. ALII: Áreas Libres de Interés Insular.....	73
5.8.2. CON: Conectores Estructurantes	73
5.8.3. SII: Servicio de Interés Insular	74
5.9. TJ: Los Tejidos como elementos territoriales que sirven de apoyo para la transformación y aprovechamiento del suelo.	74
5.9.1. AMB: Tejido Ambiental	74
5.9.2. RES: Tejido Residencial	75
5.9.3. PRO: Tejido Productivo	76
5.9.4. TUR: Tejido Turístico	77
5.10. Las alternativas de ordenación insular	77
5.10.1. La configuración básica del Modelo de Ordenación Insular.....	78
5.10.2. Alcance cuantitativo del Modelo de Ordenación Insular al Año 2.050	90
5.10.3. Alternativa 0: consolidación sin ajustes del modelo del PIO/GC 2004.....	97
5.10.4. Alternativa 1: consolidación de las actuales centralidades locales y territoriales.....	104
5.10.5. Alternativa 2: desarrollo por renovación y recualificación integral	116
5.11. Propuesta de ordenación finalmente seleccionada	128
6. Formulación del Modelo de Ordenación Insular.....	129
6.1. ZON: La zonificación de los recursos naturales como base del Modelo de Ordenación Insular.....	129
6.1.1. Criterios para la asignación de Zonas. Nuevos criterios y nuevas fórmulas.....	129
6.1.2. Criterios aplicados en la delimitación cartográfica de la zonificación terrestre	135
6.1.3. De la adaptación del régimen de compatibilidad de usos y las condiciones mínimas de implantación por Zonas.....	142
6.1.4. Las áreas ambientalmente condicionadas por la evaluación ambiental del Plan.....	145
6.2. RT: Las Redes de Transporte y la accesibilidad insular.....	146
6.2.1. El Plan Territorial Especial de Transportes.....	147

6.2.2. RTA: Redes de transporte aéreo.....	147
6.2.3. RTM: Redes de transporte marítimo	156
6.2.4. RTT: Redes de Transporte Terrestre	171
6.3. RV: La configuración en corredores de las Redes Viarias	177
6.3.1. La actualización de las dinámicas insulares de movilidad: el Estudio de Movilidad Insular.....	177
6.3.2. El Corredor Litoral: el cierre ponderado del anillo insular.....	185
6.3.3. El Corredor Interior: la mejora de accesibilidad y articulación viaria inter núcleos.....	187
6.3.4. Las transversales de conexión que completan el mallado viario de accesibilidad territorial.....	190
6.3.5. Los ejes viarios interiores y radiales de accesibilidad al interior insular.....	190
6.3.6. Los ejes locales estructurantes: la vertebración territorial del sistema urbano.....	191
6.4. RIB: Las Redes de Infraestructuras Básicas y el desarrollo insular	192
6.4.1. REE: Redes de Energía.....	193
6.4.2. RHS: Red de Infraestructuras Hidráulicas y de Saneamiento	199
6.4.3. RIR: Redes de Gestión de Residuos.....	209
6.4.4. RTC: Redes de Telecomunicaciones.....	214
6.5. REI: La Red de Espacios de Interés Insular como garante de la calidad territorial	216
6.5.1. La implantación territorial de los usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales	218
6.5.2. ALII: Las Áreas Libres de Interés Insular estructurantes del Sistema Territorial Insular	220
6.5.3. CON: Los conectores estructurantes como ejes territoriales de relevancia estratégica	222
6.5.4. SII: El reconocimiento del valor estructurante de los Servicios de Interés Insular	224
6.6. AMB: Tejido Ambiental como fórmula instrumental para una gestión proactiva de los recursos insulares.....	226
6.6.1. Análisis del estado de conservación de los recursos hídricos.....	227
6.6.2. Análisis del estado de conservación de los recursos geológicos	233
6.6.3. Análisis del estado de conservación de los recursos biológicos	239

6.6.4. Análisis del estado de conservación de los recursos antrópicos o subjetivos.....	250	6.10.2. Criterios de delimitación y jerarquización de los Asentamientos Poblacionales.....	300
6.7. PRM: Tejido Productivo Primario	264	6.10.3. Metodología de estimación demográfica para los Asentamientos Poblacionales.....	307
6.7.1. La actividad acuícola y pesquera en Gran Canaria	265	6.10.4. Jerarquización de Asentamientos Poblacionales. Situación actual y Estrategia Insular de Ordenación	309
6.7.2. Evolución de la actividad agraria insular: forestal, ganadera y agrícola.....	266	6.10.5. Los modos de crecimiento regular. Criterios de prevalencia y pautado temporal.....	313
6.7.3. El aprovechamiento forestal en Gran Canaria	267	6.10.6. La regulación del tejido residencial disperso para su contención e integración territorial	319
6.7.4. El aprovechamiento ganadero en Gran Canaria.....	268	6.11. La distribución espacial y la ordenación del Sistema Territorial Insular.	322
6.7.5. El aprovechamiento agrícola en Gran Canaria	270	6.11.1. Los Ámbitos Territoriales Insulares.....	323
6.7.6. PRM: El nuevo tejido productivo primario en el Modelo de Ordenación Insular.....	274	6.11.2. Los ámbitos de ordenación estratégica.....	323
6.8. ECO: Tejido Productivo Económico para la diversificación de las bases económicas	277	6.11.3. La protección del litoral en los ámbitos de ordenación estratégica	324
6.8.1. Los déficits territoriales del tejido productivo económico.....	278	7. El Área Metropolitana de Las Palmas	339
6.8.2. Estrategias de distribución territorial del tejido productivo económico: concentración y especialización.....	280	7.1. La capitalidad insular y las dinámicas metropolitanas.....	339
6.8.3. Los principales polos de concentración de actividad económica.....	281	7.2. Las Palmas de Gran Canaria: una capital insular centrípeta.....	339
6.8.4. Los principios orientadores del crecimiento del tejido productivo económico	282	7.2.1. El refuerzo de la imagen de capitalidad de la centralidad urbana tradicional	341
6.8.5. La planificación del nuevo tejido productivo económico de relevancia territorial	283	7.2.2. Los barrancos como eco-corredores de interrelación de lo urbano, lo rural y lo natural.....	342
6.8.6. Ámbitos de crecimiento y extensión del tejido productivo económico	284	7.2.3. Las nuevas piezas de relevancia territorial ligadas al trazado de la GC-3	342
6.8.7. La intervención sobre el tejido productivo económico existente	285	7.3. La Primería Periferia Metropolitana: los asentamientos intermedios	343
6.9. TUR: El Tejido Turístico como apuesta por la renovación y especialización	285	7.3.1. Telde.....	344
6.9.1. La estructuración territorial del tejido turístico: un poco de historia	286	7.3.2. Arucas.....	347
6.9.2. La determinación de la capacidad máxima de acogida turística en Gran Canaria	288	7.4. La Segunda Periferia: el espacio frontera	348
6.9.3. La estructuración territorial del tejido turístico: criterios fundamentales.....	296	7.4.1. Las interrelaciones sistémicas como característica definitoria	349
6.10. RES: El Tejido Residencial como herramienta de pautado y control del crecimiento urbanístico	299	7.4.2. El control de las consecuencias del tejido residencial disperso	349
6.10.1. La jerarquía y la proporcionalidad como determinantes del crecimiento. El Sistema de Asentamientos Poblacionales.	299	7.5. Hacia un área metropolitana poli-centralizada	349
		8. La Plataforma Litoral del Este	350
		8.1. La relevancia territorial del potencial económico del sureste.....	350

8.2. Una reflexión sobre la configuración del mallado territorial y su estructura soporte.....	350
8.3. La definición de un sistema ordenado de centralidades en el tejido residencial	351
8.3.1. La triple centralidad del conurbano Carrizal-Ingenio-Agüimes.....	351
8.3.2. La ciudad polinuclear de los Llanos de Arinaga-Vecindario-El Doctoral.....	352
8.4. Una oportunidad para la consolidación y diversificación del tejido productivo económico insular.....	352
8.4.1. El tejido productivo económico en el entorno aeroportuario.....	352
8.4.2. El Polígono de Arinaga y sus expansiones especializadas.....	354
8.4.3. El potencial estructurante y económico de las grandes piezas agrícolas.....	354
8.5. Los barrancos como eco-corredores vertebradores del modelo	355
8.6. Una nueva centralidad territorial de potencial económico.....	356
9. La Zona Turístico-Residencial del Litoral Sur.....	357
9.1. La situación inicial: bases de partida para la diagnosis territorial	357
9.1.1. La diagnosis territorial del PIO/GC 2004.....	357
9.1.2. Los nuevos objetivos territoriales derivados del PTEOTI/GC.....	358
9.1.3. Otros objetivos territoriales añadidos en el marco de las Directrices	358
9.2. El refuerzo de centralidades residenciales y de servicios de la Zona Turística del Sur.....	359
9.2.1. La nueva centralidad turístico-residencial de Maspalomas.....	359
9.2.2. La consolidación de la centralidad local de servicios turísticos de Arguineguín	359
9.3. Otras Piezas Territoriales de interés en el ámbito	359
9.3.1. El marco escenográfico del acceso a la Zona Turística del Sur	360
9.3.2. Los barrancos como eco-corredores de la oferta turística complementaria	360
9.4. El refuerzo de centralidades como apoyo a la recualificación turística	360
10. El Cuadrante Insular Suroeste	362
10.1. El valor natural preponderante del territorio como recurso	362

10.2. Las polaridades urbanas y rurales del Sistema Natural.....	362
10.2.1. El Valle de La Aldea	363
10.2.2. Las Cumbres y La Costa Oeste	363
10.2.3. Las Medianías del Este y Sur.....	363
10.3. El potencial económico de la gestión proactiva del Sistema Natural	364
10.4. El desarrollo rural en equilibrio con la naturaleza	364
11. El Cuadrante Insular Noroeste	366
11.1. La linealidad doblemente tensionada de la plataforma noroeste	366
11.2. La polaridad rural doblemente tensionada del tejido residencial	366
11.2.1. La polaridad comarcal de Guía-Gáldar-Agaete.....	367
11.2.2. Los asentamientos costeros de la estrecha franja litoral entre Arucas y Guía.....	368
11.2.3. El papel aglutinador de Firgas y Moya y su potencial ecoturístico	368
11.3. El tejido productivo económico como soporte para el desarrollo y crecimiento del norte	369
11.3.1. La extensión y desarrollo de tejido productivo económico especializado como revulsivo territorial	369
11.3.2. El valor estructurante y paisajístico de las grandes piezas agrícolas	369
11.4. Los barrancos como eco-corredores de vertebración ambiental del Sistema Rural	370
11.5. Las piezas territoriales como diversificadoras de la base económica	370
11.6. Las transversales como potencial equilibrador territorial.....	371
12. Documentación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.....	372
12.1. Del seguimiento de la tramitación administrativa del procedimiento de aprobación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.....	372
12.2. Del desarrollo de las actuaciones territoriales respecto de los instrumentos de desarrollo territorial del PIO/GC 2004	375
12.2.1. Respecto a los Planes Territoriales Especiales previstos en este Plan Insular	376
12.2.2. Respecto a los Planes Territoriales Parciales previstos en este Plan Insular	389
12.3. Evolución de la propuesta de ordenación durante su tramitación administrativa.....	398

12.3.1. La propuesta de ordenación en el documento de Avance del PIO/GC.....	399
12.3.2. La propuesta de ordenación en la Memoria Ambiental del PIO/GC.....	403
12.3.3. La propuesta de ordenación en la Aprobación Inicial del PIO/GC	404
12.3.4. La propuesta de ordenación tras las correcciones sustanciales derivadas del trámite de información pública de la Aprobación Inicial del PIO/GC.....	407
12.3.5. La propuesta de ordenación en el documento previsto para su aprobación definitiva	410

1. Sobre la adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

1.1. Principios para la adaptación del PIO/GC

En la actualidad, la necesidad de integrar en el planeamiento las cuestiones ambientales, territoriales y socioeconómicas articula de manera prevalente nuestro Sistema de Planeamiento. Cada instrumento de ordenación – ya sea de los recursos naturales, sectorial, territorial, urbanístico o de desarrollo – superpone sobre el territorio un conjunto de determinaciones de diversa índole, ámbito y objetivos que guardan entre sí relaciones de distinto tipo que es necesario modelizar.

El establecimiento de este modelo de ordenación no busca congelar en el tiempo las decisiones estratégicas, sino asegurar su consecución implementando la dirección adecuada a las políticas públicas e iniciativas privadas futuras.

Este Cabildo Insular, desde su ámbito competencial en el planeamiento insular, ha procurado establecer un modelo de ordenación insular que reconozca la evolución lógica que la isla de Gran Canaria en su conjunto ha tenido en las últimas décadas.

Para ello, el PIO/GC como instrumento de ordenación ha sentado las bases de su desarrollo socioeconómico asumiendo una instrumentación evolutiva – el resto de instrumentos de ordenación territorial y planeamiento urbanístico – que ha ido a la par que el propio Plan en su definición formal y concreción funcional.

Por todo esto, a la hora de plantear la revisión de las determinaciones del PIO/GC no estamos ante la situación de negar lo anterior para plantear un nuevo modelo.

Como se irá explicando, el modelo de ordenación insular que se planteaba desde los Planes anteriores sigue teniendo validez territorial, pero también normativa.

Por un lado, aún sigue conformando la base del desarrollo ambiental, económico y social de la isla a poco que profundizamos en su historia.

Por otro lado, no se han implementado en su totalidad todas las acciones estratégicas y determinaciones territoriales que, cumpliendo todavía con aquellos objetivos territoriales definidos, buscan instaurar un reequilibrio insular en las formas y modos de utilizar los recursos naturales, distribuir los usos y actividades, y ocupar el suelo.

Aun así, el paso del tiempo transcurrido desde la aprobación definitiva del último PIO/GC vigente obliga a asumir una necesaria actualización del modelo de ordenación insular. No tanto porque no cumpla con las expectativas territoriales subyacentes en la isla, pues como ya se ha dicho aún tiene plena vigencia a poco que se analiza el diagnóstico previo realizado. Sino porque en este tiempo han surgido aspectos ambientales, territoriales y urbanísticos, pero también legales y normativos, de interés para perfeccionar dicho modelo de ordenación insular.

Por lo tanto, la adaptación a la propia evolución del marco legal vigente, así como el retoque instrumental del documento se hacen en la convicción de poner al día el modelo de ordenación insular, mejorando su sistematización y coherencia, y adaptándolo a la evolución reciente de las propias previsiones del PIO/GC objeto de revisión.

Para todo ello, se hace imprescindible atender a:

- La puesta al día de la memoria informativa actualizando los datos ambientales, socioeconómicos y territoriales de relevancia para la ordenación integral e integrada del

medio insular, sobre los que apoyar un diagnóstico renovado en el que se hayan tenido en cuenta la evolución de las previsiones del vigente PIO/GC en el momento de inicio de este expediente.

- Replantear, en aquellos casos donde haya una distorsión o impacto negativo de las determinaciones, la integración coherente de la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística que permita dar agilidad en el desarrollo ejecutivo posterior del mismo.
- Asegurar una sistemática clara y concisa en la representación del modelo de ordenación insular, que acarree a su vez una simplificación del marco normativo propio para facilitar la consulta y manejo práctico del documento.

1.2. Evolución de las previsiones del PIO/GC

Son muchos y muy variados los calificativos que desde el mundo disciplinar se han venido utilizando con el objeto de abarcar y explicar conceptualmente qué tipo de relaciones territoriales están vinculadas a la realidad insular de Gran Canaria, cuál es la jerarquía de esta organización territorial, cuáles las tendencias prevalentes o expectantes, y cómo se manifiestan los equilibrios y desequilibrios entre las partes que lo componen.

La evolución de la planificación insular, a partir del análisis territorial desde los más variados campos disciplinares (geográficos, urbanísticos, sociológicos, económico-financieros, culturales, administrativos...) se ha ido decantando con los años en asumir como cierto un fenómeno metropolitano tendencial que, superando la histórica macrocefalia capitalina, se ha ido expandiendo sobre el medio insular.

Esta expansión metropolitana no ha seguido las pautas generatrices de extensión y continuidad de los territorios continentales, donde se han configurado conurbaciones y áreas metropolitanas más o menos densas.

En el caso de Gran Canaria, sus especiales condiciones topográficas y socioeconómicas, han favorecido la extensión de las actuaciones de transformación del suelo ligadas a los núcleos urbanos en detrimento de las formas tradicionales de ocupación.

De tal manera que la sustancia urbana se ha concentrado en determinados asentamientos preexistentes que devienen en “islas urbanas” conectadas por las redes de infraestructuras y servicios, y articuladas en torno a espacios naturales y rurales que las relacionan paisajística y estructuralmente, dada las especiales condiciones topográficas de la isla.

1.2.1. El primer Plan Insular de Ordenación de 1995

Basándose en estas cuestiones, el primer plan insular de ordenación redactado en Gran Canaria – el PIO/GC 1995 – puso en evidencia, precisamente, la situación de colapso a la que avocaba la consolidación indiscriminada de estas pautas estructurantes.

Una estructura territorial que podríamos resumir como sustentada en una centralidad insular dominante localizada en el núcleo capitalino de Las Palmas de Gran Canaria, que polarizaba la movilidad insular atrayendo hacia sí la mayor parte de los flujos diarios con fines laborales, así como los vinculados al consumo y a la obtención de bienes y servicios.

A esta condición se añadía la de “lugar de paso necesario” para las relaciones entre las diferentes partes del territorio insular lo cual, sin duda, acrecentó su condición de centralidad insular.

Pero evolucionaba hacia una situación próxima al colapso por el bloqueo de la dinámica urbana normal, la sobresaturación de los ejes de relación interinsular y la desvertebración del crecimiento expansivo de la capital.

Junto a esto, el resto de ámbitos territoriales presentaba una situación de enorme dependencia respecto de la centralidad capitalina, con grandes dificultades para generar inercias atractivas que estabilizaran en torno a sí los flujos de sus correspondientes asentamientos poblacionales.

De esta forma, asentamientos urbanos hasta ahora de carácter tradicional, ubicados en la primera corona periférica del arco capitalino como Arucas, Santa Brígida y Telde, anclaban su desarrollo en el valor de proximidad a la capital.

Un crecimiento expansivo que venía a sustentarse en los cada vez más sobrecargados ejes de conexión de la capital con el resto del territorio insular, fundamentalmente por su posición en fondo de saco.

La ruptura de la continuidad de los flujos norte-sur-centro por la trama urbana de la ciudad complejizaban la movilidad insular, afectando a las conexiones viarias del norte por la GC-2 y del sur por la GC-1, además del eje de penetración al centro insular configurado por la GC-110 hacia Tafira y desde ahí, la GC-15 hacia Santa Brígida y San Mateo.

Estas pulsiones locales hacían bascular toda cualidad urbanística de la periferia metropolitana hacia la consolidación del rol preponderante de ciudad-dormitorio de los nuevos asentamientos urbanos intermedios que fueron surgiendo, como Tamaraceite (hacia Arucas), Tafira (hacia Santa Brígida) y Jinámar-Marzagán (hacia Telde).

Como segundo arco de la periferia metropolitana los asentamientos de Teror, San Mateo y Valsequillo ostentaban (y ostentan aún) un rango de centralidad de marcado componente rural, en tanto que aglutinan en sus cascos urbanos los servicios y dotaciones básicos para un amplio territorio productivo de población rural con alto grado de dispersión.

En estos asentamientos poblacionales su mayor distancia relativa respecto de la capital permitió que aflorasen potencialidades de otro orden vinculadas al marco rural productivo en el que estaban insertos, reforzándose su condición de suministradores en trasera de bienes y servicios básicos a la población metropolitana.

Se trataba de una muy interesante oportunidad de adoptar un rol definido y sostenible en el sistema urbano, si bien con la carga añadida de la amplia área de influencia territorial que se veía inserto en procesos de dispersión poblacional difícilmente controlables. Esta circunstancia conllevaba como efecto perjudicial una fuerte dispersión edificatoria, generada por la interacción de las fuerzas atractoras y repulsoras que bullían en el ámbito metropolitano.

Por su parte, en el corredor costero del este insular la implantación del aeropuerto de Gran Canaria marcó un punto de inflexión en los flujos intrainsulares determinando un límite a la influencia metropolitana directa.

Esta infraestructura aeronáutica se constituyó en un nodo receptor-distribuidor de flujos con destinos marcadamente diferenciados: hacia el norte insular para los flujos metropolitanos y hacia el sur insular para los flujos vinculados con la actividad turística.

Así, los asentamientos urbanos tradicionales de Ingenio y Agüimes, de posición intermedia en este corredor litoral, ostentaron un papel relativamente neutral, de equilibrio, en sus tendencias de crecimiento. Con el tiempo, los crecimientos urbanos fueron algo más polarizados en la zona de El Carrizal por su proximidad inmediata al aeropuerto.

Sin embargo, se volvían a advertir signos de expansión urbana pujante en el entorno originalmente agrícola de los Llanos de Arinaga, con la fusión de las tramas de Vecindario, Arinaga y El Doctoral, aglutinando un extenso ámbito territorial del que podría emerger una nueva centralidad urbana de carácter residencial y de servicios, directamente vinculada a la actividad turística.

Una actividad turística que, tras sus inicios en la capital insular, se había desplazado hacia el sur, en San Bartolomé de Tirajana primero, y en Mogán después.

Estos tejidos turísticos se implantaron en el territorio ocupando suelos no adscritos a ningún tipo de asentamiento poblacional, como urbanizaciones ex novo que colonizaron amplias franjas del litoral insular.

La propia dinámica turística, apoyada en una planta extrahotelera diversa y escasa en oferta complementaria, debía satisfacer la demanda de usos y servicios de la población residencial, cuyas dotaciones y equipamientos se hibridaron con el tejido turístico, como ocurriría en San Fernando de Maspalomas o en Sonneland para San Bartolomé de Tirajana; o en Arguineguín para Mogán.

En el otro extremo del arco metropolitano, el corredor costero del norte se encontraba tensionado, por un lado, por la dinámica metropolitana asociada a la capital insular y por el otro lado, por la interrelación de los asentamientos urbanos de Guía y Gáldar, que apuntaban ya a la conformación de un conurbano con rango de centralidad comarcal.

Unas potencialidades que quedaban aletargadas por la débil capacidad de la antigua GC-292 para asumir el nuevo rol territorial, ya que penetraba en la trama urbana de ambas poblaciones dificultando la accesibilidad y congestionándolos.

Sin embargo, esta pulsión atractiva del nuevo conurbano se demostraba en la incipiente colonización sin patrones urbanísticos reconocibles del Llano de las Quintanas, produciendo un tejido caótico y de baja calidad urbana en una posición intermedia respecto a la salida natural hacia el mar en que se configuraba turísticamente Agaete y su puerto comercial.

Frente a esta doble polaridad, los núcleos intermedios de Firgas y Moya adquirieron una posición neutral equivalente a la descrita para Ingenio y Agüimes. Sólo que, en este caso, la orografía potenciaba su relativo aislamiento, dificultando tanto la movilidad lineal para vincularlos, a través de Arucas, a la dinámica metropolitana; como la transversal que los relaciona con la costa, única vía de conexión con el conurbano de Guía y Gáldar.

Cerrando el anillo litoral, por ambos extremos, La Aldea se configuraba entonces como una singular muestra de desarrollo autónomo a pesar, y en cierto modo, paradójicamente, gracias a su aislamiento, pues su accesibilidad era (y es) tan escasa que apenas se sentía la influencia metropolitana, salvo como punto de destino para el transporte de los productos agrícolas de exportación en que basaba todo su desarrollo económico.

Esta actividad agrícola intensiva definía el paisaje dominante del valle en el que se asienta, controlando de manera equilibrada el desarrollo urbano del casco de La Aldea, sin las pulsiones especulativas de otros núcleos.

Junto a La Aldea, otros asentamientos poblacionales de las medianías y cumbres insulares, como Tejeda, Artenara y Valleseco hacia el noroeste insular o San Bartolomé de Tirajana y Santa Lucía de Tirajana hacia el sureste insular, ostentaban (y ostentan en general) un rol de centralidad rural para la escasa población de estos ámbitos territoriales insulares.

Estas poblaciones se encuentran inmersas en ámbitos naturales de gran belleza y fragilidad, relativamente alejados de la influencia metropolitana, que les confería cierta singularidad al aglutinar en torno a sus núcleos urbanos principales la mayor parte de la población rural de su ámbito territorial de influencia.

Estas débiles relaciones territoriales se apoyaban en la red viaria insular de conexión internúcleos, básicamente radial y con un más que aceptable nivel de integración en el territorio.

La otra cara de la moneda del aislamiento territorial en el que se encuentran estos núcleos es precisamente el riesgo potencial de despoblamiento, al emigrar su población a zonas más próximas y mejor conectadas con la capital.

Bajo el prisma de la realidad territorial descrita, en lo que se refiere a las dinámicas y debilidades que debía de afrontar el modelo de ordenación insular, el PIO/GC 1995 planteó tres estrategias básicas de actuación:

- Reforzamiento del sistema de accesibilidad territorial mediante la conformación de una malla viaria como soporte estructural básico de los desarrollos urbanos y de las actividades económicas, apoyado en los siguientes corredores viarios:
 - Potenciación de los corredores litorales cerrando el anillo viario insular de alta capacidad.
 - La ampliación de sección de la GC-1 para reforzar su capacidad canalizadora de los flujos insulares norte-sur, liberándola del transporte público, que debía desplazarse a un corredor especializado en plataforma reservada; así como su prolongación mediante nuevo trazado al sur hasta Mogán, y al norte circunvalando Las Palmas de Gran Canaria para enlazar con la GC-2 mediante la circunvalación de Las Palmas.
 - El desdoblamiento de la GC-2 entre Las Palmas de Gran Canaria y Guía, así como su prolongación mediante un nuevo trazado externo al conurbano de Guía y Gáldar, primeramente, hasta Agaete y después, hasta La Aldea. A partir de ahí, se completaría la red principal mediante la mejora de la carretera entre La Aldea y Mogán.
 - Creación de un nuevo corredor viario de relación inter-núcleos destinado a absorber los tráficos de agitación local.
 - En el corredor del este se apoyaría sensiblemente en la traza de la GC-100 conectando con la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria en Jinámar en un extremo, y prolongándose al sur hasta el nudo de El Doctoral, en el otro. Desde ahí, este nuevo corredor invertiría su posición respecto de la GC-1 hasta Mogán sobre la traza de la GC-500 para resolver la conectividad de las distintas piezas turísticas del litoral sureño.
 - En el corredor del norte este segundo corredor empataría con la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria en Arucas para prolongarse hasta Moya mediante un trazado de compleja formalización debido a la complicada orografía y la fragilidad paisajística del ámbito por el que debía discurrir, y que procuraba apoyarse sensiblemente en el trazado de las vías preexistentes.
 - Una serie de ejes transversales a ambos corredores, es decir, perpendiculares al mar, completarían la malla territorial. Entre ellos, destacaba el acceso al centro, donde se planteaba aligerar la congestión de la GC-110 y la GC-15 mediante el refuerzo de itinerarios alternativos, pero sobre todo superando, mediante las variantes oportunas, los estrangulamientos de las travesías urbanas por Tafira y Santa Brígida. En el resto de la red radial únicamente se plantearon actuaciones de mejora de trazado y condiciones de seguridad.
- Refuerzo de los sectores productivos estratégicos identificando las principales áreas de oportunidad para incorporar una nueva oferta de actividades económicas de interés y relevancia insular.
 - Creación de nuevos sectores para actividades industriales y terciarias al servicio de las principales infraestructuras de transporte insular.
 - En el corredor del este se previó la consolidación de un sector de desarrollo industrial y de servicios especializado en la actividad aeronáutica de apoyo al Aeropuerto de Gran Canaria.

- Igualmente, con la entrada en servicio del Puerto de Arinaga y la consolidación del Polígono Industrial del mismo nombre se previó la implantación de un parque tecnológico como extensión de los suelos industriales previstos.
- Por último, en el corredor norte y al servicio de la actividad agrícola y ganadera preponderante, se preveía en Arucas un parque agroindustrial que diese apoyo científico y tecnológico a la producción local.

- Reequilibrio del sistema de centralidades urbanas y refuerzo del rol territorial de los diferentes asentamientos de población a partir de la proyección de sus potencialidades latentes. En este marco estratégico las principales actuaciones planteadas fueron:
 - Localización de los grandes equipamientos metropolitanos en el entorno de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria con el objeto de maximizar su accesibilidad y aliviar la sobrecarga del centro urbano.
 - Refuerzo de la capitalidad insular mediante operaciones de recualificación de su imagen urbana en los frentes litorales de levante y poniente.
 - Establecimiento de las bases para la consolidación y articulación de los núcleos residenciales en la costa de Telde.
 - Establecimiento de las bases para la vertebración y desarrollo de la ciudad polinuclear de los Llanos de Arinaga.

1.2.2. El segundo Plan Insular de Ordenación de 2004

Los problemas jurídicos y competenciales derivados de la aprobación definitiva en 1995 del primer planeamiento insular, llevaron a plantear un nuevo plan insular de ordenación. En este nuevo instrumento de ordenación se buscaba completar el modelo de ordenación insular planteado, reforzando las propuestas dirigidas a potenciar el equilibrio del sistema de centralidades y a consolidar su rol territorial.

En última instancia, ya se había consolidado el cambio de fase inducido en el fenómeno metropolitano por la materialización de al menos parte del mallado territorial propuesto rompiendo la focalidad del centro urbano de Las Palmas de Gran Canaria y reforzando la capacidad atractora de los núcleos poblacionales de la primera periferia.

La ejecución, aunque parcial, de grandes infraestructuras como la GC-3 de circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, el desdoblamiento de la GC-2 en alguno de sus tramos o la prolongación de la GC-1 hasta Puerto Rico han introducido importantes dinámicas correctoras de algunos de los problemas más graves señalados en aquella diagnosis del Plan anterior.

Así, la GC-3 consiguió resolver, en primera instancia, los problemas de congestión del tejido capitalino derivados de la anterior situación de “lugar obligado de paso” para los tráficos insulares hacia el norte, el sur y el centro de la isla. Además, esta nueva vía ha diversificado los accesos a la ciudad y ha incrementado los niveles de accesibilidad a los grandes equipamientos metropolitanos consolidados.

Estas actuaciones territoriales consiguieron romper la pulsión monocéntrica insular en los asentamientos poblacionales, abriendo paso a un modelo policéntrico jerarquizado a partir de la posición relativa de cada núcleo en el mallado territorial y su distancia respecto de los grandes centros de actividad y servicio (es decir, respecto de la capital insular y del sur turístico) o de los nodos de comunicación con el exterior (como el Puerto de Las Palmas y el Aeropuerto de Gran Canaria).

Sin embargo, la fuerte demanda creciente de movilidad por motivos laborales y de oferta turística en el corredor viario norte-sur insular, en particular por la posición central del

aeropuerto, mantenía la congestión de la GC-1 como principal vía de alta capacidad, aún a pesar de las mejoras y ampliaciones realizadas.

Desde otro punto de vista, el papel estratégico que se le confería al aeropuerto como potencial instrumento para la diversificación productiva requería la planificación de su posible ampliación para desarrollar aún más su potencial económico. Esta ampliación del sistema aeroportuario existente obligaba a replantear las actuaciones sobre la GC-1, una vez ampliada su sección viaria hasta el sur insular.

Ahora se hacía necesario ejecutar una variante del tramo de la GC-1 limítrofe con el Aeropuerto de Gran Canaria para desviarla de aquellos terrenos en los que pudiese acogerse la nueva zona de servicio aeroportuaria y las actividades industriales y económicas a él asociadas.

Igualmente, ante la fuerte demanda de movilidad se planteó la oportunidad de incorporar a la malla costera un sistema insular de transporte colectivo diferenciado, que redujese la saturación de los corredores de alta capacidad absorbiendo parte del transporte interurbano mediante un nuevo y atractivo medio de desplazamiento.

Por último, se hacía necesario reforzar el segundo corredor ya esbozado en el PIO/GC 1995, incrementando su rol territorial para dar forma a un eje de media o alta capacidad, de nueva implantación en buena parte de su recorrido que permitiera conectar tangencialmente con el núcleo de Telde para evitar las evidentes limitaciones que los desarrollos autónomos y periféricos en torno a la GC-100 podrían suponer si se mejorase la vía actual, como estaba previsto en el Plan anterior.

Por otra parte, la ejecución de aquellas variantes de ronda o circunvalación a buena parte de los núcleos de primer y segundo nivel jerárquico localizados en el primer anillo metropolitano y en los corredores insulares del norte y del sur (Guía-Gáldar, Arucas, Tafira, Telde casco y costa, Carrizal-Ingenio, Vecindario) ha permitido resolver, en primera instancia, los problemas de interferencia directa de los flujos intrainsulares con la dinámica urbana.

No obstante, estas nuevas vías adolecen de problemas importantes derivados de la deficiente resolución y posición de algunos enlaces que, a la postre, han trasladado al primer cordón de la periferia metropolitana los problemas de congestión derivados de la demanda de nuevas localizaciones residenciales. De tal forma que, apoyándose en la renovada accesibilidad, surgen urbanizaciones relativamente autónomas como los nuevos desarrollos de Siete Palmas, la extensión de Tamaraceite o en el entorno de los asentamientos de Telde, Arucas y Santa Brígida.

Se trata de nuevos tejidos en los que han proliferado las promociones de baja densidad y tipología repetitiva (de viviendas en hilera o adosadas) que aglutinaban las demandas de crecimiento poblacional, aunque sin la contrapartida de la decantación de un rol territorial claramente diferenciado, por lo que presentan serios problemas de integración tanto en el paisaje urbano tradicional como en el medio rural que conforma su entorno inmediato.

Para reorientar estos nuevos crecimientos residenciales en su rol territorial, se planteaba la potenciación de aquellos ejes viarios transversales del mallado territorial para favorecer la conexión interior entre núcleos poblacionales.

Con este mecanismo se intentaba evitar reproducir las dinámicas de interferencia detectadas en los núcleos más dinámicos sobre los asentamientos poblacionales del oeste e interior insular (caso de Agaete, La Aldea, San Mateo, Santa Brígida, Teror). También se pretendía frenar, en los de menor actividad y peor accesibilidad, la acentuación de los procesos de despoblamiento.

De este modo, la conexión interior entre Ingenio y Agüimes necesitaba asumir su prolongación hacia la ciudad polinuclear de Arinaga, Vecindario y El Doctoral para dotarla de un eje alternativo de comunicación que no volcase su tráfico de interconexión en la GC-1, y así poder evitar que los accesos viarios al principal área logística e industrial insular que se consolidaba en Arinaga se viesan contaminados con el tráfico de paso de la población residente.

En el resto de asentamientos, cuya evolución tendencial no había alterado sus condiciones de accesibilidad respecto de la diagnosis territorial del PIO/GC 1995, se proponía completar la segregación de los flujos insulares respecto de los tejidos urbanos consolidados.

Todas estas tendencias territoriales intentaron quedar resueltas en el PIO/GC 2004 con operaciones basadas en la capacidad de impulsar la transformación urbana mediante la generación de nuevo tejido de alta cualificación y nivel dotacional en los vacíos de oportunidad surgidos en el perímetro de contacto de los núcleos con las nuevas infraestructuras previstas para resolver los problemas de accesibilidad y movilidad diagnosticados.

De esta manera, se pretendían aliviar buena parte de las tensiones internas de dichos tejidos, permitiendo así el reequilibrio de las dinámicas urbanas normales responsables de la maduración del tejido, como paso necesario para la decantación del rol territorial de cada núcleo dentro del Modelo de Ordenación Insular.

En tal sentido, a las propuestas de refuerzo y consolidación ya identificadas por el PIO/GC 1995, se les añadió:

- Refuerzo del sistema de accesibilidad territorial.
 - Además de la conformación de una malla viaria territorial sustentada en dos corredores viarios principales, uno litoral y otro interior, se previó la creación de un nuevo corredor de transporte público sobre plataforma reservada que pusiese en contacto las principales aglomeraciones urbanas insulares entre Arucas, Las Palmas de Gran Canaria, Telde, Arinaga y Maspalomas.
- Refuerzo de los sectores productivos estratégicos
 - Se identificaron las principales áreas agrícolas estratégicas para asegurar su preservación de modo compatible con las pulsiones de crecimiento urbanístico previstos.
 - Se propone la extensión y especialización de los principales polos de actividad turística, previendo su implantación territorial en el corredor norte de la Isla y en La Aldea de San Nicolás, asociado a la actividad agrícola existente y a los recursos patrimoniales existentes.
- Refuerzo del rol territorial del sistema de centralidades urbanas
 - En Gáldar y Guía se proponía una operación de refuerzo de la centralidad comarcal en el vacío de oportunidad que surge entre el trazado de la GC-2 y el casco urbano de ambas poblaciones, con la incorporación a su vez de un nuevo equipamiento comercial estructurante.
 - En torno a los principales corredores costeros, se identificaba una orla de disperso edificatorio para la cual se proponía una ordenación y regulación diferenciada que asegurase la integración del uso residencial con la preservación del suelo rústico.
- Refuerzo de las centralidades comarcales en el corredor costero del este.
 - En Telde, quedaba vinculada a los vacíos de oportunidad entre el casco consolidado y la traza de la circunvalación al este de dicho casco, por el barrio de San Juan, y la configuración futura del nuevo corredor interior a su paso por las lomas y valles al oeste del núcleo, donde los crecimientos urbanísticos debían articularse con el sistema guiado de transporte insular como nodo de atracción de los flujos poblacionales.
 - En Ingenio, quedaba vinculada al vacío de oportunidad en el ámbito de El Santísimo, donde la nueva vía de conexión desde la GC-1 con Agüimes e Ingenio, articulaba un eje de desarrollo urbano sobre el que apoyar la fusión cualificada de los tejidos de Ingenio y Carrizal.

- En Vecindario, quedaba vinculada al vacío de oportunidad en el ámbito de Sardina del Sur, así como en el frente de contacto con la GC-1, desde Arinaga hasta El Doctoral, sirviendo la antigua carretera del sur como eje de desarrollo urbano sobre el que apoyar la articulación de esta ciudad polinuclear.
- En Maspalomas, quedaba vinculado al vacío de oportunidad en el ámbito del Barranco de Maspalomas, entre el núcleo turístico y la traza de la GC-1, como punto principal de acceso y salida de la población turística y residencial a los servicios y dotaciones previstos.
- Refuerzo de las centralidades comarcales en el corredor costero del norte.
 - En Arucas, quedaba vinculaba al vacío de oportunidad que surgía entre el casco de la villa y la prolongación de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria hasta la GC-20.
 - En Agaete se planteaba su reforzamiento como polo de generación de actividad económica vinculada al puerto y a su proyección turística.
 - En La Aldea, se buscaba complementar la base agraria de su economía proponiendo un ámbito de implantación para una oferta turística singular.

1.2.3. La decantación de un modelo de ordenación insular confirmado

En el momento en que se formula esta alteración del PIO/GC han transcurrido seis años desde la entrada en vigor del PIO/GC 2004, que actualizaba los principios territoriales del PIO/GC 1995. Hay que constatar que la evolución de la planificación en la isla se ha decantado por un modelo de ordenación en el que se han asumido como ciertas las tendencias a la implantación de un fenómeno metropolitano de escala insular.

Si bien esta diagnosis territorial en que se fundamentaban sendos modelos de ordenación insular comentados ha sido plenamente asumida en la planificación sectorial, el grado de materialización de las previsiones territoriales es aún relativamente bajo, más de dos décadas después de la primera aprobación definitiva.

Esencialmente, en lo que se refiere a las actuaciones en materia de infraestructuras, de refuerzo de centralidades o de generación de tejido productivo, éstas han tenido un desarrollo parcial o escaso.

Sin embargo, las grandes infraestructuras previstas efectivamente ejecutadas – como la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria o GC-3, el desdoblamiento de la GC-2 o la prolongación de la GC-1 hasta Puerto Rico – han introducido importantes dinámicas correctoras de algunos de los problemas más graves señalados en aquella diagnosis, demostrando lo acertado de su planteamiento.

Estas actuaciones han reconducido las inercias anteriores a favor de la histórica macrocefalia capitalina, extendiendo el fenómeno urbano sobre el medio insular a costa de la expansión y transformación de nuevo suelo apoyado en las principales infraestructuras de transporte y viarias (como el aeropuerto, los puertos y los corredores viarios).

En todo caso, las operaciones más importantes que restan por implantarse son aquellas tendentes a consolidar un sistema policéntrico equilibrado de centralidades urbanas.

Sin embargo, la generación de nueva trama urbana y la proliferación de desarrollos urbanísticos en la periferia inmediata de los principales asentamientos de población ha crecido exponencialmente en estos años.

Además, su rápida puesta en carga urbanística ha estado ligada a las dinámicas especulativas del sector inmobiliario, con un fuerte carácter residencial principalmente, antes que al crecimiento ritmado de los sectores productivos estratégicos para el desarrollo socio-económico insular.

Ha quedado, por tanto, pendiente de consolidar el equilibrio de los roles territoriales de los asentamientos poblacionales intermedios, una vez desarrollados los principales núcleos urbanos y centros de producción insular.

Así pues, el marco para el diagnóstico territorial de la situación actual sigue siendo prácticamente el que se dibujaba en el PIO/GC 1995 y en el PIO/GC 2004, dado el desigual desarrollo de las determinaciones y previsiones de la planificación insular.

Estos instrumentos planteaban un modelo insular resumido en el concepto de “isla-ciudad”, dado que el grado de afección del desarrollo urbano ha afectado a todo el territorio insular de forma graduada en función de sus potencialidades territoriales y sinergias socioeconómicas.

De este modo, se ha extendido el fenómeno metropolitano a la escala insular de forma diferenciada a lo previsto en otros territorios y otras geografías.

No se ha expandido de forma indistinta sobre el territorio insular como cabría esperar de la traslación de los modelos continentales de conurbación de otras áreas metropolitanas. Más bien al contrario, se ha estructurado de manera espontánea en torno a un núcleo central muy diferenciado, la capital insular de Las Palmas de Gran Canaria, sobre el que gira la actividad económica y la prestación de servicios esenciales a la población.

A partir de este gran asentamiento poblacional, que actúa como gran centro urbano de la isla, se esparce la población insular a través de tres ejes territoriales en dirección norte, sur y centro de la isla de Gran Canaria.

Estos ejes territoriales se han ido consolidando con los años apoyados en los principales nodos de conectividad exterior y unas infraestructuras viarias competitivas, que ponen en relación mediante una red radial suficiente y una red perimetral de alta capacidad los polos principales de actividad económica de la isla.

- Hacia el norte se ha configurado una organización territorial con cierto arraigo histórico, dado los recursos patrimoniales y etnográficos presentes, apoyados en su fuerte dependencia del sector primario; pero con limitaciones topográficas para su implementación y mejora de la competitividad por la intrincada red de barrancos que la conforman y escasa capacidad de optimización territorial de la actividad económica existente.
- Hacia el sur se han consolidado los nuevos desarrollos urbanísticos dedicados básicamente a actividades de servicio, especialmente al turismo de masas; y ha adquirido una extraña y rica cultura de gestión de agua, energía y residuos para los usos agrícolas, industriales y urbanos existentes, tanto de la población residente como de la turística, potenciando la incorporación de nuevas fuentes alternativas de aprovechamiento ante la escasez natural de recursos propios.
- Hacia el centro se ha afianzado el desarrollo rural de los asentamientos poblacionales existentes en las medianías y cumbres insulares, promoviendo el rescate del sector primario de tipo tradicional complementado con la reciente adquisición de una cierta cultura de conservación territorial de los valores naturales y tradicionales como parte del patrimonio de todos que permita, a su vez, diversificar las fuentes de riquezas y desarrollo económico de la población local.

En conclusión, dado que el modelo de ordenación insular responde, aún hoy, a las pautas requeridas de desarrollo sostenible, equilibrado y eficientemente articulado, se hace necesario identificar las anomalías que han retrasado su implantación y efectivo desarrollo.

Ello requiere diagnosticar los fallos instrumentales surgidos en la evolución urbanística y territorial de la isla en los últimos años para incorporar aquellas medidas reformadoras o correctoras que aseguren su correcta implantación territorial.

En especial, se hace necesario perfeccionar todo lo referente al refuerzo del rol territorial de cada una de las potenciales centralidades identificadas, a partir tanto de su posición en el sistema como del desarrollo de sus aptitudes específicas y diferenciadas. De tal manera que se aumente la eficiencia territorial del Modelo de Ordenación Insular, al inducir la intensificación de las actividades atractoras y al optimizar el rendimiento en el aprovechamiento del soporte o sustrato territorial.

1.3. Fundamento y alcance de la alteración del PIO/GC

El PIO/GC 2004 fue aprobado definitivamente mediante el Decreto del Gobierno de Canarias 277/2003, de 11 de noviembre, a reserva de que se subsanasen las deficiencias advertidas por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 20 de mayo de 2003. Posteriormente, se dicta el Decreto 68/2004, de 25 de mayo, por el que se dan por subsanadas las deficiencias no sustanciales del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria ordenando la publicación de la normativa que se anexiona al mismo.

La entrada en vigor del PIO/GC 2004 se produjo mediante la publicación de su normativa a través del Boletín Oficial de Canarias, en los ejemplares publicados los días 11, 14, 17, 21 y 23 de Junio de 2004.

En el mismo año en que se aprueba el PIO/GC 2004, se dictó la Ley 19/2003, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, de forma que en el acuerdo de aprobación definitiva del PIO/GC 2004 textualmente se dice que:

“ El apartado 3 de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, establece que los instrumentos de ordenación insulares que, a la entrada en vigor de dicha Ley, hayan sido aprobados provisionalmente, podrán proseguir su tramitación y resolverse definitivamente conforme a las determinaciones legales vigentes previamente, sin perjuicio del deber de adaptación y de la observancia de las normas de aplicación directa contenidas en ambas Directrices de Ordenación.”

Y, en lo relativo a su aplicación se dispone que:

“En el supuesto de contradicción entre las determinaciones del Plan Insular de Ordenación y las disposiciones establecidas en la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, prevalecerán estas últimas, sin perjuicio de que si las disposiciones del PIO de Gran Canaria fuesen más restrictivas que las previstas en la señalada Ley 19/2003, prevalecerán las del instrumento de ordenación insular, en los supuestos en que dicha Ley lo permita.”

1.3.1. La normativa sobrevenida de aplicación a la Adaptación del PIO/GC

La presente alteración del Plan se fundamenta en el cumplimiento de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, adecuándose sus determinaciones al contenido del referido instrumento de ordenación regional. Dada la elaboración simultánea de ambos instrumentos, el contenido de este Plan en gran parte ya participa de las estrategias de ordenación incluidas en el referido instrumento de ordenación regional para el planeamiento insular.

Además, el transcurso de los años ha estado plagado de innovaciones legales, y modificaciones normativas que han requerido una actualización del contenido del Plan, siendo de destacar, por su incidencia directa en la materia objeto de ordenación, las siguientes leyes:

- La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre Evaluación de los efectos de determinados Planes y Programas en el Medio Ambiente

Aunque desde 2013 está en vigor la Ley 21/2013, de 19 de diciembre, de Evaluación Ambiental, debido a su régimen transitorio le es de aplicación a este procedimiento la anterior Ley 9/2006, que introdujo en el ámbito de la planificación la evaluación ambiental de planes y programas como un instrumento de prevención.

Este principio precautorio busca integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones, afianzar la colaboración interadministrativa en la preparación y adopción de planes y programas, promover el desarrollo sostenible, y conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente.

En Canarias, la exigencia de evaluación ambiental estratégica para los planes y programas ha sido adaptada de la legislación estatal por el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias.

Para los PIO, se incorpora en las fases de tramitación de dichos instrumentos de ordenación la necesidad de su evaluación ambiental mediante un Informe de Sostenibilidad Ambiental – ISA – y una Memoria Ambiental en los que se expongan claramente la valoración, seguimiento y medidas correctoras relativos a los efectos significativos derivados de la aplicación del PIO.

Estos efectos han de ser extractados de las distintas alternativas contempladas, cuya ordenación debe ser técnica, económica y ambientalmente viables.

- La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Esta Ley 42/2007 se centra en el mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales y de los sistemas vitales básicos; la preservación de la diversidad biológica, genética, de poblaciones y de especies; y la salvaguardia de la variedad, singularidad y belleza de los ecosistemas naturales, de la diversidad geológica y del paisaje.

Para ello, se promueve la utilización ordenada de los recursos naturales para garantizar su aprovechamiento sostenible y la integración de su protección ambiental en la ordenación territorial y urbanística, de manera prevalente.

De esta manera, se definen diversas figuras de protección, catalogación y conservación de los espacios naturales, que van desde las internacionales (Reservas de la Biosfera, Lugares de Interés Comunitario, Zonas de Especial Conservación y Zonas de Especial Protección para Aves) hasta las estatales y autonómicas (Parques, Reservas Naturales, Áreas Marinas Protegidas, Monumentos Naturales y Paisajes Protegidos).

En Canarias, la ordenación de los recursos naturales es reconocida a los PIO por el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, siendo básica la observancia del Decreto 6/1997, de 21 de enero, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.

Posteriormente, con la entrada en vigor de la Ley 4/2017, del 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, se mantiene la capacidad de los PIO de asumir la ordenación general de los recursos naturales; y, aunque se deroga el Decreto 6/1997, de 21 de enero, se mantienen los criterios de zonificación y diagnóstico ambiental y socioeconómico para los PIO en dicho texto legal.

Desde esta perspectiva, se instituye la isla como el ámbito prioritario para la ordenación de los recursos naturales, favoreciendo con su integración en el PIO que un solo instrumento de planificación ordene integralmente el territorio, afectando tanto a los recursos naturales como a los aspectos territoriales y urbanísticos.

También se establece de modo taxativo el carácter vinculante del PIO para los instrumentos de ordenación de los espacios naturales protegidos, declarados por ley en Canarias, según las siguientes figuras de protección: Parques Nacionales, Naturales y Rurales; Reservas Naturales Integrales y Especiales; Monumentos Naturales, Paisajes Protegidos y Sitios de Interés Científico.

- La Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo.

Esta Ley 6/2009 considera que las nuevas exigencias de sostenibilidad y desarrollo socioeconómico requieren un gran esfuerzo de adaptación de los planes y normas urbanísticas y territoriales.

Primeramente, se abordan determinaciones relacionadas con el desarrollo turístico, principal motor de la economía de Canarias, para potenciar los procesos de renovación y mejora de la planta alojativa y el equipamiento complementario, como eje fundamental de la cualificación de las infraestructuras y establecimientos turísticos.

Igualmente se establecen determinaciones específicas para la ordenación de los usos del suelo rústico, con el objetivo de la promoción de la actividad agropecuaria, y el dinamismo del medio rural, así como la diversidad económica a través del fomento de la implantación industrial, de los servicios, equipamientos y dotaciones públicas y la diversificación energética renovable.

También se incorporan una serie de medidas referentes a diversos sectores como las viviendas de protección oficial, patrimonios públicos del suelo, etc., a la delimitación de asentamientos rurales, con notable trascendencia en los usos del suelo.

Por último, se realizan determinados ajustes normativos para facilitar los procesos de adaptación del planeamiento y precisar la regulación mediante criterios simplificadores de determinadas actividades. Así, se flexibiliza el marco instrumental para la implantación de aquellas actividades de menor trascendencia territorial, incentivando especialmente el desarrollo rural, la producción de energías limpias endógenas, la reconversión turística y la promoción industrial.

- El Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

Este Real Decreto 7/2015 busca regular la función social del derecho de propiedad atendiendo, por un lado, a garantizar la conservación, defensa y mejora de los recursos naturales, patrimoniales, litorales y paisajísticos; y, por otro lado, estableciendo que se debe acompañar el paso de suelo rural a suelo urbanizado bajo criterios de suficiencia (sólo el preciso) e idoneidad (sólo el adecuado).

Con ello se persigue tanto garantizar la igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes, como contribuir a la utilización sostenible del recurso suelo como soporte, objeto y escenario necesario del bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos.

De esta manera, se regulan en este texto legal las condiciones básicas de suelo – rural y urbanizado – como sustrato territorial de la función social de la propiedad.

Como es obvio, en el suelo rural, se integran normalmente los suelos clasificados como rústicos por estar preservados de transformación en atención a sus valores

concurrentes, así como los urbanizables hasta que termine la correspondiente actuación de transformación.

Mientras que en el suelo urbanizado se ubican los suelos clasificados como urbanos – tanto si están consolidados por la urbanización, como si no – que están integrados de forma legal y efectiva en la red de infraestructuras y servicios propios de los asentamientos poblacionales.

De este modo se establece una diferenciación clara entre la situación real del suelo, su estado físico de transformación, y la expectativa urbanística sobre el mismo. La primera atiende a la realidad geográfica del territorio, su grado de transformación y los valores ambientales existentes, mientras que el segundo atiende a su papel estratégico en el esquema de distribución de usos y actividades sobre el territorio, su función social y su valor estructurante en la ordenación territorial.

- Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

La entrada en vigor de esta Ley el 1 de septiembre de 2017, con posterioridad a la aprobación de las Correcciones Sustanciales de la Aprobación Inicial del PIO/GC supuso la derogación expresa de la totalidad del Decreto 1/2000, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias; la derogación en su práctica totalidad de la Ley 6/2009, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial, de la Ley 14/2014, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales; así como de las Directrices de Ordenación General aprobadas por la Ley 19/2003.

No obstante lo anterior, la Disposición Transitoria Sexta de la Ley 4/2017, completada con la Disposición Transitoria Primera del Decreto 181/2018 por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias que la complementa, facultó a las administraciones locales a continuar los instrumentos de ordenación en trámite conforme al marco normativo anterior a excepción de tres aspectos: primeramente la competencia para aprobar definitivamente el documento reside en la administración señalada a tal efecto en la Ley 4/2017, el modo de intervención de las distintas administraciones en el procedimiento de tramitación del instrumento se rige por lo dispuesto al efecto en la citada Ley 4/2017, y por último, las cuestiones sustantivas del instrumento de ordenación que resultaran contrarias al nuevo marco legal devendrían inaplicables.

Es por ello que, por imperativo legal, el presente Plan Insular ha sido objeto de un exhaustivo control encaminado a suprimir de sus determinaciones sustantivas todas aquellas que se opongan, o sean contrarias, a la vigente Ley 4/2017, sin que ello suponga, en caso alguno, adaptación al nuevo marco normativo, y siguiendo las determinaciones de tramitación, documentales y sustantivas del anterior marco normativo.

Esta labor ha supuesto igualmente, reconsiderar el alcance de su adaptación a las DOGT, toda vez que el grueso de sus determinaciones fue derogado por la Disposición Derogatoria de la Ley 4/2017. En concreto:

- a) La disposición adicional segunda y las disposiciones transitorias primera y tercera de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.
- b) Las Directrices de Ordenación General y su memoria contenidas en el anexo e la Ley 19/2003, de 14 de abril, continuando en vigor las Directrices de Ordenación del Turismo.

Asimismo, por aplicación de la Disposición Adicional Decimonovena de la Ley 4/2017, y como excepción a la derogación normativa anterior, quedaron en vigor, con rango reglamentario, las siguientes directrices de ordenación general:

- Directriz 58: generalidades en la protección del suelo rústico
- Directriz 62: Actividades agrarias

1.3.2. La revisión parcial del PIO/GC como procedimiento de alteración

En lo que respecta a la tramitación administrativa hay que significar que para la adaptación de los instrumentos de ordenación a las DOGT no existía un proceso específicamente regulado por la legislación vigente. En este sentido, hay que considerar que el artículo 54 del RSP determina que:

“Con objeto de adecuar las previsiones de los distintos instrumentos de ordenación a la evolución de los factores económicos, sociales y culturales, o, en su caso, en cumplimiento del deber jurídico de adaptación a un nuevo marco normativo, las Administraciones públicas competentes para su formulación promoverán la alteración de su contenido mediante su revisión o modificación”.

El artículo 56.1 del RSP establece que la revisión de los instrumentos de ordenación se podrá llevar a cabo por la concurrencia, entre otros, del siguiente motivo:

“Cuando haya de adaptarse a las determinaciones establecidas por un instrumento de rango superior o por una norma legal o reglamentaria, y tal adaptación conlleve la necesaria reconsideración del modelo o de las determinaciones estructurales, sin perjuicio del resultado final de la revisión”.

Las nuevas cuestiones, así como los ajustes de las previsiones del PIO/GC 2004, no alteran sustancialmente dicho modelo, sino que lo completan y perfeccionan atendiendo al objetivo inicial de la adaptación a las DOGT y a la necesidad de dar cumplimiento a legislación sobrevenida.

En el momento en que se produce la derogación de buena parte de las DOGT por la entrada en vigor de la Ley 4/2017, se ajusta el alcance de la adaptación del PIO/GC, asumiendo como propios los principios y criterios de actuación que emanaban de las mismas. En el mismo sentido, se expresa la exposición de motivos de la susodicha Ley 4/2017, que indica:

“...esta norma parte de la idea de desarrollo sostenible recogida en las Directrices de Ordenación General, cuyos principios y criterios de actuación se incorporan al texto legal, como otros específicos que se recogen en los apartados correspondientes de la ley, en particular los de contención y compacidad en el uso de los suelos. De igual modo, esta reforma asume como propios los principios de desarrollo territorial y urbano formulados por la legislación básica estatal”.

De esta forma, a través del presente procedimiento se produce la alteración de una parte del Plan partiendo del modelo territorial vigente. El presente documento asume íntegramente el modelo de ordenación insular propuesto por el PIO/GC 2004 sin que en ningún momento se haya reconsiderado el mismo, ajustándose únicamente las determinaciones estructurales que lo sustentan.

Es por ello que el presente proceso de alteración del Plan se identifica con el supuesto de Revisión Parcial definido inicialmente en el artículo 57 del RSP, el cual establecía que:

“Procederá la revisión parcial cuando, concurriendo alguno de los supuestos consignados en el número 1 del artículo anterior, la alteración alcance sólo a una parte de la ordenación o a áreas determinadas del municipio, y no implique por sí misma, ni

sumada a revisiones parciales anteriores o simultáneas, una reconsideración del modelo territorial establecido, o la variación de una parte significativa de los parámetros esenciales de la ordenación.”

Sin embargo, con la entrada en vigor de la Ley 4/2017 se invierte la regla vigente de alteración del planeamiento, conforme a la cual la norma general es la revisión, salvo excepciones que pueden ser tramitadas como modificación. Así, la exposición de motivos de la susodicha Ley 4/2017, indica:

“A partir de su entrada en vigor, la regla general será la modificación (que pasa a denominarse modificación menor de acuerdo con la legislación ambiental), incluyendo clase y categoría de suelo, mientras la revisión (que se califica de modificación sustancial) queda limitada a cuatro supuestos: la reconsideración del modelo territorial, el incremento residencial superior al 25% respecto de los dos años anteriores, la creación de nuevos sistemas generales y la reclasificación de suelos rústicos. Con igual finalidad se aclara que todas las modificaciones pueden ser plenas o parciales, y, además, que las menores pueden producirse incluso cuando se encuentre en marcha una modificación sustancial.”

Por tanto, lo que en la terminología del artículo 57 del RSP se identificaba con el supuesto de Revisión Parcial es ahora entendido como una Modificación Sustancial Parcial, de conformidad con el artículo 163 de la Ley 4/2017, en la medida en que el ajuste de las determinaciones estructurales del Modelo de Ordenación Insular ha conllevado la alteración de un conjunto homogéneo de determinaciones que, en algunos casos, se concreta en la delimitación de determinadas piezas territoriales con aptitudes para la creación de nuevos sistemas generales insulares o equipamientos estructurantes supralocales que garanticen a futuro el cumplimiento ulterior de los principios de desarrollo territorial y urbano formulados por la legislación básica estatal y la legislación del suelo autonómica.

1.3.3. De la actualización cuantitativa para el año 2.050 de un modelo confirmado

El artículo 6 de la normativa del PIO/GC 2004 dispone que deba procederse a la revisión del mismo siempre que concurra, entre otras, la siguiente circunstancia:

“Cuando sea preciso para la adaptación de este Plan a la legislación sobrevenida o a instrumentos de ordenación de superior rango”.

Por tanto, partiendo de la necesidad de dar cumplimiento al deber de adaptación a las DOGT, se inicia un procedimiento de revisión parcial del PIO/GC 2004, asumiendo íntegramente el modelo de ordenación propuesto en dicho Plan anterior.

El PIO/GC 2004 ya planteaba un modelo de ordenación insular a largo plazo, como recoge textualmente la Memoria de la Ordenación Ambiental y Territorial Propuesta en el Plan (Capítulo I, Título 1, Volumen III):

“Con la intención de aportar una reflexión introductoria y que explicita mejor los fundamentos del modelo y los objetivos del Plan Insular de Ordenación, a continuación describiremos algunas consideraciones en relación con posibles modelos territoriales y económicos alternativos, a largo plazo, esto es, a veinte / cincuenta años.”

Por lo tanto, el Modelo de Ordenación Insular hasta ahora propugnado tenía como objetivo sintetizar en la opción adoptada los modelos más abiertos que se propusieron durante la tramitación y debate público de dicho Plan para así dar una respuesta cualitativa, más que cuantitativa, que pudiera corregir tendencias no del todo deseadas en el territorio para un período de cincuenta años.

Simultáneamente a la aprobación definitiva del segundo Plan Insular de Ordenación de 2.004, la entrada en vigor de las Directrices de Ordenación General ha implicado la necesidad de adoptar las medidas necesarias y precisas que garanticen el desarrollo sostenible y equilibrado de las

diferentes islas del archipiélago, prestando especial atención al desarrollo turístico, en el marco de una perspectiva general de diversificación de la actividad económica.

Este objetivo así definido requiere, por un lado, fijar el ritmo de expansión de las actividades económicas en función de las dotaciones, infraestructuras y servicios de cada sistema insular; y, por otro lado, definir los criterios básicos para la ordenación y gestión de los recursos naturales, propiciando su uso racional y eficiente y la conservación de la biodiversidad.

Tal y como se plantea en las Directrices de Ordenación General, este ejercicio requiere ahora prestar atención al carácter cuantitativo de las propuestas territoriales realizadas para asegurar que los aprovechamientos que el planeamiento urbanístico asigne son los estrictamente precisos para atender los razonables crecimientos previsibles de la demanda hasta el año horizonte fijado en cada caso, y sin superar las previsiones a largo plazo de la ordenación territorial a escala insular.

En este sentido, el Modelo de Ordenación Insular que se planteaba en el Plan Insular de Ordenación de 2.004 se preveía para veinte / cincuenta años, partiendo de información ambiental, territorial y socioeconómica igualmente recopilada en los diez / quince años anteriores.

Por esta razón, manteniendo el año horizonte del Modelo de Ordenación Insular a largo plazo que se propugna, para poder cuantificar las propuestas de desarrollo territorial que contiene es necesario concretar determinadas estimaciones para el año 2.050, con el objetivo de compatibilizar un equilibrado desarrollo ambiental, económico y social a escala insular.

Así pues, partiendo del reconocimiento tendencial de las dinámicas territoriales habidas en el período entre los años 1.995 a 2.010 y en función del suelo urbano no consolidado y el suelo urbanizable clasificado por el planeamiento urbanístico vigente, para el presente Plan se han proyectado:

- Las necesidades insulares a futuro de suelo destinado a actividades económicas industriales, terciarias y de servicios a partir de su estimación por ocupación en los últimos veinte años de los suelos efectivamente clasificados y las dinámicas de especialización y diversificación económica de los principales corredores insulares que se pretende impulsar, de acuerdo con la información aportada tanto en la Memoria de Información como en el Inventario de Actividades Industriales de Gran Canaria, tal y como se recoge en el apartado 6.8 de esta Memoria de Ordenación.
- Las necesidades insulares a futuro de suelo destinado a actividades turísticas a partir de su estimación por los niveles de servicio de los asentamientos turísticos existentes, su capacidad de renovación turística y rehabilitación urbana, así como la capacidad de acogida del territorio, las infraestructuras y dotaciones insulares, de acuerdo con la información aportada tanto en la Memoria de Información como en el Estudio de Capacidad de Carga Turística, tal y como se recoge en el apartado 6.9 de esta Memoria de Ordenación.
- Las necesidades insulares a futuro de suelo residencial a partir de su estimación demográfica, los niveles de servicio de los asentamientos poblacionales y las dinámicas territoriales de crecimiento urbanístico, de acuerdo con la información aportada tanto en la Memoria de Información como en el Estudio de Asentamientos Poblacionales de Gran Canaria, tal y como se recoge en el apartado 6.10 de esta Memoria de Ordenación.

De acuerdo con las finalidades de su propia ley reguladora (el TRLOTENC'00), el presente Plan debe establecer criterios para la delimitación de aquellas zonas del territorio que deben preservarse del proceso urbanizador y, en su caso, edificatorio, porque su transformación sería incompatible con el desarrollo sostenible de la isla, así como las que deban destinarse a usos del sector primario, en especial los forestales, agrarios o extractivos.

Por tanto, los cometidos legales a los que está sujeto el presente Plan requieren aunar un objetivo de preservación ambiental de los suelos más valiosos a largo plazo (casi “ad infinitum” para preservarlas para las generaciones futuras) con las necesidades de desarrollo socioeconómico que, en cada momento, pueda prever el planeamiento urbanístico para atender a los razonables crecimientos previsibles.

En cualquier caso, las estimaciones cuantitativas a largo plazo tienen un carácter meramente prospectivo, en la medida que se apoyan en datos recientes, sujetos a dinámicas y tensiones pasadas que se proyectan al futuro, y que deben ser armonizadas en el marco de un desarrollo sostenible con las necesarias actuaciones de adaptación y mitigación al cambio climático, cuyas implicaciones futuras son también de incierta concreción real.

Atendiendo a estas cuestiones es obvio que la implantación de un modelo ideal y totalizante del territorio, perfectamente calculado cuantitativa y cualitativamente en todas sus determinaciones para un período específico de tiempo, resulta una tarea inabarcable, más cercana a la esterilidad analítica del planeamiento de la década de los 70 y los 80.

Para la regulación de la acción ambiental y territorial en el marco de un desarrollo sostenible, es necesaria una planificación estratégica de escala supralocal, un enunciado general estratégico, que no puede apoyarse en las realidades cortoplacistas del planeamiento urbanístico.

Es preciso un Modelo de Ordenación Insular que tenga la condición de escenario de referencia, con una visión a largo plazo y de gran escala, que sirva para calibrar y valorar los efectos de los posibles ajustes y decisiones, nunca del todo predecibles, que se requerirán luego en el camino hacia los objetivos enunciados que emprendan las restantes figuras de planeamiento ambiental, territorial y urbanístico.

Primero, porque la propia formulación y tramitación de un instrumento de ordenación de los recursos naturales y del territorio ya supone una dilación importante en la apuesta de determinadas soluciones territoriales diagnosticadas que, a corto plazo, no pueden ser perfectamente definidas en su alcance y consecuencias.

Segundo, establecer un modelo sobre escenarios a corto plazo puede resultar contraproducente para asegurar el reequilibrio o potenciación de determinadas tensiones o dinámicas territoriales, cuyos efectos ambientales pueden ser significativos por acumulación a largo plazo, lo cual no puede ser fácilmente deducido si el margen de maniobra se ciñe a escenarios de corto plazo.

Tercero, un modelo sobre escenarios a corto plazo compite con el marco legalmente establecido para el planeamiento urbanístico (que sí debe motivar sus determinaciones en un horizonte de diez años de conformidad con su marco legal), y cuya traslación a los instrumentos de ordenación de recursos naturales y del territorio puede abocar a un colapso en el planeamiento a la hora de asegurar la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones del futuro para atender sus propias necesidades.

Dado que la legislación no establece expresamente un horizonte temporal específico para los instrumentos generales de ordenación de los recursos naturales y del territorio, como es un Plan Insular de Ordenación, en el presente Plan se asume íntegramente el modelo de ordenación propuesto en el PIO/GC 2004, manteniendo su proyección a veinte/cincuenta años, pero concretando a efectos meramente cuantitativos su horizonte temporal en el año 2.050, para lo cual se aportan las estimaciones necesarias para actualizar las propuestas territoriales del mismo, procediendo a acometer:

- La actualización de la Memoria Informativa, renovando la diagnosis con las estimaciones cuantitativas necesarias y matizando las propuestas de ordenación ambiental, territorial y urbanística a la vista de esta nueva diagnosis.

- El perfeccionamiento sustantivo e instrumental del documento, incorporando las determinaciones finales de carácter ambiental derivadas del procedimiento de evaluación ambiental estratégica al que ha sido sometido.
- La simplificación de la estructura normativa y adecuación jurídica a la legislación sobrevenida.

Este Modelo de Ordenación Insular, ajustado cualitativa y cuantitativamente, permite asegurar que todas las políticas sectoriales (conservación de recursos naturales, gestión medioambiental, ordenación del territorio, desarrollo urbano, transportes, sector primario, reforestación, turismo, gestión de residuos, energía, aguas, etc.) estén orientadas y sean coherentes a largo plazo con el objetivo de un desarrollo sostenible, capaz a su vez de frenar y mitigar los efectos del cambio climático.

En resumen, el Modelo de Ordenación Insular debe concebirse como un conjunto de decisiones y determinaciones de distinto carácter y contenido, sin que se pretenda una solución definitiva supuestamente justificada por una pretendida superracionalidad del plan.

Se configura como una “apuesta territorial posible” ante un escenario de desarrollo ambiental, territorial y urbanístico factible cualitativa y cuantitativamente, que pretende aproximarse con humildad a un futuro lejano incierto sin acaparar todas las posibilidades de desarrollo territorial a largo plazo, más allá de las áreas delimitadas por su aptitud natural y/o productiva para su conservación o preservación ambiental, para no limitar innecesariamente las posibilidades de las generaciones futuras.

2. Cumplimiento del PIO/GC en materia de ordenación general de los recursos naturales y del territorio

2.1. Adecuación a los contenidos de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre

La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad propugna como instrumento básico para la conservación de hábitats y espacios del patrimonio natural los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales. Dichos instrumentos, con independencia de otros instrumentos que pueda establecer la legislación autonómica, específicamente están destinados a la delimitación, tipificación, integración en red y determinación de su relación con el resto del territorio, de los sistemas que integran el patrimonio y los recursos naturales de un determinado ámbito espacial.

En Canarias, la legislación autonómica definió la Isla como ámbito territorial prioritario de los Planes de Ordenación de Recursos Naturales y los integró en los Planes Insulares de Ordenación, por lo que lo requerido sobre ordenación de recursos naturales en la legislación básica es también de aplicación a este Plan Insular.

En este sentido, el alcance y contenido mínimo de dichos planes de ordenación de los recursos naturales viene regulado en el capítulo III de la Ley 42/2007, debiendo el contenido de este Plan Insular adecuarse a los principios y objetivos establecidos en la misma.

2.1.1. Delimitación del ámbito territorial objeto de ordenación

De acuerdo con el artículo 20.a de la Ley 42/2007, el ámbito territorial objeto de ordenación es el insular, según lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2000, por lo que se han adecuado sus contenidos y objetivos a dicho ámbito y a la escala de ordenación del Plan Insular.

Por tanto, el presente Plan Insular de Ordenación, en tanto que instrumento insular de ordenación general de los recursos naturales de acuerdo con la legislación autonómica no es incompatible con otros Planes de Ordenación de los Recursos Naturales de inferior ámbito al insular, como los denominados PORN de zona, vinculados a la declaración de parques y reservas naturales, según lo previsto en el Artículo 35 de la Ley 42/2007.

2.1.2. Inventario y definición del estado de conservación de los componentes del patrimonio natural y la biodiversidad, de los ecosistemas y los paisajes

De acuerdo con el artículo 20.b de la Ley 42/2007, relacionado con los objetivos señalados en el artículo 18.a y 18.b de la misma Ley, la descripción e interpretación de sus características físicas, geológicas y biológicas, y el inventario y descripción del estado de conservación de los componentes del medio natural y la biodiversidad, de los ecosistemas y los paisajes, de su diagnóstico y previsión de su ordenación futura, se contiene en la Memoria de Información del Plan Insular para los diferentes aspectos del medio:

- En el Título 2. Medio abiótico, se contiene la información relativa a la geología-geomorfología y su valoración (ciclos evolutivos, procesos tectónicos, rasgos petrográficos y cronoestratigrafía, entre otros), a la edafología de los suelos, a la

climatología, y a la hidrología, sus usos, demandas y presiones, tanto sobre las aguas superficiales (terrestres y marinas) como subterráneas.

- En el Título 3. Medio biótico, se contiene la información relativa a la flora y vegetación y su estado de conservación (vegetación potencial y actual, principales comunidades vegetales, flora protegida y amenazada, enclaves de interés florístico, y especies invasoras), a los hábitats naturales y seminaturales (tanto de interés comunitario como no incluidos en la Directiva europea) y a la distribución de la fauna y su estado de conservación (especies de fauna vertebrada e invertebrada, y áreas de interés faunístico).
- En el Título 4. Litoral, se contiene la información relativa al medio físico marino (características geológicas y geomorfológicas del litoral, características oceanográficas y dinámica marina), al cambio climático y su incidencia en el litoral y al medio biológico marino, paisajes submarinos, playas, espacios protegidos litorales y marinos, y áreas de interés marino.
- En el Título 5. Ámbitos de protección ambiental, se contiene la información relativa a los ámbitos reconocidos en el ámbito internacional y autonómico, así como la comparación/relación entre los espacios de la Red Natura 2000 con los Espacios Naturales Protegidos de Gran Canaria, para finalizar analizando la incidencia de los espacios protegidos en la ordenación territorial (estado de conservación, áreas de interés especial, espacios necesitados de conectividad ecológica).
- En el Título 16, sobre la caracterización ambiental y definición de unidades ambientales se incluye información ambiental territorializada referida a la pendiente media, caracterización general, morfología, paisaje, capacidad de uso del suelo, tipo de suelo, biocenosis vegetal y animal, y puntos de interés singular.
- En los Títulos 17 y 18 se contienen el diagnóstico y pronóstico insulares de los recursos naturales, puestos en relación con los procesos perturbadores del medio y el estado de conservación de los recursos, a partir de los cuales se han reelaborado las unidades ambientales y de diagnóstico, tanto terrestres como marinas, (modificando delimitaciones, número, categorías, etc.).

2.1.3. Determinación de las limitaciones generales y específicas que respecto de los usos y actividades hayan de establecerse en función de la conservación de los componentes del patrimonio natural y la biodiversidad

De acuerdo con el artículo 20.d de la Ley 42/2007, relacionado con el objetivo señalado en el artículo 18.c de la misma Ley, las limitaciones generales que respecto de los usos y actividades deben establecerse, en función de la conservación de los componentes del patrimonio natural y la biodiversidad, se han vinculado a la zonificación insular realizada en cumplimiento del Decreto 6/1997.

La definición, objetivos de ordenación, criterios de para la ordenación y la regulación de los usos, clases y categorías de suelo compatible se recogen en el Capítulo II del Título I de las Normas Generales del Plan.

El régimen de usos específicos y las condiciones mínimas de implantación en Suelo Rústico, para cada una de las Zonas se recogen en el Capítulo I del Título III de las Normas Específicas en Suelo Rústico.

La delimitación de los ámbitos vinculados a cada una de las Zonas identificadas se recoge en los Planos de Zonificación PZ-01.00 a PZ-01.08.

No obstante, en las Secciones del Capítulo I del Título II de la Normas Generales del Plan se contienen las determinaciones específicas de protección de cada uno de los componentes del patrimonio natural y de la biodiversidad, o relativas a los Espacios Naturales Protegidos, al Patrimonio Histórico y Cultural, al Paisaje y en materia de calidad ambiental.

Además, en las Secciones del Capítulo II del Título II de la Normas Generales del Plan se contienen las determinaciones relativas a la integración territorial de actividades de relevancia o interés socioeconómico, para cada uno de los usos de relevancia territorial y en función de sus especificidades, se establecen con carácter complementario determinaciones concretas con el mismo objetivo de lograr la mejor integración de los mismos en el medio y garantizar la adecuada protección de los valores naturales y ambientales.

Por último, en las Normas Territoriales del Plan y en los Planos de Ordenación PE-01.01 a PE-01.06 se contienen otras determinaciones, tanto gráficas como escritas, de protección de los componentes del patrimonio natural y de la biodiversidad, relativos a sectores y localizaciones concretas en función de los valores en presencia (tales como las Áreas Libres Estructurantes, las Áreas de Restauración Prioritaria o los corredores Ecológicos).

2.1.4. Establecimiento de los criterios de referencia orientadores en la formulación y ejecución de las diversas políticas sectoriales

De acuerdo con el artículo 20.d de la Ley 42/2007, relacionado con el objetivo señalado en el artículo 18.d de la misma Ley, en relación a las políticas sectoriales con incidencia territorial, además de serles de aplicación las determinaciones generales del Plan, en las Secciones del Capítulo II del Título II de la Normas Generales del Plan se establece para cada uno de los usos de relevancia territorial las determinaciones específicas para los mismos, complementarias a las anteriores, que se han considerado necesarias, incluyendo las relativas a la compatibilidad de las mismas con los objetivos de conservación del patrimonio natural y la biodiversidad.

2.1.5. Aplicación, en su caso, de alguno de los regímenes de protección de espacios naturales

De acuerdo con el artículo 20.e de la Ley 42/2007, relacionado con el objetivo señalado en el artículo 18.e de la misma Ley, el presente Plan establece ya determinaciones de protección en cada caso a través de la Zonificación (limitaciones y condiciones de usos, criterios de actuación, etc.).

No obstante, en las Secciones del Capítulo I del Título II de la Normas Generales del Plan se contienen las determinaciones específicas de protección de cada uno de los componentes del patrimonio natural y de la biodiversidad, o relativas a los Espacios Naturales Protegidos, al Patrimonio Histórico y Cultural, al Paisaje y en materia de calidad ambiental.

Entre ellas, cabe destacar las Áreas de Alta Fragilidad (AAF) definidas en la Sección sobre prevención de impactos ambientales, las Áreas de Restauración Prioritaria (ARP) previstas en la sección sobre actuaciones ambientales, las Áreas para la Repoblación Forestal (ARF) de la Sección sobre actuaciones forestales, y los corredores ecológicos (CAM) previstos en la Sección sobre hábitats y enclaves de interés.

En cuanto a la aplicación de algunos de los regímenes de protección de espacios naturales, este Plan identifica una serie de espacios que por una serie de criterios (el estado de conservación no favorable de sus valores naturales y paisajísticos y la alta fragilidad ambiental) requieren de una gestión expresa y de una protección específica dirigida a la protección, conservación y restauración ambiental y paisajística de los mismos.

También en base a la información disponible se han propuesto para su inclusión en la Red Canaria los espacios terrestres de la Red Natura 2000 no incluidos actualmente en la Red Canaria.

Para todos estos espacios se ha realizado una propuesta para su protección como Espacio Natural Protegido, contenida en la Sección sobre ordenación de los Espacios Naturales Protegidos y otros espacios de reconocido valor ambiental de las Normas Generales del Plan, justificada en base a la información manejada a escala insular, proponiendo la concreta figura de protección que podría ser la más adecuada en cada caso.

No obstante, debido al ámbito territorial del Plan Insular de Ordenación y a la escala de trabajo en la ordenación de los recursos naturales, cada una de estas propuestas deberá ser posteriormente estudiada y valorada por las administraciones competentes de forma que, complementando y pormenorizando la información y diagnóstico a la escala adecuada, confirme, en su caso, la necesidad de la declaración, el ámbito concreto a delimitar y la categoría de protección del mismo.

2.1.6. Determinación de los criterios para la conservación, protección, restauración y uso sostenible de los recursos naturales y, en particular, de los componentes de la biodiversidad y geodiversidad

De acuerdo con el artículo 20.c de la Ley 42/2007, relacionado con el objetivo señalado en el artículo 18.f de la misma Ley, las medidas de conservación y restauración de los recursos naturales y de los componentes de la biodiversidad y geodiversidad se contemplan en los ámbitos y apartados de la normativa y planos del Plan que se han mencionado con anterioridad.

Así, el presente Plan, establece las determinaciones de protección, conservación y restauración del medio natural a través de la Zonificación (limitaciones y condiciones de usos, criterios de actuación, etc.).

No obstante, en las Secciones del Capítulo I del Título II de la Normas Generales del Plan se contienen las determinaciones específicas de protección de cada uno de los componentes del patrimonio natural y de la biodiversidad, o relativas a los Espacios Naturales Protegidos, al Patrimonio Histórico y Cultural, al Paisaje y en materia de calidad ambiental.

Entre ellas, cabe destacar las Áreas de Alta Fragilidad (AAF) definidas en la Sección sobre prevención de impactos ambientales, las Áreas de Restauración Prioritaria (ARP) previstas en la sección sobre actuaciones ambientales, las Áreas para la Repoblación Forestal (ARF) de la Sección sobre actuaciones forestales, y los corredores ecológicos (CAM) previstos en la Sección sobre hábitats y enclaves de interés.

En estas áreas se prevén, en algunos casos, actuaciones concretas de restauración ambiental de áreas degradadas, muchas de ellas con el objeto de restaurar ecosistemas sensibles y amenazados; en otros casos, se incluyen actuaciones para potenciar los hábitats arbóreos del monteverde, monte termófilo y pinar; e incluso, se prevén ámbitos a consolidar como corredores ecológicos uniendo masas forestales preexistentes (principalmente en enclaves de pinar de pinar y de monteverde), o hábitats fragmentados en la franja litoral y en el cauce de determinados barrancos.

Por otra parte, en las Normas Territoriales del Plan y en los Planos de Ordenación PE-01.01 a PE-01.06 se establecen otras determinaciones, tanto gráficas como escritas, de protección de los componentes del patrimonio natural y de la biodiversidad, como las denominadas Áreas Libres Estructurantes.

Estas Áreas Libres Estructurantes, que en ocasiones tienen el objetivo de protección de elementos y sectores naturales localizados en suelos ya clasificados como urbanos y

urbanizables y en los entornos de crecimiento, en el denominado Sistema Urbano, aunque no se crearon inicialmente con dicha finalidad, se han aprovechado para proteger poblaciones de especies amenazadas, comunidades vegetales en buen estado de conservación, enclaves de interés faunístico, o elementos geomorfológicos destacados (tales como escarpes, acantilados, laderas y barrancos).

2.1.7. Identificación de medidas para garantizar la conectividad ecológica

De acuerdo con el artículo 20.g de la Ley 42/2007, relacionado con el objetivo señalado en el artículo 18.g de la misma Ley, los instrumentos de ordenación de los recursos naturales han de contribuir al establecimiento y la consolidación de redes ecológicas compuestas por espacios de alto valor natural, que permitan los movimientos y la dispersión de las poblaciones de especies de la flora y de la fauna y el mantenimiento de los flujos que garanticen la funcionalidad de los ecosistemas.

La isla de Gran Canaria cuenta actualmente con dos redes de espacios protegidos superpuestas, la Red Canaria y la Red Natura 2000, que coinciden en buena parte.

Además, mediante la Zonificación del Plan Insular se zonifican como Zonas A, B.a.1, B.a.2 y B.a.3, ámbitos naturales o de aptitud natural, cuyas características naturales coadyuvan a la conexión entre los espacios protegidos entre sí, favoreciendo o manteniendo los movimientos, dispersión y flujos de las especies y poblaciones de flora y fauna.

Además, en las Secciones del Capítulo I del Título II de la Normas Generales del Plan se contienen las determinaciones específicas de protección de cada uno de los componentes del patrimonio natural y de la biodiversidad, o relativas a los Espacios Naturales Protegidos, al Patrimonio Histórico y Cultural, al Paisaje y en materia de calidad ambiental.

Entre ellas, cabe destacar las Áreas de Alta Fragilidad (AAF) definidas en la Sección sobre prevención de impactos ambientales, las Áreas de Restauración Prioritaria (ARP) previstas en la sección sobre actuaciones ambientales, las Áreas para la Repoblación Forestal (ARF) de la Sección sobre actuaciones forestales, y los corredores ecológicos (CAM) previstos en la Sección sobre hábitats y enclaves de interés.

En estas áreas se prevén, en algunos casos, actuaciones concretas de restauración ambiental de áreas degradadas, muchas de ellas con el objeto de restaurar ecosistemas sensibles y amenazados; en otros casos, se incluyen actuaciones para potenciar los hábitats arbóreos del monteverde, monte termófilo y pinar; e incluso, se prevén ámbitos a consolidar como corredores ecológicos uniendo masas forestales preexistentes (principalmente en enclaves de pinar de pinar y de monteverde), o hábitats fragmentados en la franja litoral y en el cauce de determinados barrancos.

Sobre estos últimos corredores ecológicos que se contemplan, se pueden diferenciar tres funciones distintas:

- Los corredores forestales, con el objetivo de potenciar las repoblaciones forestales en ellos para conectar formaciones arbóreas, principalmente de monteverde y de pinar.
- Los corredores litorales, con el objeto de proteger y potenciar la conexión de determinados enclaves litorales situados en las zonas más antropizadas de la isla, con objeto de favorecer el desarrollo de sus comunidades biológicas.
- Los corredores radiales, con el objeto de proteger y potenciar la conexión de determinados enclaves litorales con el interior de la isla, a través de determinados barrancos, que han de favorecer el desarrollo sinérgico de las comunidades biológicas de su cauce y desembocadura.

2.1.8. Memoria económica acerca de los costes e instrumentos financieros previstos

De acuerdo con el artículo 20.h de la Ley 42/2007, relacionado con el objetivo señalado en el artículo 18.f de la misma Ley, el Plan Insular contempla medidas de protección y mejora de las especies, enclaves y ámbitos con valores naturales, algunas de las cuales son de aplicación directa (protección) y otras requieren de actuaciones por parte fundamentalmente de las distintas administraciones públicas implicadas.

Las actuaciones explícitamente previstas en este Plan Insular son la creación de los corredores ecológicos forestales (asociados a actuaciones forestales) y litorales (asociados a la protección del litoral), así como las actuaciones en las Áreas de Restauración Prioritaria.

Además, en el Capítulo I del Título II de las Normas Generales del Plan se prevé la elaboración de estudios e investigaciones necesarios para disponer de un mejor conocimiento del medio natural, adecuado para la toma de decisiones en materia de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística.

No obstante, en todos los casos se trata de actuaciones a corto, medio y largo plazo, pero para las que deben establecerse al menos una priorización y una programación, así como una estimación de sus costes y un compromiso de las administraciones en su financiación, de acuerdo con lo previsto en el Estudio Económico Financiero de este Plan.

2.2. Adecuación a los contenidos del Decreto 6/1997, de 21 de enero

El Decreto 6/1997, de 21 de enero, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de Recursos Naturales establece una metodología de trabajo para la ordenación territorial de los recursos naturales, a partir de la cual deben ser abordados los diferentes modelos insulares de ordenación.

Aunque dicho Decreto ha sido derogado por la entrada en vigor del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias, hay que tener en consideración el régimen transitorio establecido para los instrumentos de ordenación en trámite por la Ley 4/2017, que habilita a continuar la tramitación conforme a la normativa anterior, proyectándose dicha habilitación sobre las normas que rigen el procedimiento de elaboración y las que regulan la documentación de cada instrumento de planeamiento; así como sobre las determinaciones sustantivas que no se opongan o sean contrarias a las disposiciones de la Ley.

En este caso, el Decreto 6/1997 establece el cumplimiento de tres fases sucesivas de inventario, diagnóstico y pronóstico para la elaboración de los Planes de Ordenación de Recursos Naturales, como es el caso de este Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

2.2.1. Cumplimiento de la fase de inventario

De acuerdo con el artículo 3 del DPORN, la función del inventario consiste en aportar la información necesaria para comprender el estado de conservación de los recursos naturales, debiendo realizarse para ello una caracterización del medio natural y un análisis del sistema socioeconómico.

2.2.1.1. Caracterización del medio natural

De acuerdo con el artículo 3.2.a del DPORN, con contenidos equivalentes a los previstos en el artículo 20.a y 20.b de la Ley 42/2007, la descripción e interpretación de sus características físicas, geológicas y biológicas, y el inventario y descripción del estado de conservación de los componentes del medio natural y la biodiversidad, de los ecosistemas y los paisajes, de su

diagnóstico y previsión de su ordenación futura, se contiene en la Memoria de Información del Plan Insular para los diferentes aspectos del medio:

- En el Título 2. Medio abiótico, se contiene la información relativa a la geología-geomorfología y su valoración (ciclos evolutivos, procesos tectónicos, rasgos petrográficos y cronoestratigrafía, entre otros), a la edafología de los suelos, a la climatología, y a la hidrología, sus usos, demandas y presiones, tanto sobre las aguas superficiales (terrestres y marinas) como subterráneas.
- En el Título 3. Medio biótico, se contiene la información relativa a la flora y vegetación y su estado de conservación (vegetación potencial y actual, principales comunidades vegetales, flora protegida y amenazada, enclaves de interés florístico, y especies invasoras), a los hábitats naturales y seminaturales (tanto de interés comunitario como no incluidos en la Directiva europea) y a la distribución de la fauna y su estado de conservación (especies de fauna vertebrada e invertebrada, y áreas de interés faunístico).
- En el Título 4. Litoral, se contiene la información relativa al medio físico marino (características geológicas y geomorfológicas del litoral, características oceanográficas y dinámica marina), al cambio climático y su incidencia en el litoral y al medio biológico marino, paisajes submarinos, playas, espacios protegidos litorales y marinos, y áreas de interés marino.
- En el Título 5. Ámbitos de protección ambiental, se contiene la información relativa a los ámbitos reconocidos en el ámbito internacional y autonómico, así como la comparación/relación entre los espacios de la Red Natura 2000 con los Espacios Naturales Protegidos de Gran Canaria, para finalizar analizando la incidencia de los espacios protegidos en la ordenación territorial (estado de conservación, áreas de interés especial, espacios necesitados de conectividad ecológica).

Asimismo, el Volumen II, Tomo 1 contiene la cartografía correspondiente a la caracterización ambiental.

2.2.1.2. Análisis del sistema socioeconómico actual

De acuerdo con el artículo 3.2.b del DPORN, este análisis tiene como objetivo conocer tanto el sistema socioeconómico como los usos y aprovechamientos en el territorio en función de su evolución histórica, desde un enfoque ambiental para detectar la incidencia de la actividad económica sobre los recursos naturales, y se contiene en la Memoria de Información del Plan Insular para las diferentes actividades de relevancia o interés socioeconómico con incidencia territorial:

- En el Título 9. Asentamientos, se contiene la información relativa a población y sociedad, con análisis de su distribución espacial y densidades, dinámica de evolución y migraciones, características socioedométricas, población flotante, y una propuesta teórica de proyección demográfica.

Respecto a los asentamientos, se analizan los asentamientos residenciales para su sistematización, clasificación y análisis con elementos y circunstancias diversas, así como los asentamientos turísticos, en función de su grado de consolidación física.

- En el Título 10. Actividades económicas, se contiene la información relativa al modelo económico y productivo, prestando especial atención al turismo, ocio y recreo; al comercio y servicios en los asentamientos residenciales y turísticos; la actividad industrial y de logística en los polígonos industriales existentes y asentamientos industriales espontáneos, con una valoración preliminar del estado y situación de los mismos; la actividad de construcción, minería e industria extractiva; y las actividades primarias tales como agricultura, silvicultura, ganadería, pesca, acuicultura y

caza, analizando las principales zonas destinadas a dichas actividades y tipos de producto.

- En el Título 11. Infraestructuras y servicios, se contiene la información relativa a las infraestructuras ferroviarias y viarias, con una descripción general, clasificación y jerarquía de la red de carreteras atendiendo a los trazados existentes y las principales actuaciones en ejecución y previstas, así como infraestructuras aéreas y portuarias.

Asimismo, se incluye una descripción general de las principales infraestructuras hidráulicas, energéticas, telecomunicaciones, y gestión de residuos.

- En el Título 12. Transportes, se contiene la información relativa al transporte aéreo, marítimo y terrestre, atendiendo a las expectativas de crecimiento y consolidación de las infraestructuras existentes o previstas.
- En el Título 13. Dotaciones, se contiene la información relativa a equipamientos y espacios libres, previa una clasificación y categorización de los mismos.
- En el Título 14. Planificación, se contiene la información relativa a los instrumentos de planificación territorial y urbanística con incidencia sobre la planificación ambiental, con especial atención a aquellos que utilizan la clasificación de suelo como herramienta de ordenación territorial.

Asimismo, el Volumen II, Tomo 2 contiene la cartografía correspondiente a la caracterización socioeconómica.

2.2.1.3. Definición de unidades ambientales

De acuerdo con el artículo 3.3 del DPORN, como síntesis de la caracterización del medio natural y del análisis del sistema socioeconómico actual se ha de proceder a realizar una síntesis ambiental, que consistirá en la definición, descripción y delimitación de unas unidades ambientales, identificadas como el resultado de la interrelación entre los distintos elementos que componen el medio, los factores naturales que en él inciden, y los usos y aprovechamientos que se desarrollen. La delimitación de estas unidades ambientales y su metodología de revisión se contiene en la Memoria de Información del Plan Insular:

- En el Título 16. Síntesis, en su apartado 16.1, se contiene unas conclusiones sobre la caracterización ambiental y definición de unidades ambientales en las que se incluye información ambiental territorializada referida a la pendiente media, caracterización general, morfología, paisaje, capacidad de uso del suelo, tipo de suelo, biocenosis vegetal y animal y puntos de interés singular.
- En el Título 16. Síntesis, en su apartado 16.2, se contiene unas conclusiones sobre la caracterización socioeconómica, prestando especial atención a los asentamientos, las actividades económicas y el territorio, así como a las infraestructuras, redes de transporte, dotaciones y su planificación.
- En el Título 16. Síntesis, en su apartado 16.4, se contiene la definición territorializada de las unidades ambientales, que contiene toda la información ambiental y socioeconómica analizada referida a la pendiente media del suelo, caracterización general, morfología, paisaje, capacidad de uso del suelo, tipo de suelo, biocenosis vegetal y animal, y puntos de interés singular.

Dado que se trata de una revisión parcial del PIO/GC 2004, se ha partido de la información de las unidades ambientales, tanto terrestres como marinas, que contenía dicho Plan, que se sustentaba como principal fuente de referencia en la Cartografía de Potencial del Medio Físico del año 1995. A partir de las mismas, se ha procedido a revisar las unidades ambientales (modificando delimitaciones, número, categorías, etc.) actualizando los datos de las fichas cuando se ha estimado justificado por los procesos

existentes, y se ha reorganizado la presentación con la distinción de unidades ambientales básicas y de unidades ambientales singulares.

Asimismo, el Volumen II, Tomo 3 contiene la cartografía correspondiente a las unidades ambientales y de diagnóstico.

2.2.2. Cumplimiento de la fase de diagnóstico

De acuerdo con el artículo 4 del DPORN, la función del diagnóstico consiste en interpretar las interrelaciones existentes entre los diferentes recursos del medio natural y los usos y aprovechamientos de los mismos, así como valorar el estado de conservación de los recursos.

La delimitación de estas unidades de diagnóstico y su metodología de revisión se contiene en el Título 17 de la Memoria de Información del Plan Insular, obtenidas a partir de la revisión de las unidades ambientales acometida, e incorporan una valoración de los usos y aprovechamientos, así como los diferentes impactos ambientales, a los que están sometidos.

Asimismo, el Volumen II, Tomo 3 contiene la cartografía correspondiente a las unidades ambientales y de diagnóstico.

2.2.3. Cumplimiento de la fase de prognosis

De acuerdo con el artículo 5 del DPORN, la función de la prognosis es realizar una previsión de la evolución futura de los recursos si se mantuvieran las inercias actuales, como consecuencia de lo obtenido en el análisis del medio natural y del sistema socioeconómico actual.

En el Título 18 de la Memoria de Información del Plan Insular se contiene la información relativa al pronóstico de los recursos naturales, a partir del análisis de las interrelaciones entre los recursos y su estado de conservación, y la incidencia territorial de los usos y aprovechamientos existentes y previstos, en cuya profundización se centra este Volumen III, Tomo I de la Memoria de Ordenación del Plan Insular.

2.2.4. Cumplimiento de las directrices para definir los objetivos de ordenación

De acuerdo con el artículo 6 del DPORN, se han de fijar los objetivos a conseguir dentro del marco de los determinados en la Ley Básica 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres y en la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias.

Las referencias a la Ley 4/1989 y a la Ley 12/1994 del DPORN han de entenderse en la actualidad referidas a la Ley 42/2007 y al Decreto Legislativo 1/2000, en este último caso, en sus contenidos referidos a los espacios naturales protegidos.

En este sentido, en el artículo 3 de la Normas Generales del Plan se establecen los principios generales y los objetivos del presente Plan.

Asimismo, en los artículos introductorios de cada una de las Secciones del Capítulo I del Título II de la Normativa, sobre las Normas relativas a Recursos Naturales, Espacios Naturales Protegidos, Patrimonio y en materia de Calidad Ambiental, se establecen los objetivos para la protección y recuperación, en su caso, de los diferentes elementos del medio.

De manera similar, al comienzo de cada una de las Secciones de los Capítulos II, III, IV y V del Título II de la Normas Generales del Plan, sobre determinaciones a los usos, redes y tejidos, se establecen los propósitos de ordenación insular perseguidos con la regulación establecida, en los que se incluyen los objetivos de integración y compatibilidad con el medio natural y el paisaje de dichas determinaciones.

Todos estos principios fundamentales, objetivos y propósitos de ordenación insular han sido justificados en este Volumen III, Tomo I de la Memoria de Ordenación del Plan Insular.

2.2.5. Cumplimiento de las directrices para la delimitación de la Zonificación

Como base del contenido normativo del Plan, se ha establecido una zonificación del ámbito territorial insular objeto de ordenación, en función de las unidades ambientales y de las unidades de diagnóstico reconocidas.

En dicha delimitación se ha tenido en cuenta además los espacios naturales protegidos, las áreas de sensibilidad ecológica y, en general, las áreas de protección y las categorías establecidas en suelo rústico por el planeamiento insular y municipal, tal y como ha sido contemplado en el Título 14. Planificación del Volumen I, Tomo 2 de la Memoria de Información del Plan Insular.

(art. 7). Se delimitarán las siguientes Zonas: Zona A, Zona B, que podrá contemplar la existencia de dos subzonas: a) Subzona de aptitud natural y b) Subzona de aptitud productiva, Zona C y Zona D (art.8). Una vez definida la zonificación, y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 12 del presente Decreto, se relacionará cada una de las zonas con distintos usos y actividades, determinando a través de una matriz de usos su compatibilidad o incompatibilidad con el fin de evitar la alteración de los recursos naturales (art.9). Para cada una de las áreas o categorías de áreas de zonificación delimitadas, y a tenor de lo recogido en la matriz de usos y en la normativa de aplicación, se redactará una ficha que recogerá: la definición de la zona, el criterio general a seguir, las actividades a mantener, las actividades a potenciar, las actividades sometidas a limitaciones específicas y las actividades prohibidas (art. 13).

Es importante precisar que con la entrada en vigor de la nueva Ley 4/2017 del Suelo de Canarias, aquellas determinaciones sustantivas de los instrumentos de ordenación que se opongan o sean contrarias a este texto legal se entienden derogadas en virtud de lo dispuesto en el apartado tercero de la Disposición Derogatoria Única Ley 4/2017 en relación al apartado sexto "in fine" de la Disposición Transitoria Primera del Reglamento de Planeamiento de Canarias aprobado por el Decreto 181/2018.

Consiguientemente, el artículo 178 de la Ley 4/2017 mantuvo la naturaleza de las zonas A y B provenientes del DPORN pero redujo a una única zona C las anteriores zonas C y D del Decreto y donde se incluyen "...aquellas partes del territorio que por su menor valor ambiental resulten aptas para albergar instalaciones puntuales de interés general. Se incluirán en esta categoría aquellos suelos transformados por la urbanización y/o asentamiento en el medio rural o que pudieran resultar aptos para la clasificación de suelo rústico común y suelos urbanos y urbanizables".

2.2.5.1. Zonificación del ámbito territorial insular

De acuerdo con el artículo 8 del DPORN, en el Capítulo II del Título I de las Normas Generales del Plan, se establece la zonificación del ámbito territorial insular, así como los objetivos de ordenación, criterios para la ordenación y la regulación de usos, y las clases y categorías de suelo compatibles.

En el documento aprobado inicialmente de este Plan Insular, se estableció una zonificación terrestre (Zonas A, B.a, B.b, B.c, C y D) con sus correspondientes subzonas, y una zonificación marina (Zonas A.L, B.a.L, B.b.L, C.L) con sus correspondientes subzonas, en función de las unidades ambientales y de diagnóstico reconocidas, cuya justificación se recoge en este Volumen III, Tomo I de la Memoria de Ordenación del Plan Insular.

No obstante, con la derogación tácita de las zonas D acaecida como consecuencia de la aplicabilidad del artículo 178 de la Ley del Suelo en relación con el apartado tercero de su Disposición Derogatoria Única y la inclusión de los suelos afectos a ella dentro de las zonas C, se

renombraron las zonas D.1 y D.2 como zonas C.1 y C.2, sin que ello implicase un cambio en el régimen marco de usos asignados a cada zona. Igualmente, las anteriores zonas C, pasaron a zona C.3.

Por su parte, dada la pérdida sobrevenida de competencia para la ordenación de los recursos naturales en el medio marino por la entrada en vigor del RD 363/2017, de 8 de abril, por el que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo, se elimina la denominación de las zonas marinas, pero en lo referente a las zonas terrestres, la clasificación resultante se constituye por las Zonas A, B.a, B.b, B.c, y C, con sus correspondientes subzonas.

Asimismo, la delimitación de los ámbitos vinculados a cada una de las zonas terrestres identificadas se recoge en los Planos de Zonificación PZ-01.00 a PZ-01.08 del Volumen V, Tomo 1 de Planos de Ordenación General.

2.2.5.2. Matriz de usos de la Zonificación y Fichas Resumen

A partir de esta delimitación, de acuerdo con el artículo 9 del DPORN, se ha procedido a la regulación de los usos autorizables o prohibidos en cada Zona, y el establecimiento de las condiciones y limitaciones para la implantación de los usos no prohibidos que el planeamiento de inferior rango al insular pudiera establecer.

De acuerdo con el artículo 13 del DPORN, estas condiciones mínimas de implantación se contienen en los Anexos I, II y III del Volumen IV, Tomo 2 de las Normas Específicas del Plan:

- En el Anexo I se contienen los cuadros de regulación de usos específicos en los que se determinan los límites en el alcance de los distintos usos admisibles, en función de los recursos y valores reconocidos que modulan la admisibilidad del territorio.
- En el Anexo II se contienen las condiciones mínimas de implantación de los complejos permisibles en suelo rústico, con indicación de los actos de ejecución asociados, ya sean principales o complementarios, autorizables en cada Zona.
- En el Anexo III se contienen las definiciones de los actos de ejecución vinculados con los diferentes complejos.

2.2.6. Cumplimiento de las directrices para concretar la normativa de aplicación

De acuerdo con el artículo 11 del DPORN, a partir de la zonificación y la matriz de usos establecidos, han de fijarse las medidas necesarias para defender, mejorar o restaurar el medio natural, establecer el régimen de protección correspondiente y la normativa de aplicación.

2.2.6.1. Determinaciones vinculantes de ordenación

La zonificación insular contiene las limitaciones generales que respecto de los usos y actividades deben establecerse en cada una de las Zonas en función de la conservación de los componentes del patrimonio natural y la biodiversidad, que son de inmediata aplicación y obligan a todos de modo general y directo.

2.2.6.2. Directrices indicativas de ordenación

Las Secciones del Capítulo I del Título II de la Normas Generales del Plan contienen las normas relativas a los Recursos Naturales, Espacios Naturales Protegidos, Patrimonio y en materia de Calidad Ambiental, y en ella se incluyen las determinaciones específicas de protección relativas a calidad del aire, uso y gestión del agua, conservación del suelo y de la vegetación, conservación de la fauna, preservación de la calidad paisajística y conservación del litoral.

Así, además de establecer las determinaciones de protección, conservación y restauración del medio natural a través de la Zonificación, el presente Plan también incorpora otras directrices indicativas de ordenación relativas a:

- Las Áreas de Alta Fragilidad (AAF), definidas en la Sección de prevención de impactos ambientales en aquellas áreas ambientalmente condicionadas por sus características ambientales o paisajísticas identificadas en el Volumen VI, Tomo 1 de Informe de Sostenibilidad Ambiental.
- Las Áreas de Restauración Prioritaria (ARP) previstas en la sección de actuaciones ambientales, en las que se prevén actuaciones concretas de restauración ambiental de áreas degradadas, muchas de ellas con el objeto de restaurar ecosistemas sensibles y amenazados.
- Las Áreas para la Repoblación Forestal (ARF) de la Sección de actuaciones forestales, en las que se incluyen actuaciones para potenciar los hábitats arbóreos del monteverde, monte termófilo y pinar y se prevén ámbitos a consolidar como pasillos forestales uniendo masas forestales preexistentes, principalmente en enclaves de pinar de pinar y de monteverde.
- Los corredores ecológicos (CAM) previstos en la Sección sobre los hábitats, contemplando corredores litorales, corredores radiales y corredores forestales (antes mencionados como pasillos forestales).

Cada zona, área o corredor conlleva las medidas de protección y de recuperación ambiental necesarias para los recursos y elementos del medio, tal y como se recoge en el Capítulo I del Título II de las Normas Generales del Plan.

Por último, en las Normas Territoriales del Plan y en los Planos de Ordenación PE-01.01 a PE-01.06 se contienen otras determinaciones, tanto gráficas como escritas, de protección de los componentes del patrimonio natural y de la biodiversidad, relativos a sectores y localizaciones concretas en función de los valores en presencia (tales como las Áreas Libres Estructurantes, las Áreas de Restauración Prioritaria o los Corredores Ecológicos).

En el caso de las Áreas Libres Estructurantes, que en ocasiones tienen el objetivo de protección de elementos y sectores naturales localizados en suelos ya clasificados como urbanos y urbanizables y en los entornos de crecimiento, en el denominado Sistema Urbano, aunque no se crearon inicialmente con dicha finalidad, se han aprovechado para proteger poblaciones de especies amenazadas, comunidades vegetales en buen estado de conservación, enclaves de interés faunístico, o elementos geomorfológicos destacados (tales como escarpes, acantilados, laderas y barrancos).

2.2.6.3. Normas sectoriales

Las Secciones del Capítulo II del Título II de la Normas Generales del Plan contienen las normas relativas a la integración territorial de actividades de relevancia o interés socioeconómico, y en ellas se incluyen determinaciones específicas a la actividad agropecuaria, cinegética, pesquera, forestal, extractiva (incluyendo la hidrológica), industrial, turística, de servicios, de implantación de infraestructuras y equipamientos, y de gestión de residuos, vertidos y emisiones de cualquier tipo.

En función de sus especificidades y su posible afección a los recursos naturales, se han establecido con carácter complementario determinaciones concretas para lograr la mejor integración de los mismos en el medio y garantizar la adecuada protección de los valores naturales y ambientales.

Las Secciones citadas se refieren a los siguientes contenidos:

- Uso agropecuario y forestal (productivo); uso pesquero y acuícola; uso minero y extractivo; uso recreativo, deportivo, científico, divulgativo y cultural;
- Redes de transporte aéreo, marítimo y terrestre, redes viarias, redes de energía, redes de telecomunicaciones, redes hidráulicas y de saneamiento, redes de gestión de residuos y redes de espacios de interés insular.
- Tejido turístico, Tejido productivo y Tejido residencial.

2.2.7. Cumplimiento de las directrices para la prevención del Impacto ecológico y ambiental

De acuerdo con el artículo 12 del DPORN, se ha incluido en la Sección relativa a la Prevención de Impactos Ambientales del Volumen IV, Tomo 1 de las Normas Generales del Plan una remisión a la legislación nacional y autonómica aplicable, en la que se relacionan con detalle aquellas actividades y actuaciones cuyos proyectos deban someterse a evaluación de impacto ambiental, con objeto de no reiterarlos y evitar que posteriores actualizaciones de dichos listados pudiesen dejar desactualizada dicha relación en caso de incorporarla al Plan Insular.

Sobre la declaración de las Áreas de Sensibilidad Ecológica, la derogación de la Ley 11/1990 deja sin posibilidad de aplicación lo previsto en el artículo 12 del DPORN.

No obstante, como resultado del procedimiento de evaluación ambiental, se han establecido “Áreas de Alta Fragilidad” en aquellas áreas ambientalmente condicionadas por sus características ambientales o paisajísticas identificadas en el Volumen VI, Tomo 1 de Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Estas áreas han de ser objeto de especial consideración por parte de los instrumentos de ordenación y actuaciones que pudieran afectarlas.

2.2.8. Cumplimiento de las directrices para la elaboración de la base cartográfica

De acuerdo con el artículo 14 del DPORN, junto a la Memoria se ha de incorporar la base cartográfica necesaria preferentemente a escala 1:25.000.

- El Volumen II, Tomo 1 contiene los planos de caracterización ambiental con todos los mapas temáticos de carácter ambiental referidos, al menos, a las materias enumeradas en el artículo 3.2.a) del DPORN.

Estos planos de caracterización ambiental se refieren a ortofotografía, cartografía topográfica, hipsometría, clinometría, ambientes climáticos, geología, geomorfología, erosión actual y potencial, edafología, hidrología, vegetación y enclaves y áreas de interés florístico, valoración de la vegetación, fauna, valoración de la fauna, litoral y medio marino, red canaria de ENP, red Natura 2000, otras figuras de protección de espacios, hábitats, unidades ambientales de paisaje, valoración del paisaje, y patrimonio histórico y cultural.

- El Volumen II, Tomo 2, contiene los planos de caracterización territorial y socioeconómica con todos los mapas temáticos de carácter socioeconómico referidos, al menos, a las materias enumeradas en el artículo 3.2.b) del DPORN.

Estos planos de caracterización socioeconómica se refieren a unidades de asentamiento, usos y ocupación del suelo, actividades económicas primarias, secundarias y terciarias, infraestructuras de transporte, energéticas e hidráulicas, gestión de residuos y planeamiento urbanístico.

- El Volumen II, Tomo 3, contiene el cartografiado de las unidades ambientales a que se refiere el artículo 3.3 del DPORN, y el cartografiado de las unidades de diagnóstico a que se refiere el artículo 4.4 del DPORN.
- El Volumen V, Tomo 1 de los Planos de Ordenación General contiene los Planos de Zonificación PZ-01.00 a PZ-01.08 a que se refiere el artículo 7 del DPORN.

2.2.9. Estudio financiero y programa de actuación.

De acuerdo con el artículo 15 del DPORN, el Plan Insular contempla medidas de protección y mejora de las especies, enclaves y ámbitos con valores naturales, algunas de las cuales son de aplicación directa (protección) y otras requieren de actuaciones por parte fundamentalmente de las distintas administraciones públicas implicadas.

Las actuaciones explícitamente previstas en este Plan Insular son la creación de los corredores ecológicos forestales (asociados a actuaciones forestales) y litorales (asociados a la protección del litoral), así como las actuaciones en las Áreas de Restauración Prioritaria.

Además, en el Capítulo I del Título II de las Normas Generales del Plan se prevé la elaboración de estudios e investigaciones necesarios para disponer de un mejor conocimiento del medio natural, adecuado para la toma de decisiones en materia de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística.

No obstante, en todos los casos se trata de actuaciones a corto, medio y largo plazo, pero para las que deben establecerse al menos una priorización y una programación, así como una estimación de sus costes y un compromiso de las administraciones en su financiación, de acuerdo con lo previsto en el Estudio Económico Financiero de este Plan.

2.3. Adecuación a los contenidos de la Ley 19/2003, de 14 de abril

Aunque dicha Ley 19/2003, de 14 de abril, ha sido derogada en su mayor parte por la entrada en vigor de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, hay que tener en consideración el régimen transitorio establecido para los instrumentos de ordenación en trámite por dicha Ley, que habilita a continuar la tramitación conforme a la normativa anterior, proyectándose dicha habilitación sobre las normas que rigen el procedimiento de elaboración y las que regulan la documentación de cada instrumento de planeamiento; así como sobre las determinaciones sustantivas que no se opongan o sean contrarias a las disposiciones de la Ley.

En este caso, más allá de que la adaptación a las DOGT requería desarrollar algunos contenidos normativos de manera más específica, la organización de la normativa del PIO/GC busca adaptar sus contenidos atendiendo a los principios y criterios de actuación que informaron la idea de desarrollo territorial y urbano sostenible que propugnaban dichas DOGT, asumiéndolas como propias siempre y cuando no contradigan el marco normativo vigente.

Para una correcta aplicación de estos principios y criterios de actuación a los Planes Insulares de Ordenación es necesario entender que dicho instrumento definía un modelo territorial básico para el archipiélago canario a partir del cual debe de coordinarse el sistema territorial de distribución de usos y actividades para cada isla, garantizando el desarrollo sostenible, equilibrado y eficientemente articulado para toda la comunidad autónoma.

Según este modelo territorial básico se establecen una serie de estrategias de acción territorial tendentes a orientar las políticas y actuaciones de los distintos niveles competenciales, a propiciar el uso racional y eficiente de los recursos naturales y la conservación de la biodiversidad, a compatibilizar el desarrollo económico, social y ambiental en cada isla, a fijar el ritmo de expansión de las actividades económicas en función de las dotaciones, infraestructuras

y servicios, y a determinar las orientaciones de reconversión de las actividades económicas con incidencias negativas sobre el territorio.

En este sentido, estos principios y criterios de actuación hacen suyos y persiguen aplicar la Estrategia Territorial Europea en la implantación de un modelo territorial integrado y sostenible, cuyo desglose y caracterización para cada isla, como unidad básica de planeamiento de los recursos naturales y del territorio, se realizará mediante los planes insulares de ordenación. Los rasgos fundamentales son:

- La configuración de un territorio equilibrado social, económica y ambientalmente, predominando los criterios y determinaciones ambientales.
- La conservación de los recursos naturales y de los suelos de interés agrario, litorales y de valor paisajístico, considerándolos como recursos estratégicos para el desarrollo económico, la cohesión social y el bienestar de la población.
- La organización de modo sistémico y jerárquico del territorio, en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan una mejor calidad de vida y la igualdad de acceso de los ciudadanos a unas infraestructuras y servicios eficientes y especializados.
- La articulación entre el sistema rural y el sistema urbano, incorporando criterios de cercanía, de contención de la extensión urbana, de fortalecimiento de la gestión urbanística del suelo y de disminución de las necesidades de movilidad.
- El desarrollo eficaz y eficiente de los asentamientos de población más compactos, complejos y atractivos, en los que se impulse la integración social y funcional.

En este sentido, se plantean estrategias que tengan por objeto contener el crecimiento demográfico y la concentración de actividades en las ciudades capitalinas, áreas metropolitanas y corredores costeros de cada isla a partir de la rehabilitación integral y renovación urbana extensa de los asentamientos poblacionales y centros de producción y de actividad económica existentes, así como la ubicación de equipamientos metropolitanos de escala insular y alta especialización siguiendo criterios de máxima accesibilidad.

Estas estrategias territoriales básicas buscan favorecer el uso eficiente del territorio y la consolidación, desarrollo y diversificación de nuevas centralidades articuladas territorialmente a escala insular.

A continuación se expone, de manera sucinta, aquellos principio y criterios de actuación que han sido considerados en el proceso de adaptación de este Plan. Sus determinaciones han venido a actualizar los objetivos, criterios y estrategias de ordenación del territorio y de los recursos naturales. En algunos casos, esta labor de adaptación ha supuesto:

- 1) La producción de nuevos contenidos normativos, con sus criterios justificativos e interpretativos, según los objetivos y criterios de partida.
- 2) La reorganización de contenidos normativos, para explicitar de forma clara el alcance y concreción de algunas determinaciones territoriales de acuerdo con los objetivos y criterios de partida.
- 3) La corrección o sustitución de contenidos normativos, que estando ya previstos en el Plan han de adaptarse al marco legal sobrevenido más allá de lo explicitado por los objetivos y criterios de partida.

2.3.1. Adaptación en cuanto a los aspectos generales del PIO/GC

Para el desarrollo normativo del PIO/GC se ha considerado oportuno insistir, mediante su trasposición, en los principios inspiradores y objetivos fundamentales que articulan la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística.

Dichos principios inspiradores y objetivos fundamentales han sido extractados a partir de los propios del marco legal vigente (de acuerdo con los principios, fines, objetivos y criterios de los textos legales de aplicación) y, en particular:

- De la Ley 42/2007, en lo que se refiere a la preservación del medio ambiente sobre la ordenación territorial y urbanística para asegurar el mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales y de los sistemas vitales básicos.
- Del TRLOTENC'00, en lo que se refiere a la utilización racional del suelo, de acuerdo a sus aptitudes y en función de los requerimientos de desarrollo social y económico, ahora asumidos también por la Ley 4/2017.
- De la Ley 19/2003, en lo que se refiere a la búsqueda del menor impacto ambiental en las actuaciones territoriales previstas para minimizar los daños sobre el medio ambiente.

Estos principios inspiradores y objetivos fundamentales contribuyen a la implantación de un modelo territorial integrado y sostenible, de acuerdo con la Estrategia Territorial Europea, cuyos rasgos fundamentales se incorporan a la fundamentación última y básica de la normativa y del Modelo de Ordenación Insular propuesto.

En cuanto al desarrollo de las determinaciones del Plan, además de regular todo lo referente a los Planes Territoriales de Ordenación, tanto Especiales como Parciales, se presta especial interés a las actuaciones de interés público o social. En particular, a su posible desarrollo por la instrumentación mediante Proyectos de Actuación Territorial, o procedimiento equivalente.

Así, la formulación de los Proyectos de Actuación Territorial, o procedimiento equivalente, quedará sujeta a no contradecir el Modelo de Ordenación Insular del Plan. En especial, todas aquellas determinaciones relativas a zonificación y régimen de usos.

Por otro lado, la ordenación del anterior Plan hace que los Proyectos de Actuación Territorial, o procedimiento equivalente, sólo puedan darse en cumplimiento del régimen de usos establecido y, por tanto, sólo capacitado para legitimar la implantación de usos ya previstos.

Lo que se plantea ahora es redefinir el alcance de los Proyectos de Actuación Territorial, o procedimiento equivalente, de tal manera que sirvan para legitimar usos, no previstos en el planeamiento territorial y urbanístico, siempre y cuando no estén expresamente prohibidos.

Para la implantación de dichos usos no prohibidos, estos instrumentos deberán justificar que sea factible cumplir los criterios de actuación e integración previstos para la zona correspondiente.

2.3.2. Adaptación en cuanto a las zonas de gestión sostenible de los recursos ambientales: recursos naturales, patrimoniales y calidad ambiental

Los Planes Insulares de Ordenación, en su dimensión de planes de ordenación de los recursos naturales, incorporan la ordenación en materia de biodiversidad, así como en recursos patrimoniales y calidad ambiental, tal y como ya estaba previsto tanto en el TRLOTENC'00 como en la Ley 4/2017.

Se entienden en este Plan como Recursos Naturales, específicamente, todo aquello relacionado con la biodiversidad – es decir, la flora y fauna silvestre y los hábitats en que se ubican – así como lo relativo a recursos geológicos, hídricos y forestales.

Dado que el anterior Plan estaba adaptado al susodicho TRLOTENC'00, se daba cumplimiento a este contenido ambiental, por lo que las tareas realizadas en esta adaptación se han limitado a la revisión de las propuestas ambientales para ajustar las medidas de conservación y los instrumentos de gestión asociados, al marco competencial actual, simplificando la

implementación de las mismas en aras a una mejor efectividad en la labor de preservación y conservación de la biodiversidad.

No obstante, se ha aprovechado la oportunidad para clarificar y reducir contenidos en cuanto a la gestión de determinados recursos (agua, calidad ambiental, etc.) sin que suponga una reducción del control sobre los efectos ambientales que las actuaciones propuestas en dichas materias puedan suponer.

En resumen, se han reordenado los contenidos basados en los recursos naturales, patrimoniales y la calidad ambiental.

2.3.2.1. Respeto de la biodiversidad

En particular, se ha considerado la ordenación en materia de **biodiversidad** con vistas a definir intervenciones de conservación y, en su caso, establecer marcos adecuados de protección para los espacios naturales de mayor valor ambiental, estableciendo criterios y objetivos de ordenación e incluso la previsión de mecanismos para la reserva de los suelos más valiosos. Téngase en cuenta que en el ordenamiento insular ya estaban contempladas normas generales para la conservación de la flora y fauna silvestres.

Para mejorar la sistemática de gestión en cuestiones de biodiversidad y hábitats se propone, como mejor opción, replantear el PTE de Conservación y Restauración de los Recursos y Hábitats Naturales (PTE-02) como Línea de Actuación, refundiéndolo con el Programa de Estudios e Investigación sobre el Medio Natural y el Programa de Actuación en materia de Restauración y Conservación de los Recursos Naturales.

Esta nueva Línea de Actuación incorporaría la programación de los estudios e investigaciones científicas sobre el medio natural necesarios para diagnosticar el estado de conservación de las especies endémicas insulares y sus hábitats.

A partir de estos datos y de toda la información recopilada, el órgano ambiental insular podrá proponer la elaboración de un Inventario Insular de Especies y Hábitats Amenazados, con cuya base poder desarrollar instrumentos de gestión específicos para la protección, conservación y restauración de dichos recursos naturales, en función de unas prioridades básicas.

Estos instrumentos de gestión serán ejecutados de conformidad con su correspondiente Programa de Actuación, por el cual se establecerán el orden de prioridades para el desarrollo de sus medidas de protección, ordenación y gestión de los hábitats y de la biodiversidad.

Aun así, se mantiene la potestad a la administración ambiental competente para elaborar, en su caso, PTE específicos para determinados hábitats o especies, en función del grado de amenaza, estado de conservación o deterioro, singularidad, rareza, etc.

2.3.2.2. Respeto de los recursos hídricos

En el ordenamiento insular la planificación de los **recursos hídricos** diferencia entre las determinaciones territoriales relacionadas con la hidrología insular y la ordenación de las redes hidráulicas y de saneamiento.

Aún a pesar de esta visión instrumental fragmentada del ciclo integral del agua, los objetivos y criterios de planificación exigidos se pueden dar por trasladados al ordenamiento insular para ambos contenidos.

Sólo se han incorporado determinadas medidas, a modo de nuevos criterios, propuestos para explicitar mejor los objetivos de ordenación. Estas nuevas medidas van encaminadas a permitir un mejor control en la sobreexplotación de los acuíferos y a fomentar la gestión integral del ciclo del agua, priorizando los recursos por sectores de actividad.

En función de estas medidas, se han reelaborado los criterios de ordenación territorial y urbanística relacionados con la planificación de las redes hidráulicas y de saneamiento a partir de lo existente en el ordenamiento insular, dado que ya contenía determinaciones suficientes para la trasposición de dichas directrices.

A su vez, se han reinterpretado y explicitado aquellas determinaciones conducentes a asegurar la no ocupación de los cauces, así como para la adecuada delimitación y gestión del dominio público hidráulico, atendiendo a los requisitos de prevención de riesgos meteorológicos y de avenida, a partir de las disposiciones ya existentes.

2.3.2.3. Respeto de los recursos geológicos

Aunque con el ordenamiento insular existente sobre la actividad extractiva y minera se da por cumplimentada las exigencias en materia de **recursos geológicos**, se incorporan nuevas determinaciones para promover el reciclado y reutilización de los materiales de construcción y demolición, como medida de control y disminución de la cantidad de oferta de material extraído.

De igual modo, se mantienen las actuales determinaciones insulares relativas a protección del suelo, para evitar la erosión y degradación del sustrato, en lo referente a prevención de riesgos sísmicos o geológicos, en la medida en que el ordenamiento insular anterior ya contenía suficientes disposiciones al respecto que mantienen su vigencia e interés territorial.

2.3.2.4. Respeto al patrimonio cultural y paisaje

Tanto para el patrimonio cultural como para los paisajes con valores culturales y/o históricos, las exigencias normativas vigentes mandatan a los Planes Insulares de Ordenación el contener una serie de determinaciones para asegurar la ordenación de dichos recursos.

Dado que el anterior Plan ya preveía una serie de criterios, objetivos y determinaciones de ordenación, se ha procurado reorganizar la sección normativa correspondiente, refundiendo contenidos o atendiendo a los criterios específicos establecidos tanto sobre patrimonio cultural, como sobre paisaje.

En particular, se da cumplimiento a la ordenación de una red de mantenimiento y limpieza de los yacimientos arqueológicos y paleontológicos.

Por otro lado, se mantiene la propuesta del anterior Plan para la identificación, ordenación y actuación en los paisajes insulares, mediante actuaciones de restauración y repoblación dentro del tejido ambiental.

Ello precisa del establecimiento de medidas cautelares de protección y mantenimiento de los paisajes, la programación de actuaciones para destacar los elementos más singulares o significativos y su integración en red definiendo áreas prioritarias de ordenación paisajística, criterios de protección, conservación y regeneración del patrimonio histórico local y del paisaje.

Concretamente, las propuestas de Espacios Naturales Protegidos que se incorporan al PIO/GC, así como los conectores geográficos, entendidos a partir de los potentes sistemas transversales de la geomorfología insular, son las principales piezas territoriales que se consideran para su ordenación paisajística pormenorizada.

Para su ordenación, igual que se propone para la protección de aquellos espacios con valores ambientales en presencia, la administración competente podrá elaborar Planes Territoriales Parciales de protección de los valores paisajísticos en presencia.

Estos Planes Territoriales Parciales habrán de considerar a tal efecto las políticas sectoriales integradas de rehabilitación de los paisajes rurales y naturales.

2.3.2.5. *Respecto a la calidad ambiental atmosférica, lumínica y acústica*

La **calidad ambiental** en la ordenación insular se predica de la necesaria atención a la calidad de la atmosfera, el ruido y la iluminación exterior, por su incidencia cotidiana en la calidad de vida de los residentes y visitantes de las islas.

El ordenamiento insular ya preveía medidas para el control y protección de la calidad del aire a nivel atmosférico y lumínico, pero no acústico.

A nivel atmosférico se establecían determinaciones sobre la calidad del aire que condicionaban la implantación de determinadas actividades potencialmente contaminantes. Sin embargo, se ha aprovechado para incorporar determinaciones específicas de integración ambiental de las actividades industriales y criterios justificativos excepcionales para la clasificación de suelo urbanizable aislado, con base en los niveles de emisión previstos de las actividades que en ellos se van a implantar y a la necesidad de alejarse del tejido residencial consolidado por este motivo.

A nivel lumínico, se habían encuadrado las determinaciones en la ordenación del paisaje nocturno, estableciendo criterios generales suficientes para disminuir de forma significativa la contaminación lumínica en el ámbito insular. En este caso, se ha aprovechado para trasladar estos contenidos normativos incorporándolos a este apartado sobre calidad ambiental.

Por último, a nivel acústico, el ordenamiento insular no establecía determinaciones territoriales para la ordenación y control del ruido. Por ello, se han incorporado únicamente aquellas determinaciones derivadas de las afecciones de la huella acústica del sistema general aeroportuario, tal y como requiere el órgano sectorial competente, así como establecido criterios generales de control y reducción del ruido en aquellas infraestructuras viarias sobre las que se han elaborado mapas de ruidos y programas estratégicos de actuación, de acuerdo con la legislación vigente.

2.3.2.6. *Respecto a la ordenación del litoral*

Aunque el ordenamiento insular ya establecía un marco de regulación de usos y actividades, ligado a la zonificación, para la **ordenación del litoral** se ha procurado actualizar los criterios específicos de protección existentes.

Así, se resuelve la delimitación del ámbito litoral insular en cumplimiento de la consideración necesaria del espacio litoral como zona de valor natural y económico estratégico a preservar y ordenar integralmente.

Para cada ámbito territorial insular, su ámbito litoral abarca desde la línea de costa hasta el límite de la zona de influencia del dominio público marítimo-terrestre, con un área de afección de 500 metros de anchura mínima que puede ser ampliada hacia el interior más allá de dicha distancia por motivos de incidencia ambiental y territorial sobre el ámbito litoral. De esta manera, la totalidad del perímetro insular de los cinco ámbitos territoriales insulares definidos queda incluido en el ámbito litoral, con independencia de las diversas zonas de ordenación, redes de infraestructuras y tejidos productivos a las que se superpone.

Siendo clara la necesidad de justificar expresamente las actuaciones de transformación urbanística en la zona de influencia litoral actualmente no ocupada, este Plan realiza una identificación de los tramos costeros del ámbito litoral susceptibles de acoger desarrollos urbanísticos por parte del planeamiento municipal, en desarrollo del Modelo de Ordenación Insular propuesto. Para dichos tramos costeros, analizados en los apartados correspondientes a los Ámbitos Territoriales del Plan, se establecen determinaciones para la integración ambiental de estos tejidos con los valores y recursos en presencia en el ámbito litoral.

A los criterios de integración territorial de dichas actuaciones se añade la exigencia de cumplimiento de las limitaciones de uso y ocupación del suelo establecidas por la normativa de

Costas (Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y su desarrollo reglamentario) para el dominio público marítimo-terrestre, sus zonas de servidumbre y la zona de influencia.

Asimismo, se incorporan limitaciones específicas sobre la clasificación y ocupación de nuevos suelos en el ámbito litoral fuera de las piezas territoriales previstas, con el objeto de evitar la transformación urbanística y proteger los valores ambientales de la franja costera no ocupada. También, se establecen condicionantes específicos para la minimización de los riesgos naturales en cuanto a la alteración del perfil topográfico o a la afección a los cauces públicos de barranco en el ámbito litoral, además de medidas de control de impactos ambientales o paisajísticos derivados del diseño de las actuaciones de transformación urbanística correspondientes, o de la implantación de los usos y actividades en suelo rústico en dicho ámbito litoral.

Todas estas determinaciones han sido cotejadas con los criterios de clasificación y categorización derivados de la zonificación de este Plan, así como con las determinaciones de integración territorial de las redes y tejidos, para asegurar el marco regulatorio básico para que los instrumentos de planeamiento puedan justificar dichas actuaciones territoriales considerando, en su caso, su ordenación integrada en el ámbito litoral.

Así pues, los instrumentos de planeamiento que desarrollen en el ámbito litoral las determinaciones de este Plan deberán considerar la variable ambiental desde la perspectiva de evitar su posible afección a la franja costera tanto terrestre como marina. En particular, los Planes Territoriales Parciales previstos en desarrollo de este Plan deberán incorporar entre sus determinaciones aquellas relativas a la ordenación integral de las unidades litorales homogéneas de sus respectivas franjas litorales.

2.3.2.7. *Respecto de los espacios de reconocido valor ambiental*

Aunque el ordenamiento insular ya establecía un marco de regulación de usos y actividades, ligado a la zonificación, para los **espacios de reconocido valor ambiental**, tanto terrestres como litorales, se han procurado actualizar los criterios específicos de ordenación de los mismos.

En particular, para los Espacios Naturales Protegidos se han agrupado las determinaciones por sus respectivas categorías. De esta manera, se obtiene una visión más clara de los objetivos y criterios territoriales que deben incorporar los Planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos atendiendo al objeto de protección de los mismos.

Esto permite, a su vez, que aquellas propuestas de nuevos espacios naturales protegidos, en razón de los valores ambientales reconocidos, tengan identificados objetivos y criterios de ordenación y gestión generales por similitud con las ya previstas para los existentes de iguales características.

De esta manera, en caso de no adquirir la categoría legal de protección correspondiente, la administración competente podrá elaborar Planes Territoriales Parciales de protección de los valores ambientales en presencia con base en estas determinaciones generales.

Por otro lado, en cumplimiento de la consideración necesaria del espacio litoral como zona de valor natural y económico estratégico a preservar y ordenar integralmente, se resuelve la delimitación de los ámbitos territoriales insulares, entendiéndolo su espacio litoral como unidades litorales homogéneas.

Estas unidades litorales homogéneas, que abarcan para cada ámbito territorial insular la franja desde la cota batimétrica -50 hasta el límite de la zona de influencia del dominio público marítimo-terrestre, con un área de afección de 500 metros de anchura, incluye la totalidad del perímetro insular en los cinco ámbitos territoriales insulares definidos, con independencia de las diversas zonas de ordenación, redes de infraestructuras y tejidos productivos a las que se superpone.

De esta manera, las actuaciones territoriales adscritas operativamente a cada ámbito territorial deberán considerar, en su caso, su integración con la franja litoral. Así, los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que las desarrollen deberán considerar la variable ambiental desde la perspectiva de su posible afección al espacio costero y el medio marino.

En particular, los cinco Planes Territoriales Parciales de Ordenación de Ámbitos Territoriales Insulares previstos deberán incorporar entre sus determinaciones aquellas relativas a la ordenación integral de las unidades litorales homogéneas de sus respectivas franjas litorales

2.3.2.8. Respeto de la zonificación y régimen de uso

En el ordenamiento insular, de acuerdo con el DPORN, se establecen pautas para la clasificación y categorización del suelo en función de la **zonificación y régimen de uso** establecidos.

Estas zonas de ordenación atienden al reconocimiento, por un lado, de unos valores ambientales y recursos naturales que requieren su preservación, y por otro lado, de una aptitud para acoger usos y actividades, bien sean extensivos o intensivos en su implantación, que suponen en cualquier caso una transformación territorial de las aptitudes naturales originarias del suelo.

Por tanto, la zonificación armoniza el carácter enunciativo de los valores ambientales en presencia con el carácter propositivo de su finalidad territorial.

Para determinadas cuestiones territoriales, se ha procurado incorporar en la zonificación las áreas que deberán ser excluidas del proceso de urbanización y edificación por razones de riesgo, sustrayendo aquellas piezas del territorio susceptibles de accidentes naturales, o bien mediante la identificación de redes y tejidos en la ordenación estructural que decanten el rol territorial de acuerdo a su accidentabilidad.

De igual modo, se ha trasladado a las secciones correspondientes a la integración territorial de las redes y tejidos todas aquellas determinaciones específicas conducentes a la minimización de los riesgos potenciales en la implantación de los usos y actividades o en el diseño de las actuaciones de transformación urbanística correspondientes, atendiendo a las distintas materias de regulación de este Plan Insular (geodiversidad, hidrología, calidad atmosférica, lumínica y acústica, biodiversidad, patrimonio cultural, paisaje).

Por otro lado, respecto a la protección de las actividades agrarias, el PIO/GC delimita las piezas territoriales de uso agrícola atendiendo al carácter estratégico de su valor productivo e integración territorial, diferenciando dos tipos de zonas de interés agrícola:

- Zonas de interés agrícola de tipo tradicional, en relación con la población y los usos y estructuras agrarias tradicionales, dado su relevante valor social y cultural. Están identificadas en el Modelo de Ordenación insular por la zonificación B.b tal y como se justifica en el apartado 5.3 de la Memoria Propositiva.
- Zonas de interés agrícola estructurantes, son piezas agrícolas estratégicas tanto por su valor productivo como por su carácter estructurador del sistema urbano, caracterizándose como vacíos cualificadores de los tejidos productivos. Están identificadas en el Modelo de Ordenación Insular por el Tejido Productivo Primario en la zonificación D, en la forma de piezas agrícolas puras y mixtas tal y como se justifica en los apartados 5.3 y 5.4 de la Memoria Propositiva.

Con respecto a la protección del litoral es clara la necesidad de justificar expresamente las actuaciones de transformación urbanística en la zona de influencia litoral, con un área de afección de 500 metros de anchura de acuerdo con la legislación estatal. Por eso, este Plan una vez identificados en el Modelo de Ordenación Insular los ámbitos susceptibles de acoger desarrollos urbanísticos por parte del planeamiento municipal, establece determinaciones para

la integración ambiental de estos tejidos con el espacio litoral, entendido éste como una franja territorial de gran fragilidad y valor estratégico.

Para su cumplimiento, se incorporan limitaciones específicas sobre la clasificación y ocupación de nuevos suelos en el litoral fuera de las piezas territoriales previstas, con el objeto de evitar su transformación urbanística y proteger sus valores ambientales.

Todas estas directrices han sido cotejadas con los criterios de clasificación y categorización derivados de la zonificación de este Plan, para asegurar el marco regulatorio básico para que el planeamiento territorial y urbanístico puedan justificar dichas determinaciones.

2.3.3. Adaptación en cuanto a la integración territorial de las redes

Aquellas infraestructuras cuyo objetivo territorial ha de ser contribuir a la sostenibilidad del Modelo de Ordenación Insular y a la cohesión social, han sido denominadas en este PIO/GC como las **redes de infraestructuras y servicios**.

Para ellas, se han incorporado aquellos criterios de prevención de riesgos a seguir en el trazado y diseño de las redes como parte de las determinaciones de planificación, ejecución y gestión de las mismas.

Por otro lado, los contenidos relativos a la integración paisajística de las infraestructuras se han incorporado a este apartado normativo de integración territorial de las redes de infraestructuras y servicios, reunificando los contenidos dispersos en el ordenamiento insular del anterior Plan.

De este modo, se ha prestado especial atención en recopilar aquellas determinaciones de integración territorial necesarias para asegurar una correcta integración paisajística o ambiental de las grandes infraestructuras, atendiendo a la forma de implantación territorial que adquieren ya sea puntual, lineal o superficial.

2.3.3.1. Respeto a las redes hidráulicas y de saneamiento

Como ya se comentó en el apartado 2.2.2.2, en el ordenamiento insular la planificación de los recursos hídricos diferencia entre las determinaciones territoriales relacionadas con la hidrología insular y la ordenación de las **redes hidráulicas y de saneamiento**.

Al respecto de estas redes de servicios básicos, los objetivos y criterios de planificación exigidos se pueden dar por trasladados a partir de lo existente en el ordenamiento insular, dado que el anterior Plan ya contenía determinaciones suficientes para la trasposición de dichas directrices.

Además, se ha cumplimentado de manera más específica en la sección correspondiente a la integración territorial de los tejidos productivos, tal y como se expone en el apartado 2.2.4, el acompañamiento de la generación de suelo residencial y turístico no sólo a la disponibilidad de recursos suficientes sino a la propia evolución de la demanda de actividades económicas, en sintonía con la normativa sectorial en materia de aguas.

2.3.3.2. Respeto a las redes de energía y combustibles

En materia de **energía y combustibles** la ordenación insular debiera atender a la localización de las grandes instalaciones energéticas estratégicas, tanto para los centros de generación como de almacenamiento de combustibles, así como los principales corredores de conducción de energía y/o gas en función de los principales asentamientos poblacionales y los suelos estratégicos para actividades productivas.

Así, se han incorporado a la ordenación del PIO/GC aquellas determinaciones sobre corredores de transporte de energía eléctrica, así como de ordenación de infraestructuras de energía eólica,

remitidas en su momento al PTE-31 y al PTE-32 para dar mejor cumplimiento respecto al anterior Plan a cuestiones tales como:

- La definición de la situación de las instalaciones de producción de energía a partir de las tecnologías disponibles, teniendo en cuenta la ubicación de las instalaciones preexistentes, la localización de los puntos de entrada de los combustibles que vayan a ser utilizados, la minimización de los impactos ambientales y territoriales y la máxima eficiencia en la prestación de los servicios.
- El establecimiento de criterios para el mantenimiento de la función generadora de las centrales de producción energética existentes, para la protección de las mismas y de sus eventuales ampliaciones respecto de la expansión urbanística.
- El establecimiento de criterios ambientales para la localización de las instalaciones estratégicas de almacenamiento de combustibles.
- La definición de los corredores para la conducción de energía, teniendo en cuenta las consideraciones ambientales y de ordenación territorial, evitando su paso por las proximidades de los asentamientos residenciales o turísticos existentes o previstos, y priorizando la utilización de los corredores viarios existentes, cuando ello fuera posible.
- Las reservas de suelo con mayor potencialidad para la producción eólica y fotovoltaica, en función del mapa eólico y del mapa solar elaborado, donde se determinarán las áreas de mayor interés para su aprovechamiento energético, teniendo en cuenta los recursos de viento existentes y la compatibilidad de tales usos con los demás usos del suelo en su entorno y con los valores territoriales, paisajísticos y naturales de los emplazamientos.
- El establecimiento de las pautas para la implantación y fomento de las instalaciones de producción de energía eólica y energía fotovoltaica que se sujetará a las consideraciones contenidas en los citados mapas.

Con todo ello se daría cumplimiento a la necesidad de incorporar criterios de protección de dichas infraestructuras contra la expansión urbana en su entorno, su adecuada integración territorial con las áreas metropolitanas, además de incorporar pautas para la implantación y fomento de instalaciones de energías alternativas identificando los ámbitos aptos y planteando las reservas necesarias sobre los suelos con mayor potencialidad para la producción de dichas energías.

2.3.3.3. Respeto a las redes de telecomunicaciones

Dada la complejidad y envergadura de las afecciones territoriales de las instalaciones asociadas a las redes de telecomunicaciones, el presente Plan opta por mantener una doble sistemática de ordenación. Por un lado, el marco normativo de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones y su normativa de desarrollo a nivel estatal; y por otro lado, los contenidos del Decreto 124/2011, de 17 de mayo, por el que se aprueban las Directrices de Ordenación Territorial de las Telecomunicaciones de Canarias, DOTT, que desarrolla aquellas especificaciones aún vigentes establecidas por la Ley 11/2009, de 15 de diciembre, de Ordenación Territorial de las Telecomunicaciones de Canarias.

Por un lado, se define un marco normativo general de objetivos y criterios a considerar para la implantación de las infraestructuras asociadas a las redes de telecomunicaciones con el que se busca garantizar su adecuada integración en el paisaje, el mantenimiento conforme a la norma de los niveles de emisión radioeléctrica y la ausencia de perjuicios, la concordancia con las determinaciones de protección de los espacios naturales, la previsión de espacio para compartir con otros operadores y el idóneo manejo de sus residuos.

Por otro lado, siguiendo lo regulado en la Ley 11/2009, el PIO/GC mantiene la remisión que el anterior Plan hacía para que la ordenación territorial de las redes de telecomunicaciones fuese

concretada en un Plan Territorial Especial, como el instrumento de ordenación en el ámbito insular para determinar los servicios de telecomunicaciones para cada uso del suelo, así como para contemplar:

- a) Los criterios que han de cumplir las instalaciones de telecomunicaciones en materia de ocupación del territorio.
- b) Las específicas condiciones que han de cumplir las infraestructuras de telecomunicaciones para adaptarse al concreto territorio y aminorar los impactos visuales, ambientales y paisajísticos.
- c) Las áreas de trazado de las infraestructuras troncales, que se ubicarán preferentemente en el sistema general viario.
- d) Las áreas de ubicación preferente de futuras infraestructuras de telecomunicaciones, así como la tipología de las que podrían instalarse en aquellas áreas con especiales características naturales, ambientales, históricas, culturales o de otra índole que requiera una especial protección.
- e) Las condiciones concretas de los proyectos de urbanización, que aseguren el menor impacto y la adecuación al entorno de las obras a realizar (desmontes, terraplenes, características de los muros de cerramiento, etc.).

Con todo ello, se pretende asegurar el establecimiento de las determinaciones necesarias y suficientes para ordenar y adecuar la implantación de las concretas infraestructuras de telecomunicaciones necesarias conforme a la normativa de aplicación y de manera compatible con el Modelo de Ordenación Insular.

2.3.3.4. Respeto a las redes para la gestión de residuos

En cuanto a **residuos** es necesario plantear criterios para la ubicación de las infraestructuras de gestión y tratamiento de residuos, desde los puntos limpios hasta las reservas de suelo para las principales infraestructuras básicas insulares, atendiendo a criterios tales como:

- El respeto de los Espacios Naturales Protegidos.
- La existencia de condiciones hidrogeológicas y climáticas favorables.
- El mantenimiento de una distancia mínima de 500 metros respecto a núcleos urbanos y de 250 metros respecto de asentamiento rural o agrícola.
- Las condiciones de accesibilidad.

Estas determinaciones deberán ser desarrolladas por el correspondiente Plan Territorial Especial de Residuos (PTE-R), en los que se delimitarán las ubicaciones requeridas en función de las áreas territoriales con mayor producción de cada clase de residuos, así como contendrán un programa de clausura y sellado de vertederos incontrolados.

Igualmente, se incorporan al PTE-R la necesidad de definir un calendario para la clausura y desmantelamiento de las instalaciones de depósito de residuos y los criterios para la formulación de sus correspondientes planes de vigilancia. Sin embargo, en el anterior Plan estas determinaciones se daban al PTE-12 de ordenación de la actividad extractiva y vertidos, que las ha desarrollado en parte, por lo que se plantea anudar la revisión del PTE-R en este sentido, para incorporar estas determinaciones desvinculándolas del PTE-12.

De igual modo, se reorganiza la sección en función de los criterios de gestión de residuos emanados de la normativa sectorial, para favorecer su clasificación según se refieran las determinaciones a residuos urbanos, residuos agrarios, residuos de construcción y demolición; y además sobre prevención de suelos contaminados, gestión de lodos de depuradoras de aguas residuales, así como gestión de vertidos terrestres y litorales.

2.3.3.5. Respecto a las redes viarias

Dada la complejidad y envergadura de las afecciones territoriales de las infraestructuras asociadas a las redes viarias, el presente Plan opta por mantener una doble sistemática de ordenación, apoyándose en la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias y el resto de normativa de aplicación.

Por un lado, se define un marco normativo general de objetivos y criterios a considerar para la integración territorial de las infraestructuras asociadas a las redes viarias dentro del sistema insular de transportes, manteniendo la remisión que el anterior Plan hacía para que la ordenación territorial de dicho sistema insular de transportes fuese concretada en un Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte, como el instrumento de ordenación en el ámbito insular para garantizar la conectividad del territorio insular con el Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte de Canarias.

Por otro lado, el presente Plan define también un marco normativo específico para la implantación de los corredores viarios enfatizando el esfuerzo por compatibilizar la ordenación territorial de dichos corredores viarios con los condicionantes ambientales y territoriales correspondientes al entorno de su implantación.

Esto conlleva la ordenación jerarquizada de la red viaria insular, atendiendo a su carácter básico, intermedio o agrícola, para la definición de los principales corredores, las tipologías de viario y la previsión de los lugares a enlazar por nuevos ejes interurbanos.

Sin embargo, esta caracterización de la red viaria insular ha de ser compatible con otras estructuras jerárquicas de agrupación, ya sea en función de sus características estructurales y del régimen competencial en materia de carreteras, o en función del rol territorial asignado dentro del Modelo de Ordenación Insular.

Por esta razón, para dar un tratamiento diferenciado en la implantación territorial de las distintas infraestructuras viarias previstas, se han reagrupado las características de los ejes viarios propuestos en consonancia con el Modelo de Ordenación Insular, según hayan de servir a medios urbanos, franja litoral, áreas agrícolas interiores, áreas de montaña o espacios protegidos.

Con esta forma de actuar se pretende establecer determinaciones territoriales específicas que permitan dar cumplimiento a lo previsto sobre diseño de vías, para realzar los valores paisajísticos del territorio mediante la propia configuración de las estructuras viarias y el acondicionamiento paisajístico de las vías.

De igual modo, se establecen medidas para evitar la implantación de actividades y usos urbanos que distorsionen el carácter de las vías, o en su caso, requieran de nuevas infraestructuras de accesibilidad diferentes a las previstas, con el objetivo de facilitar la integración territorial entre las redes viarias y los tejidos productivos.

Para una mejor adaptación, se revisan las determinaciones de ordenación con objeto de clarificar los criterios de actuación en cuanto a:

- Características dimensionales en función de la satisfacción ponderada de las necesidades de servicio actuales y futuras.
- Pautas de integración de los sistemas de transporte terrestre sobre las redes viarias.
- Análisis de la eficiencia de las infraestructuras existentes en contraposición a la viabilidad de alternativas de nuevas infraestructuras.
- Establecimiento de zonas de protección para prever necesidades futuras y su compatibilidad con otros elementos infraestructurales.

Por último, el presente Plan mantiene el requisito de planificación territorial y urbanística previos de las infraestructuras viarias ya establecido en el anterior Plan. Estos Planes

Territoriales Especiales pueden ser desarrollo de las determinaciones del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte.

Pero también pueden tramitarse para ordenar aquellos corredores viarios identificados en el presente Plan, con necesidades de servicio actuales y futuras a atender debido al previsible desarrollo del Modelo de Ordenación Insular.

Estas nuevas solicitudes ambientales y territoriales han de ser atendidas por los instrumentos de planeamiento territorial especificados, dando lugar a una correcta evaluación ambiental estratégica de alternativas que permita centrar los contenidos a considerar en su implantación territorial.

2.3.3.6. Respecto a las redes de transporte terrestre

Sobre **transportes terrestres**, se han de incorporar determinaciones para su planificación, por lo que el PIO/GC introduce la figura instrumental del Plan Territorial Especial de Transportes.

Este instrumento territorial de desarrollo ha de prestar especial atención al transporte colectivo y de mercancías terrestre llegando a prever, si fuera necesario, sistemas de plataforma exclusiva para los corredores de alta demanda y sistemas de conexión intermodal con las distintas redes viarias, puertos y aeropuertos.

De acuerdo con esto, este Plan mantiene e incorpora a su ordenación la previsión de una red básica estructurante de transporte colectivo constituida por un sistema de transporte en plataforma exclusiva al sur de la isla. Pero también plantea la ampliación hacia el noroeste insular de la previsión realizada en el anterior Plan, que sólo abarcaba hasta las inmediaciones de Arucas.

Por último, se incorporan para su ordenación por el correspondiente Plan Territorial Especial de Transportes la eventual posibilidad de concretar redes secundarias de ámbito metropolitano o interurbano.

En este sentido, el Plan Territorial Especial de Transportes debe determinar los itinerarios previstos tanto para las nuevas infraestructuras de transporte como para las existentes, en la forma de "planes zonales combinados". Para ello, podrá desgajarse en planes territoriales especiales de ordenación especializada (de entre ellos, los Planes Territoriales Especiales de infraestructuras viarias a los que nos referíamos en el apartado anterior) que deberán prestar atención a la ubicación y compatibilidad de los distintos modos de transporte, dentro de cada corredor atendiendo a la ordenación de los principales nodos de transporte (centros logísticos, estaciones, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, etc.).

2.3.3.7. Respecto a las redes de transporte marítimo

En cuanto a las **redes de transporte marítimo**, se han de prever los emplazamientos o tramos de costa aptos para la implantación de instalaciones portuarias.

De igual modo, el artículo 15 de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias mandata a los Planes insulares de Ordenación a establecer el emplazamiento, las comunicaciones y los tipos de actuación para los puertos existentes o previstos en cada isla, cuya ejecución será posible incluso antes de que se recojan en el pertinente Plan de Puertos de Canarias, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 8 de la citada Ley.

En este sentido, el anterior Plan ya establecía tramos de costa susceptibles de albergar instalaciones portuarias y las herramientas adecuadas para garantizar su correcta integración territorial, evaluando los condicionantes ambientales correspondientes tanto en la franja terrestre como en la franja litoral.

A tenor del articulado de la Ley 14/2003, se reconsidera la instrumentación de las infraestructuras portuarias realizada en el anterior Plan, eliminando la previsión expresa de un Plan Territorial Especial de ordenación de puertos deportivos turísticos e infraestructuras náuticas, PTE-30, cuyo cometido de definición de la capacidad insular de implantación de nuevos ámbitos portuarios queda incorporado a las atribuciones del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte, de ámbito insular.

Para orquestar su desaparición del sistema de planeamiento insular se convierten aquellos contenidos instrumentales ya desarrollados durante la tramitación del PTE-30 en determinaciones específicas a tener en consideración para la ordenación integral de las piezas territoriales que ya eran localizadas en el anterior Plan.

Esta ordenación integral se deriva a los correspondientes Planes Territoriales Especiales de Ordenación Portuaria, o en su caso, a los Planes Territoriales Parciales en cuyo ámbito territorial se prevean actuaciones portuarias en el ámbito litoral.

Además, se plantean una serie de medidas correctoras a tener en consideración, tanto por el planeamiento como por los posteriores proyectos de ejecución, para:

- Evitar efectos negativos sobre el medio litoral y, en particular, sobre la dinámica sedimentaria.
- Asegurar la integración ambiental y funcional entre las zonas portuarias y los núcleos urbanos contiguos.
- Realzar el interés paisajístico de las instalaciones portuarias.

Estas determinaciones buscan asegurar los efectos territoriales beneficiosos de las infraestructuras portuarias previstas, su adecuada inserción paisajística y la minimización de los posibles impactos ambientales.

2.3.3.8. Respecto a las redes de transporte aéreo

Respecto a las redes de transporte aéreo, el anterior Plan se forzaba en asegurar la integración del Sistema General Aeroportuario en el Modelo de Ordenación Insular, asumiendo la relevancia estratégica de su ampliación para fortalecer el papel socioeconómico insular en su entorno geográfico como mecanismo para diversificar las actividades económicas insulares y posicionarse en su proyección exterior.

El presente Plan mantiene la previsión expresa de ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria, previendo las reservas de suelo necesarias, así como el asentamiento en su entorno de actividades económicas vinculadas con ellas.

Además, se enfatiza el esfuerzo por compatibilizar la ordenación territorial con las limitaciones correspondientes a las condiciones de seguridad y operatividad derivadas de las servidumbres aeronáuticas.

Para potenciar esa compatibilidad, se ajusta la ordenación de los usos compatibles en el entorno de las instalaciones aeroportuarias manteniendo, con carácter potestativo, la previsión de un Plan Territorial Especial que pueda determinar el tratamiento que recibirían los suelos en el entorno de dichas instalaciones aeroportuarias.

Por un lado, se propone el ajuste de las infraestructuras aeroportuarias a la realidad territorial existente, que consagra la plataforma litoral del este como uno de los ámbitos de concentración de densidad poblacional y de actividades económicas productivas, para lo que se hace necesario asegurar su conexión territorial con las infraestructuras viarias y los principales sistemas de transporte nodal de la isla.

Por otro lado, se plantea la posibilidad de redefinir la implantación territorial de aquellas instalaciones aeronáuticas complementarias cuyo cambio de ubicación coadyuve a una mejor

compatibilidad territorial entre el Sistema General Aeroportuario y los usos de su entorno sin afectar a la seguridad y operatividad del Aeropuerto.

2.3.3.9. Respecto a las redes de espacios de interés insular

Ya el anterior Plan contenía una serie de criterios para las infraestructuras, equipamientos e instalaciones puntuales de relevancia e interés insular. Estas determinaciones resultan extensibles a las **redes de espacios de interés insular**.

Para alguno de estos no sólo se proponen ubicaciones compatibles en función del régimen de uso de la zonificación, sino que también dentro del Modelo de Ordenación Insular se establecen ubicaciones alternativas (en piezas territoriales identificadas en zonas C o D).

Así, en la revisión del Modelo de Ordenación Insular se han analizado aquellas piezas territoriales susceptibles de acoger áreas libres con equipamiento dentro de estas zonas. Tal y como ya preveía el anterior Plan, estas piezas territoriales estaban sujetas a nuevas tipologías de equipamiento de carácter insular, estando prevista la posibilidad de clasificar suelos urbanizables aislados, pero sólo cuando se hallasen dentro de las zonas turísticas delimitadas por el mismo planeamiento.

Ahora en el PIO/GC, se ha intentado identificar aquellas que prioritariamente, reúnen las mejores condiciones de accesibilidad poblacional, integración paisajística y cercanía a las principales concentraciones de población para conformar una red de parques periurbanos que sirva de soporte de usos recreativos y de ocio y, a su vez, sean disuasorios de la inadecuada utilización para tal fin de los espacios naturales protegidos. Todo ello, sin menoscabo de la prioridad del uso público de dichos espacios naturales protegidos, en las zonas de las mismas clasificadas como de uso especial, general, tradicional o moderado.

Pero también, se han identificado aquellas piezas territoriales susceptibles de ser clasificadas total o parcialmente como suelos urbanizables aislados, o en su caso mantener su clasificación de suelo rústico, para áreas libres con equipamiento para determinados usos industriales, terciarios o turísticos, con carácter supramunicipal o estratégico, y no sólo dentro de las zonas turísticas delimitadas como ocurría en el anterior Plan.

En todas estas piezas lo que se quiere asegurar es la integración territorial de las nuevas implantaciones con las preexistencias y con los vacíos estructurantes definidores de cada pieza territorial seleccionada, armonizando su transformación con los valores paisajísticos reconocibles.

Como quiera que los sistemas generales públicos, indistintamente de su localización prioritaria en las distintas áreas libres con equipamiento, pueden a su vez estudiar su ubicación en función del régimen de uso de la zonificación, también se recogen determinaciones específicas a considerar por los correspondientes Planes Territoriales Especiales, en caso de ser necesarios su desarrollo.

Estos Planes Territoriales Especiales, han de basar su ordenación en localizar los emplazamientos susceptibles de albergar sistemas generales públicos, capaces de dar respuesta a los requerimientos técnicos específicos de localización y de asegurar el acceso tanto a los sistemas de comunicación como de movilidad de la población.

De esta manera, para aquellos sistemas generales públicos que no se ubiquen en las piezas territoriales identificadas, mediante estos instrumentos de planeamiento se podrá armonizar la jerarquía de los equipamientos emplazados conforme a la organización territorial del Modelo de Ordenación Insular.

2.3.4. Adaptación en cuanto a la integración territorial de los tejidos

Para la **integración territorial de los tejidos** lo que se ha procurado es establecer, de forma agrupada y con carácter general, aquellos criterios de integración necesarios para todos los tejidos productivos que impliquen transformación territorial.

Como ya se ha dicho, el anterior Plan ya daba cumplimiento suficiente a determinadas cuestiones territoriales, sobre todo en lo referente a la contención del consumo de suelo urbanizable y en lo que respecta a la protección del suelo rústico.

A este respecto, el PIO/GC establece criterios diferenciados entre los distintos tipos de tejidos productivos identificados, en función del alcance e impacto de su transformación territorial. Así, se puede hablar de:

- Transformación paisajística de tejidos productivos: asociados a procesos de implantación de actividades productivas integradas con el territorio.
 - o Tejido ambiental.
 - o Tejido productivo primario.
- Transformación urbanística de los tejidos productivos: asociados a procesos de urbanización para la implantación ordenada de actividades productivas y de asentamiento.
 - o Tejido productivo económico.
 - o Tejido turístico.
 - o Tejido residencial.

Para los tejidos productivos sujetos a transformación urbanística, estos objetivos y criterios están definidos como principios operativos para la estructuración de los crecimientos urbanos en el apartado 5.4 y en el apartado 6.3 de la Memoria Propositiva, con la finalidad de asegurar la adecuación de los procesos regulares de urbanización al Modelo de Ordenación Insular:

- El principio de **jerarquía** comporta la necesidad de fijar un modelo equilibrado de forma que los nuevos crecimientos no se produzcan arbitrariamente a partir de cualquier suelo urbano existente, sino que se canalicen primordialmente como expansiones limitadas de los núcleos que ostenten un rol dominante en su entorno.
- El principio de **proporcionalidad** implica que la cantidad de suelo que el planeamiento urbanístico destine al crecimiento de una determinada actividad productiva debe corresponderse con la previsión efectiva de crecimiento de dicha actividad en el período de vigencia del instrumento de planeamiento.
- El principio de **contigüidad** comporta que las opciones de crecimiento se circunscribirán a los suelos en contacto con los ya consolidados y como extensiones limitadas de los mismos.
- El principio de **articulación formal** implica que la organización y forma de los crecimientos en los planes urbanísticos habrá de fundamentarse atendiendo a criterios de calidad urbanística y edificatoria precisos.

Estos principios operativos se modulan de acuerdo a los diversos tejidos productivos identificados en el modelo de Ordenación Insular: residencial, turístico, económico, agrícola y ambiental. Todo ello, además, cruzándolo con las limitaciones en materia de prevención de riesgos exigibles.

Para ello, se acometen con mayor profusión determinaciones específicas para la minimización de los riesgos en el diseño de las actuaciones de transformación urbanística correspondientes,

de acuerdo con su accidentabilidad y el rol territorial que se les asigne en el Modelo de Ordenación Insular.

Así, aunque se ha procurado una adaptación básica a la prevención de riesgos a partir de la zonificación, es en este apartado de la normativa sobre los tejidos productivos donde se establecerán determinaciones para asegurar la integración paisajística de aquellos suelos inadecuados topográficamente para acoger transformaciones urbanísticas.

Hasta el punto de que, en determinadas piezas territoriales, a tenor de la realidad territorial (de su inadecuación topográfica, cercanía a elementos singulares del paisaje, a la costa o a cauces públicos de barrancos), este Plan opta por considerar determinados conectores estructurantes.

Estos conectores estructurantes son entendidos como áreas libres estructurantes, porque cualifican la estructura del territorio, dado su valor como vacío estructural. Deben conservar sus valores ambientales y paisajísticos permaneciendo libres de toda transformación urbana si bien son compatibles con las actividades tradicionales preexistentes o pueden albergar actuaciones o instalaciones singulares siempre que se respeten aquellos valores.

En resumen, aunque se reconozcan determinadas piezas territoriales como susceptibles de acoger alguno de los tejidos productivos identificados, ello no implica su directa adscripción a una determinada clase o categoría de suelo. Será el planeamiento urbanístico, a la hora de definir su ordenación estructural, el que habrá de justificar hasta qué punto puede materializar el esquema de distribución de usos que plantea el Modelo de Ordenación Insular, atendiendo a la demanda identificada y según lo dispuesto por las limitaciones y condicionantes establecidos tanto por este Plan como por la legislación urbanística, ambiental y sectorial aplicable, y en particular, en lo que se refiere al ámbito litoral, por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y su desarrollo reglamentario.

De igual modo, en la revisión del Modelo de Ordenación Insular, no se ha planteado la reclasificación o recategorización de suelos urbanizables más allá de las derivadas de la propia modificación y/o revisión de los instrumentos de planeamiento urbanísticos vigentes.

En el ámbito competencial de este Plan se ha procurado evitar todo atisbo de preasignar clases o categorías de suelo específicamente, sin que haya habido por parte del planeamiento urbanístico, legítimamente competente para ello, una evaluación de la afección a su propio modelo urbanístico.

Al fin y al cabo, los cambios en la clasificación o categorización del suelo exceden la competencia del Plan para zonificar en función de los recursos naturales, y toda decisión de este estilo podría suponer cuantiosos costes indemnizatorios y una sobrecarga económica para las arcas públicas de las administraciones implicadas, al carecer de suficiente justificación urbanística en el instrumento de planeamiento más apropiado para ello.

En otro orden de cosas, se contrastan los criterios establecidos sobre las condiciones de implantación de la edificación, en suelo rústico, con el objeto de asegurar la conservación de la actividad agraria en el medio rural sin inducir procesos de urbanización. Para ello, se han valorado las determinaciones territoriales existentes sobre rehabilitación del patrimonio en el medio rural, tratamiento de los bordes urbanos, infraestructuras y dotaciones al servicio del medio rural y restricciones al incremento del viario local.

Por otro lado, los contenidos relativos a la integración paisajística de los principales núcleos urbanos se han incorporado también a este apartado de integración de los tejidos productivos.

En lo referente al tratamiento de las periferias urbanas, se presta especial atención en recopilar las determinaciones de integración territorial que ya formaban parte del anterior Plan, en lo concerniente a la articulación formal y funcional del espacio urbano consolidado y su reinserción paisajística o ambiental entre el suelo urbano y el suelo rústico.

En esa línea, el Modelo de Ordenación Insular mantiene la opción planteada en el anterior Plan para la reinserción del suelo agrícola abandonado en el paisaje urbano. Para ello, se entienden

dichas piezas territoriales como reservas de suelo susceptibles de albergar áreas libres con equipamientos dentro de la red de dotaciones y equipamientos.

Además de para aquellos usos complementarios que cualifiquen la oferta de servicios integrada en el territorio del sistema urbano, en estas áreas libres con equipamientos el planeamiento urbanístico puede considerar su uso para parques rústicos y periurbanos, tal y como se expuso en el apartado 2.2.3.9 sobre redes de espacios de interés insular.

Por último, con respecto a la protección del litoral, es clara la necesidad de justificar expresamente las actuaciones de transformación urbanística en la zona de influencia litoral. Este Plan una vez identificados los ámbitos susceptibles de acoger desarrollos urbanísticos por parte del planeamiento municipal, establece determinaciones para su integración ambiental con el espacio litoral, entendido éste como una franja territorial de gran fragilidad y valor estratégico, tal y como se expuso en el apartado 2.3.2.7 sobre los espacios de reconocido valor ambiental.

A estas determinaciones se añade la exigencia de cumplimiento de las limitaciones de uso y ocupación del suelo establecidas por la normativa de Costas (Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y su desarrollo reglamentario) para el dominio público marítimo-terrestre, sus zonas de servidumbre y la zona de influencia.

2.3.4.1. Respeto a la ordenación del tejido ambiental

En los **tejidos ambientales** se dan procesos de transformación paisajística relacionados con la ordenación en materia de recursos naturales, patrimoniales y paisajísticos con vistas a definir actuaciones territoriales específicas de regeneración o restauración ambiental.

Estas actuaciones territoriales tienen como marco de ordenación lo ya establecido en el anterior apartado 2.3.2.7, correspondiéndose estas piezas territoriales del tejido ambiental con los ámbitos de restauración, los ámbitos de repoblación, las áreas de sensibilidad ecológica, los conectores estructurantes y las áreas de relevante interés patrimonial identificadas en el anterior Plan de similar manera.

Por tanto, ya en estas piezas territoriales se establecían criterios y objetivos de ordenación que debían incorporar los instrumentos de ordenación territorial y de planeamiento urbanístico, atendiendo al objeto de integración territorial de los mismos con su entorno inmediato.

En este particular, ya se daba cumplimiento explícito a cuestiones tales como la potenciación de la repoblación forestal, por su directa implicación con el ciclo hidrológico, o a la mejora del paisaje, tal y como se propugna para los ámbitos de restauración y las áreas de relevante interés patrimonial delimitadas, con actuaciones paisajísticas en el entorno de las periferias urbanas o en suelos agrícolas en abandono.

A su vez, se establecen los distintos conectores estructurantes, que buscan potenciar la implantación de actividades productivas según el Modelo de Ordenación Insular asegurando tanto la máxima integración territorial de las propuestas como una sustancial mejora de la calidad ambiental y paisajística del entorno insular.

Por todo ello, en lo referente a los tejidos ambientales, se da cumplimiento a los principios y criterios de actuación establecidos, particularmente en lo que respecta a medidas de repoblación forestal, restauración paisajística, protección ambiental y conservación del patrimonio.

2.3.4.2. Respeto a la ordenación del tejido productivo primario

La transformación paisajística que se deriva de los **tejidos primarios** está asociada, como se ha dicho, a procesos de implantación de actividades productivas agropecuarias, que no se corresponden con los procesos tradicionales de transformación territorial, sino que obedecen al

desarrollo de actividades agrícolas o ganaderas intensivas, de tal forma que el paisaje pierde la concepción de lo natural para conformar un nuevo paisaje artificial ajustado a las demandas económicas de la actividad intensiva.

Por tanto, hay que realizar un análisis de aquellas determinaciones reguladas en el anterior Plan para la integración territorial de la actividad agropecuaria, que requieren ser modulados en función de su adscripción a los tejidos productivos o a la ordenación del régimen de usos, diferenciando en esta sección normativa:

- Aquellos actos de ejecución ligados a los complejos agropecuarios regulados en el régimen de usos de la zonificación del PIO/GC, entendidos éstos como las formas de implantación de los usos agrícolas y ganaderos, y agrupados como usos agropecuarios, agroforestales, cinegéticos, pesqueros o mineros y extractivos.
- Aquellos procesos de transformación territorial ligados a los tejidos primarios, sobre los que es necesario establecer criterios de integración territorial para regular la implantación de las actividades agropecuarias intensivas de acuerdo con el papel estratégico que les otorga la revisión del Modelo de Ordenación Insular.

Estas piezas territoriales identificadas en el segundo caso, tanto por su valor productivo como por su carácter estructurador del sistema urbano, se caracterizan como vacíos cualificadores de los tejidos productivos. Esta cualidad de vacíos estructurantes de carácter productivo presenta un papel crucial dentro del Modelo de Ordenación Insular.

Como ya se ha dicho, están identificadas en el Modelo de Ordenación Insular en la forma de piezas agrícolas puras y mixtas, tal y como se justifica en los apartados 5.9.3 y 6.7 de esta Memoria Propositiva.

Para proteger su carácter productivo de manera compatible con su papel estratégico en el Modelo de Ordenación Insular, en estas reservas de suelo es necesario dar cumplimiento suficiente a determinadas cuestiones territoriales, sobre todo en lo referente a la contención del consumo de suelo urbanizable y en lo que respecta a la protección del suelo rústico.

Por esta razón, aunque se reconozcan determinadas piezas territoriales como susceptibles de acoger determinadas transformaciones urbanísticas ligadas a la implantación de usos propios o complementarios del tejido productivo primario identificado, ello no implica su directa adscripción a una determinada clase o categoría de suelo, ni un cambio de uso del suelo.

Será el planeamiento urbanístico, a la hora de definir su ordenación estructural, valorando su cualidad de vacío estructurante y de reserva de suelo estratégica planteado en el Modelo de Ordenación Insular, el que habrá de justificar hasta qué punto puede materializar el esquema de distribución de usos establecido para atender a las demandas de la actividad agropecuaria intensiva de manera compatible con los datos y criterios técnicos que el PIO/GC establece.

Por todo ello, en estas piezas territoriales es necesario establecer criterios diferenciados de ordenación territorial atendiendo a las particulares formas de implantación, dimensiones y características de las actividades productivas intensivas del sector primario respecto al resto de implantaciones – industriales o terciarias – en el suelo estratégico.

Para dar cumplimiento a estos aspectos, tanto en esta sección normativa como en las referentes a la actividad agrícola, se incorporan aquellas determinaciones genéricas desarrolladas por el Plan Territorial Especial Agropecuario (PTE-09) propias de la ordenación insular, y en consonancia con los objetivos y criterios de preservación del suelo rústico apto para la actividad agraria, en todas sus formas.

2.3.4.3. Respeto a la ordenación del tejido productivo económico

Sobre la ordenación del **tejido productivo económico** se presta particular atención a facilitar la implantación de actividades productivas conforme al modelo de ordenación insular. Así, se

incorporan criterios para la habilitación de nuevos espacios productivos o la rehabilitación de los existentes, así como el emplazamiento tanto de operaciones estratégicas de suelo para actividades productivas como para la implantación de equipamientos comerciales y de ocio con incidencia territorial amplia.

La identificación de estas piezas territoriales en el Modelo de Ordenación Insular sigue los mismos criterios estratégicos definidos en el anterior Plan, esto es:

- Proximidad a los principales puertos y aeropuerto.
- Complementariedad de usos productivos.
- Accesibilidad desde el viario de mayor capacidad.
- Cobertura de los requerimientos energéticos e hidráulicos necesarios.

A los que hay que incorporar dos nuevas estrategias de actuación que se han tenido en cuenta para incorporar nuevas propuestas de suelo estratégicos de tejido productivo económico.

Por un lado, el reconocimiento de aquellos espacios consolidados que hayan de sujetarse a operaciones de especialización o rehabilitación. En el primero de los casos se busca evitar la pérdida de competitividad por mezcla con usos ajenos e incompatibles con las actividades económicas existentes. En el segundo, se apuesta por su continua recuperación urbanística al considerar que son tejidos productivos sujetos a constante actividad, amenazados de alcanzar situaciones de degradación urbanística o saturación edificatoria.

Por otro lado, para poder satisfacer las necesidades de especialización y rehabilitación en el caso de que suponga la necesidad de transferir actividades económicas a nuevos ámbitos, se plantea la vinculación del desarrollo de nuevas piezas territoriales de extensión económica a la colmatación del tejido consolidado existente o a la rehabilitación del mismo.

En este sentido, se amplían las funciones de las áreas libres con equipamiento para permitir acoger determinados usos industriales y terciarios con carácter supramunicipal.

El anterior Plan ya establecía condiciones de implantación para los usos terciarios, en particular para los equipamientos comerciales y de ocio con incidencia territorial amplia, determinando su localización en algunos casos en las áreas libres con equipamiento, y en otros, derivándolo al régimen de usos específicos de la zonificación.

En estas nuevas áreas libres con equipamiento, en consonancia con el anterior Plan, se prevé la posibilidad de clasificar suelos urbanizables aislados, condicionando su desarrollo a que quede asegurada la integración territorial de las implantaciones con las preexistencias y con los vacíos estructurantes definidores de cada pieza territorial seleccionada.

2.3.4.4. Respeto a la capacidad de carga turística

De acuerdo con la **DOT 25**, toda decisión de ocupación de suelo con destino turístico requiere ser establecida y fundamentada técnicamente en la **capacidad de carga** de la zona turística afectada.

Esta capacidad habrá de ser considerada y analizada de manera autónoma, particularmente en los Planes Insulares de Ordenación, a la hora de definir el modelo de desarrollo turístico dentro del Modelo de Ordenación Insular.

Así pues, se ha realizado un Estudio de Capacidad de Carga Turística Insular a partir del cual se han establecido las condiciones de compatibilidad ambiental de la oferta turística dentro de las posibles zonas turísticas, y de acuerdo con las formas tradicionales de poblamiento existentes.

Ahora bien, en las zonas turísticas la generación de suelo turístico ha quedado acompasada no sólo a la disponibilidad de recursos suficientes sino, de acuerdo con la Ley 2/2013, a la propia evolución de la recualificación turística, potenciando particularmente la deslocalización total o

parcial de la oferta alojativa turística y la implantación de nueva oferta turística complementaria de relevancia sin suponer un incremento de la capacidad alojativa de la isla, que se restringe expresamente a un ritmo de crecimiento cero sobre lo ya programado.

Sin embargo, las restricciones de crecimiento establecidas han supuesto una reducción de la capacidad alojativa turística global en la isla, con la transformación incontrolada del uso turístico a residencial, contraviniendo el modelo territorial diseñado desde el anterior Plan y perjudicando la renovación edificatoria y la rehabilitación urbanística de las áreas afectadas.

Por todo ello, del análisis realizado se deduce la necesidad de mantener las previsiones para:

- Mejorar el equipamiento turístico complementario dentro de las piezas turísticas consolidadas como fórmula de incentivar las actuaciones de renovación turística necesarias.
- Favorecer de manera controlada la transformación del uso turístico a uso alojativo temporal no turístico, compatible urbanísticamente con el primero y sujeto a estándares similares de implantación territorial.
- Tal y como se preveía en el anterior Plan, potenciar la posibilidad de clasificar suelos urbanizables, bien como extensión de los suelos urbanos y urbanizables delimitados en las piezas turísticas reconocidas, bien como piezas aisladas en áreas libres con equipamiento dentro de las zonas turísticas sujetas a la relocalización de los incentivos por renovación de acuerdo con los derechos otorgados por legislación vigente.

Sin embargo, al igual que se hará alternativamente para el tejido residencial, se habilita al planeamiento urbanístico y a los Planes Territoriales Parciales de ordenación de los ámbitos de ordenación estratégica para que se establezcan condicionantes de crecimiento de la oferta turística, para controlar la densidad bruta de los núcleos y su edificabilidad, así como su adecuación tipológica a partir de su densidad actual y conforme a sus características morfológicas.

2.3.4.5. Respeto a la ordenación del tejido turístico

Respecto al **tejido turístico**, el PIO/GC hace suyo de manera expresa el modelo de desarrollo turístico propuesto en el anterior Plan asumiendo, por mandato legal, un ritmo de crecimiento cero para Gran Canaria desde la entrada en vigor de la Ley 19/2003, cuyas directrices de ordenación turística siguen siendo de aplicación.

Sin embargo, a raíz del estudio de capacidad de carga y de la realidad territorial de la oferta y la demanda, dicho modelo de desarrollo turístico sufre alteraciones limitadas para ajustar mejor la delimitación de los ámbitos turísticos insulares y para profundizar en los criterios y objetivos de ordenación de las nuevas formas de oferta turística que se están implantando, estén o no reguladas actualmente en nuestro ordenamiento jurídico.

Así, conforme a la **DOT 9**, se mantiene la previsión de localización del tejido turístico en los siguientes ámbitos:

- Zona Turística Litoral Sur, constituida por los suelos destinados a uso turístico delimitados, tanto en la forma de piezas turísticas como áreas libres con equipamiento turístico, dentro de su ámbito territorial.
- Ámbito norte de la Zona Turística Litoral Noroeste, constituida por el conjunto discontinuo de piezas territoriales que puedan preverse en la plataforma litoral del norte dentro del ámbito territorial del Cuadrante Insular Noroeste, destinadas al desarrollo de nuevas actividades turísticas y delimitadas como áreas libres con equipamiento.

- Ámbito oeste de la Zona Turística litoral Noroeste, constituida por el conjunto discontinuo de piezas territoriales previstas dentro del ámbito territorial del Valle de La Aldea en el Cuadrante Insular Suroeste, destinadas al desarrollo de actividades turísticas y delimitadas como piezas turísticas o áreas libres con equipamiento turístico.

El resto del territorio insular se identifica como una Zona sin uso turístico específico, para actividades de turismo interior, constituida por aquellos suelos en el entorno de los núcleos urbanos y asentamientos rurales en los que se permiten instalaciones de turismo rural y naturaleza, que está exenta del régimen de suspensión establecido para la actividad turística; o el turismo de ciudad, según el marco normativo correspondiente.

Como ya se ha dicho anteriormente al referirnos a la capacidad de carga insular, es necesario profundizar en mejorar el equipamiento turístico complementario, la compatibilidad entre los usos alojativos turísticos y no turísticos, o las posibilidades de relocalización de los incentivos turísticos.

En cualquiera de estos casos, se han de cuidar tanto las condiciones de implantación excepcional de los mismos como los criterios de integración territorial de las implantaciones con las preexistencias y con los vacíos estructurantes definidores de cada pieza territorial seleccionada.

Además, es necesario acompasar la generación de suelo residencial y turístico no sólo a la disponibilidad de recursos suficientes sino, de acuerdo con la Ley 2/2013, a la propia evolución de la recualificación turística potenciando particularmente la deslocalización total o parcial de la oferta alojativa turística y la implantación de nueva oferta turística complementaria de relevancia.

Esto es así dado que en las áreas libres con equipamiento dentro de las zonas turísticas se prevé la posibilidad de realizar actuaciones de interés general en suelo rústico, o clasificar suelos urbanizables aislados en los ámbitos expresamente previstos en este Plan Insular como Zonas D, condicionando su desarrollo a actuaciones de renovación turística en el tejido consolidado que podrían admitir una cierta oferta alojativa complementaria del correspondiente equipamiento estructurante turístico.

2.3.4.6. Respecto a la recualificación turística

De acuerdo con el mandato de **recualificación turística** de la **DOT 18** el planeamiento debe delimitar y desarrollar áreas de rehabilitación integral en las zonas urbanas de uso turístico que se encuentren deficientemente utilizadas.

En este sentido, el anterior Plan ya identificaba ámbitos turísticos susceptibles de acoger este tipo de instrumentos. Así, para cada una de las delimitaciones se establecían criterios para identificar:

- 1) los ámbitos territoriales con zonas saturadas, por exceder la oferta a la demanda previsible, en los que implantar estrategias de reciclaje tendentes a delimitar áreas con necesidad de rehabilitación edificatoria y/o rehabilitación urbana.
- 2) los ámbitos territoriales con zonas agotadas a efectos de no incremento de las plazas alojativas por traslado de la oferta sobrante en otros ámbitos y previsión, en su caso, de excepciones al aumento de plazas residenciales.
- 3) los ámbitos territoriales susceptibles de acoger nuevos crecimientos en función de la ejecución de las infraestructuras y servicios necesarios y suficientes para turistas y residentes.

En todos ellos, de conformidad con la **DOT 21**, su ritmo de desarrollo quedará pautado por los incentivos a materializar propuestos en función de las condiciones de calidad, categoría y densidad exigidos a los establecimientos renovados, el traslado de oferta alojativa para la consecución de equipamiento turístico complementario cuidando su integración por razones

ambientales y territoriales, o la sustitución de uso alojativo por residencial en los ámbitos mixtos que requieran de especialización para su correcta incardinación territorial en función del equilibrio insular.

Sin embargo, en aplicación del marco jurídico existente, únicamente es posible el traslado de capacidad alojativa en el contexto de una actuación de renovación, y el nuevo emplazamiento debe producirse en suelos urbanos o urbanizables ya urbanizados, no permitiéndose la clasificación de nuevo suelo urbanizable para este fin salvo por la vía de su reclasificación por los Planes de Mejora de la competitividad del sector turístico regulados por la Ley 2/2013.

En el marco del presente Plan, estas nuevas clasificaciones se circunscriben por un lado a las zonas turísticas delimitadas, en las que el planeamiento urbanístico podrá clasificar nuevos suelos urbanizables de uso turístico siguiendo los criterios de estructuración, sectorización e implantación de la edificación exigidos para las piezas turísticas.

Por otro lado, como ya se ha comentado, igual que preveía el anterior Plan, se mantiene la posibilidad de clasificar suelos urbanizables aislados en los ámbitos expresamente previstos en este Plan Insular como Zonas D, cuando se hallasen dentro de las zonas turísticas delimitadas por el mismo planeamiento en los ámbitos identificados como áreas libres con equipamiento.

Esto es así dado que en las áreas libres con equipamiento dentro de las zonas turísticas se prevé la posibilidad de realizar actuaciones de interés general en suelo rústico, o clasificar suelos urbanizables aislados condicionando su desarrollo a actuaciones de renovación turística en el tejido consolidado, siempre que quede asegurada la integración territorial de las implantaciones con las preexistencias y con los vacíos estructurantes definidores de cada pieza territorial seleccionada.

2.3.4.7. Respecto a la ordenación del tejido residencial

En la ordenación del **tejido residencial** es necesario diferenciar los procesos de transformación urbanística del suelo, que requieren la previa clasificación y categorización de suelo urbano o urbanizable, de las implantaciones puntuales de edificación residencial, bien sea en suelo rústico de asentamientos rurales o agrícolas bien por compatibilidad con el régimen de usos establecido para cada zona.

En el primero de los casos, en su revisión del Modelo de Ordenación Insular, el Plan define el sistema territorial atendiendo, por un lado, al rol territorial de las ciudades y núcleos urbanos de la isla, y por otro lado, a la proyección demográfica y de demanda de actividades productivas existentes y previstas.

Aquellas piezas territoriales susceptibles de extensión del tejido residencial han sido incorporadas a la Zona C. Aunque se trata de vacíos estructurantes del Sistema Urbano, que normalmente aún mantienen actividades agrícolas o ganaderas, algunas se han incorporado como piezas de crecimiento exógeno, por lo que son áreas de preferente localización de viviendas. Sin embargo, en caso de no existir otros valores en presencia, se constituyen en reservas de suelo a largo plazo.

La generación de suelo residencial en este tipo de piezas territoriales queda acompasada a la disponibilidad de recursos de agua suficientes y al análisis de la capacidad de carga de la pieza territorial a transformar conforme a los razonables crecimientos previsibles de la demanda hasta el año horizonte fijado.

Además, se establece un criterio de prevalencia clasificatoria, por el cual el planeamiento urbanístico deberá ordenar primeramente el desarrollo de aquellas piezas de crecimiento exógeno identificadas en su ámbito territorial, antes de poder acometer la transformación pautada de los distintos suelos urbanizables que vayan a ir siendo clasificados.

Este análisis de capacidad de carga a incorporar en el planeamiento urbanístico debe considerar una serie de datos y criterios técnicos que ya estaban incorporados en cierto modo en el antiguo Plan. Destacan:

- El crecimiento poblacional, en los diez años anteriores, y la superficie edificada en igual período para los distintos usos.
- La extensión y capacidad de los suelos urbanizables clasificados por el planeamiento anterior para los distintos usos, sus plazos y ritmo de urbanización y edificación, en igual período de tiempo.
- 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.
- La capacidad de las infraestructuras y de los sistemas generales existentes, para satisfacer la demanda de recursos y servicios proveniente de las implantaciones edificatorias a que darían lugar.

Con el cumplimiento de estos criterios por todos los instrumentos de planeamiento que desarrollen este Plan, no sería necesario determinar una horquilla de densidades mínimas, por tipos de núcleos y municipios, para los suelos urbanizables residenciales.

Sin embargo, al igual que se dijo sobre el tejido turístico, para no limitar esta posibilidad al planeamiento insular, se habilita a los Planes Territoriales Parciales de ordenación de los ámbitos territoriales insulares para que, de acuerdo con el criterio de incrementar la densidad bruta de los núcleos y su edificabilidad, establezcan dichos condicionantes de crecimiento y adecuación tipológica de las piezas residenciales a partir de su densidad actual y conforme a sus características morfológicas.

En el segundo de los casos, la implantación puntual de edificación residencial, la edificación en suelo rústico debe ser analizada bajo criterios de reconocimiento y ordenación como formas tradicionales de poblamiento.

Para ello, es necesario atender al grado de vinculación de la edificación residencial con los suelos agrarios, planteando determinaciones de ordenación, estructura y reservas para mantener su carácter productivo y rural de manera compatible con el desarrollo de turismo rural atendiendo a su potencial capacidad alojativa y posibilidades de localización en dichos asentamientos.

Estas determinaciones territoriales para los asentamientos rurales y agrícolas ya estaban planteadas en el anterior Plan.

Aunque se mantiene el grueso de dichas determinaciones, se introduce un nuevo marco jurídico de ordenación, potestativo para el planeamiento urbanístico competente para su delimitación y ordenación, cuyo objeto es favorecer herramientas de transferencia de aprovechamientos edificatorios de un asentamiento tradicional en suelo rústico a su ámbito de influencia territorial.

Este ámbito de influencia territorial normalmente está conformado por uno o varios asentamientos rurales o agrícolas subsidiarios del principal y un determinado disperso edificatorio.

Con esta herramienta potestativa de ordenación se habilita al planeamiento urbanístico para fijar criterios de colmatación interior y tratamiento de bordes del asentamiento rural principal, de tal manera que los aprovechamientos edificatorios generados se puedan destinar, con carácter preferente, a la regulación y ordenación de las implantaciones edificatorias residenciales en el ámbito de influencia territorial del asentamiento, bien sea por consolidación de lo existente de conformidad con la ordenación establecida, bien por relocalización en el

asentamiento rural principal de las implantaciones edificatorias que devengan en fuera de ordenación.

2.4. Organización de la normativa del PIO/GC

Ya desde el artículo 17 del TRLOTENC, y ahora con el artículo 94 de la Ley 4/2017, los Planes Insulares de Ordenación son instrumentos de ordenación general de los recursos naturales y del territorio de la isla, y definen el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible. Sus determinaciones tienen carácter vinculante para los instrumentos de ordenación de espacios naturales y territoriales de ámbito inferior al insular y para los planes de ordenación urbanística, sin perjuicio de su desarrollo por dichos instrumentos.

Sus determinaciones se establecen:

- a) En el marco de las Directrices de Ordenación, favoreciendo la complementariedad de todos los Planes Insulares entre sí, la articulación de las distintas políticas y actuaciones con incidencia territorial, la mejor distribución de los usos e implantación de las infraestructuras y la necesaria protección de los recursos naturales, el ambiente y los bienes culturales.
- b) Teniendo en cuenta la realidad global de la isla, especialmente las características socioeconómicas de su territorio y población, en relación con las posibilidades y programas de actuación del sector público y las posibles acciones del privado.

Por todo ello, la revisión del PIO/GC requiere compatibilizar la ordenación a escala “macro” de las estrategias de acción territorial tendentes a articular el equilibrio interterritorial en el archipiélago con la complementariedad a escala “micro” de las cuestiones ambientales, sociales y económicas que se derivan del contexto territorial insular.

Para la correcta adecuación del marco normativo del PIO/GC a la doble escala de ordenación de este Plan se ha optado por:

- 1) Adecuar el Modelo de Ordenación Insular propuesto, diseñando su configuración básica como un Sistema Territorial, conformado por zonas, redes y tejidos como principales elementos territoriales integrantes.
- 2) Reorganizar la normativa de tal manera que los contenidos mantengan la coherencia metodológica con dicho Sistema Territorial.

Sin embargo, el esquema de contenidos del Plan vigente anterior ya se asemejaba a los requerimientos legales que se han ido aprobando en los últimos años tras su entrada en vigor.

Sobre dicho esquema se ha realizado un ejercicio de reorganización del documento normativo más ligado a cuestiones de coherencia metodológica – esto es, a mantener un mismo lenguaje legal entre la memoria justificativa y el documento normativo – y a dar cumplimiento a uno de los objetivos de alteración del Plan que busca su actualización y perfeccionamiento instrumental mediante la mejora de su sistematización y coherencia.

2.4.1. Actualización y perfeccionamiento de la normativa del PIO/GC

Para alcanzar los objetivos propuestos, es necesario entender que la casuística territorial de la ordenación insular de los recursos naturales, territoriales y urbanísticos requiere de diferentes vías de aproximación a las problemáticas territoriales existentes, algunas veces yuxtapuestas y otras contrapuestas.

Esto hace que el índice organizativo del PIO/GC no pueda ser exactamente el mismo del planeamiento insular anterior. Sin embargo, se ha hecho un esfuerzo por partir del esquema normativo del PIO/GC anterior, que sólo sufre variaciones al objeto de:

- 1) Asegurar la coherencia con la nueva sistemática del Modelo de Ordenación Insular.
- 2) Ajustar los contenidos normativos a los conceptos jurídicos emanados de la legislación sobrevenida.
- 3) Diferenciar las actuaciones territoriales de las determinaciones específicas de implantación territorial

Estas variaciones se han incorporado procurando, a su vez, contribuir a dar simplicidad al documento normativo resultante. Por un lado, se ha procurado eliminar todo contenido expositivo de las determinaciones, cuyo alcance normativo resulte inadecuado, dado que su carácter interpretativo es más propio de la memoria justificativa. Por otro lado, se ha evitado reproducir artículos de contenido extenso, focalizando el objeto y alcance de las disposiciones, aún a riesgo de incrementar ostensiblemente el número total de artículos. De tal manera que:

- 1) Se han agrupado las secciones atendiendo a que el contenido normativo de las mismas haga referencia a los elementos territoriales integrantes del Modelo de Ordenación Insular, esto es, las zonas, redes y tejidos.
- 2) Se han reagrupado los contenidos de las secciones por razón de la materia, diferenciando entre las determinaciones de carácter general, las determinaciones de carácter ambiental y las determinaciones específicas.
- 3) Se han ajustado los contenidos diferenciando las determinaciones de carácter sectorial que regulan las condiciones de integración de los distintos usos y actividades de manera particularizada, de las determinaciones de carácter territorial que se predicen de las distintas actuaciones territoriales planteadas en función de los objetivos y estrategias planteados

Con esta estandarización se pretende la mejora de su sistematización y coherencia, de manera clara y concisa. Permite, a su vez, una simplificación del marco normativo propio no sólo para facilitar la consulta y manejo práctico del documento sino también para flexibilizar y dar agilidad en el desarrollo ejecutivo posterior del mismo.

2.4.2. Sistematización de las disposiciones normativas del PIO/GC

Para la sistematización de la normativa se han diferenciado cinco niveles de acercamiento a sus contenidos: títulos, capítulo, subcapítulos, secciones y artículos.

Asimismo, desde el punto de vista sustantivo, se establecen tres grandes bloques de materias:

- **Normas generales**, donde se acota el régimen jurídico propio del Plan Insular de Ordenación en lo que a su desarrollo y gestión se refiere, incorporando todas aquellas disposiciones necesarias para su correcta vigencia y adecuada incardinación en el sistema de planeamiento insular.
- **Normas sectoriales**, donde se incorpora todas aquellas determinaciones necesarias para asegurar la correcta integración territorial de las zonas, redes y tejidos que conforman el Sistema Territorial como configuración básica del Modelo de Ordenación Insular que se propugna.
- **Normas territoriales**, donde se establecen las disposiciones necesarias para asegurar los objetivos generales y específicos definidos como estrategias territoriales de transformación del Sistema Territorial para el Modelo de Ordenación Insular que se propugna.

Los contenidos normativos más específicos se incorporan en los artículos y determinaciones gráficas del Plan.

2.4.3. Organización de los contenidos de las secciones del PIO/GC

Con el objeto de lograr una metodología común, los contenidos de las secciones se han reelaborado conforme a un mismo esquema de sistematización de sus determinaciones que permite clarificar los contenidos sectoriales dentro de cada sección.

ESQUEMA COMÚN DE ORGANIZACIÓN	
SECCIÓN	Finalidad y Objeto
	Principios de ordenación insular
	Definiciones
	Criterios de planificación
	Determinaciones de integración ambiental
	Determinaciones de integración territorial

Este esquema organizativo ha de entenderse por tanto como un orden para los contenidos, que ha de quedar implícito en el articulado de cada sección, no teniendo porqué figurar expresamente reconocido en sus contenidos.

3. Otra legislación con especial incidencia en la alteración del PIO/GC

3.1. En cuanto al régimen jurídico y desarrollo del PIO/GC

Como ya se ha dicho en el Capítulo 1, la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo supone una pieza clave para la revisión del **régimen jurídico y desarrollo del PIO/GC**.

Esta Ley incorpora, entre otras cosas, aspectos novedosos de cara a reconsiderar ciertas intervenciones en suelo rústico, de tal manera que las calificaciones territoriales, o autorizaciones asociadas a las mismas, que antes eran consideradas instrumentos de ordenación, pasan a ser ahora meros actos administrativos.

Además, se exonera de obtener calificación territorial en los suelos categorizados como de protección agraria, y en aquellas zonas en que no exista prohibición expresa por parte de los instrumentos de planeamiento, a determinadas intervenciones en suelo rústico compatibles o complementarias con la actividad agrícola o ganadera.

Así se posibilita implementar rentas mediante el aprovechamiento de invernaderos, granjas y alpendres para la obtención lucrativa de energías renovables, se autoriza la construcción de bodegas individuales o en cooperativa, así como instalaciones vinculadas a las explotaciones vinateras.

Por otro lado, también resulta relevante la innovación que se plantea ante la inactividad de muchos municipios en la formulación, redacción y tramitación de sus planes generales de ordenación.

A tal efecto, se prevé la posibilidad de elaborar un planeamiento supletorio por la consejería competente de la administración autonómica, de forma voluntaria para los municipios que quieran acogerse a esta posibilidad legal. Estos planes supletorios tendrán vigencia hasta la entrada en vigor del nuevo planeamiento general adaptado plenamente al marco legal establecido.

3.2. En cuanto a los recursos naturales, patrimoniales y calidad ambiental de aplicación a la zonificación

Desde la perspectiva de la utilización de los recursos naturales, los principios inspiradores de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad se centran, entre otros, en la prevalencia de la protección ambiental sobre la ordenación territorial y urbanística, en el mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales y de los sistemas vitales básicos, en la preservación de la diversidad biológica, genética, de poblaciones y de especies, y en la preservación de la variedad, singularidad y belleza de los ecosistemas naturales, de la diversidad geológica y del paisaje, siempre garantizando la información y participación de los ciudadanos en el diseño y ejecución de las políticas públicas dirigidas a la consecución de los objetivos de esta Ley básica estatal, y de conformidad con la Ley 9/2006.

- **Respecto de la biodiversidad**

Para la conservación de hábitats y espacios del patrimonio natural, la susodicha Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad establece

determinaciones para la catalogación en función de su peligro de desaparición, donde se incluirán aquellos cuya conservación o restauración exija medidas específicas de protección y conservación. Los hábitats considerados deben ser incluidos en algún instrumento de gestión o figura de protección de espacios naturales, y tener un plan o instrumento de gestión para la conservación y restauración.

De igual modo, se prohíbe la introducción de especies alóctonas cuando éstas sean susceptibles de competir con las especies autóctonas, alterar su pureza genética o los equilibrios ecológicos, así como dar muerte, dañar, molestar o inquietar intencionadamente a los animales silvestres. Se prohíbe también la posesión, transporte, tráfico y comercio de ejemplares vivos o muertos de especies exóticas o invasoras que constituyan una amenaza grave para las especies autóctonas, los hábitats o los ecosistemas, la agronomía, o para los recursos asociados al uso del patrimonio natural.

Además, incorpora ocho anexos con los contenidos de la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, debidamente actualizados.

Respecto a la protección de especies amenazadas, está regulada en el ámbito nacional por el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas (BOC nº 46, del 23 de febrero de 2011) y en el ámbito autonómico por la Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas –BOC nº 112, de 9 de junio de 2010- (y su modificación mediante el Decreto 20/2014, de 20 de marzo, por el que se modifican sus anexos –BOC nº 63, de 31 de marzo de 2014).

Para la protección de dichas especies y de los hábitats naturales es de aplicación también el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo español de especies exóticas invasoras (BOC nº 185, de 3 de agosto de 2013), referido a las especies exóticas con capacidad para alterar la biodiversidad.

- **Respecto de los recursos hídricos**

Según la Ley 12/1990, de 26 de julio, de Aguas las unidades territoriales de gestión integral de las aguas son las demarcaciones hidrográficas insulares, sin perjuicio de la legislación estatal en materia de espacios marinos.

Cada demarcación comprende la zona terrestre y marina correspondiente a la cuenca hidrográfica insular, así como las aguas subterráneas asociadas a ésta, hasta la distancia de una milla entre la respectiva línea de base recta y el límite exterior de las aguas costeras.

Con respecto a la planificación hidrológica, en cumplimiento de las disposiciones legales vigentes, el Plan Hidrológico Insular prevalecerá sobre el Plan Insular exclusivamente en lo que se refiere a la ordenación del recurso hídrico, que se ajustará a la legislación nacional y autonómica vigente.

En este sentido, el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, establece que el Plan Hidrológico desarrollará las medidas para prevenir el riesgo de avenidas, regulará las normas sobre intervenciones en los cauces y establecerá programas específicos para intensificar las tareas de deslinde de los cauces y para la recuperación del dominio público hidráulico que se encuentre ocupado.

Resulta de especial interés la necesidad de determinar perímetros de protección de las masas de agua subterránea, en los que será necesaria una autorización específica para realizar obras de infraestructura, extracción de áridos u otras actividades e instalaciones

que puedan afectar al recurso hídrico, sin perjuicio de aquellas otras autorizaciones que sean necesarias de acuerdo con la legislación sectorial de que se trate.

Tal delimitación y condiciones vincularán a las administraciones competentes en la elaboración de los instrumentos de ordenación territorio y planificación urbanística, así como en el otorgamiento de las licencias.

- **Respecto de los recursos geológicos**

Con carácter general se respetarán en los ámbitos de suelo rústico con interés ambiental las estructuras o formaciones geológicas existentes, en especial aquellas que se hayan distinguido por su valor geológico o geomorfológico, que figuren en catálogos o que formen parte de la red de Espacios Naturales Protegidos.

Se prestará especial atención a aquellos ámbitos formados principalmente por tramos costeros acantilados, barrancos, laderas de fuertes pendientes, conos y coladas volcánicas...

Todos los proyectos que puedan afectar a estos valores geológicos y geomorfológicos deben prever medidas de minoración o corrección de impactos, así como proyectos de carreteras y otras infraestructuras tendrán que minimizar la alteración de las estructuras de estos intereses.

En particular, se ha de establecer una ordenación de la actividad extractiva, mediante el reconocimiento de las áreas extractivas existentes y potenciales, por su ubicación estratégica o por razones funcionales o económicas. Asimismo, se regularán medidas para minimizar su impacto ambiental directo sobre el territorio y reconocerán las condiciones de compromiso de restauración paisajística ligadas a la autorización administrativa de explotación.

- **Respecto de los recursos patrimoniales**

De acuerdo con la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, y posteriormente con la Ley 11/2019, de 25 de abril de Patrimonio Cultural de Canarias, se consideran bienes integrantes del patrimonio cultural los monumentos, inmuebles o espacios de interés que por sus características singulares o según la legislación y reglamentación del patrimonio histórico deban ser objeto de preservación.

La figura esencial que determina la protección máxima es la de bien de interés cultural, cuya declaración se efectúa por medio de la incoación del procedimiento correspondiente, pudiendo ser también considerados otros bienes incluidos en cartas, catálogos e inventarios, según corresponda.

De cualquier modo, los criterios e indicaciones para la ordenación, gestión y protección de todo el patrimonio cultural se concretan en la protección cautelar del mismo, la puesta en valor de los elementos identificados, y de su relación con el paisaje insular, en especial referido a la naturaleza, las zonas urbanas y a los recorridos e itinerarios de interés.

Para la protección del paisaje, en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad se regulan aspectos puntuales tendentes a asegurar el análisis paisajístico como parte del contenido mínimo de los planes de ordenación de los recursos naturales, estableciendo figuras de protección específicas que contribuyan a su preservación y potencien su utilización como instrumento para dotar de coherencia y conectividad a la Red Natura 2000 (compuesta por las ZEC – Zonas de Especial Conservación y las ZEPA – Zonas de Especial Protección para las Aves ZEPA).

Este es el caso, de los corredores ecológicos, las vías pecuarias o las áreas de montaña, a las que se les otorga un papel prioritario en la ordenación de los recursos.

Además, los proyectos y actuaciones para la modificación o la creación de nuevas infraestructuras deben atender a criterios de inserción paisajística de tal manera que eviten “efectos barrera” y establezcan elementos de conexión paisajística como garantía de reposición del paisaje afectado, tanto durante el transcurso de la obra como durante su conservación y mantenimiento. En resumen, el tratamiento de dichos espacios ha de garantizar la adecuada transición paisajística.

Los instrumentos urbanísticos o territoriales tendrán que reservar ámbitos de protección asociados a las distintas infraestructuras donde, además de las condiciones exigibles por la legislación sectorial aplicable, tendrán la consideración de áreas de transición en las que se desarrollen actuaciones de integración paisajística.

- **Respecto a la calidad ambiental**

Con respecto a la calidad ambiental se adaptarán las disposiciones normativas a criterios de calidad atmosférica, acústica y lumínica debiendo asumirse el objetivo de reducir la emisión de gases con efecto invernadero, en consonancia con lo establecido en el Protocolo de Kyoto prestando especial atención a las instalaciones potencialmente emisoras de contaminantes, como mínimo, los aeropuertos, puertos, áreas industriales y principales vías de comunicación.

Los niveles de emisión e inmisión a la atmósfera de los contaminantes principales no serán mayores que los máximos establecidos por las normas aplicables.

En este sentido, el planeamiento que ordene suelo para actividades productivas analizará las consecuencias que puedan tener las concentraciones de actividades sobre la calidad atmosférica, interviniendo con los instrumentos que le son propios para evitar que dichas concentraciones contribuyan a elevar los valores de emisión e inmisión por encima de lo establecido.

- **Respecto de los espacios de reconocido valor ambiental**

Como se ha dicho en el apartado 3.2.2.1 para la conservación de hábitats y espacios del patrimonio natural, se ha de elaborar algún instrumento de gestión o figura de protección de espacios naturales, y tener un plan o instrumento de gestión para la conservación y restauración de los mismos.

Estos instrumentos son competentes para establecer un régimen especial para la protección de los espacios naturales, así como la posibilidad de crear espacios naturales protegidos transfronterizos. Igualmente, consagra la declaración de utilidad pública, a efectos expropiatorios de los bienes afectados, así como la facultad de la Administración competente en materia de gestión medioambiental para el ejercicio de los derechos de tanteo y retracto sobre dichos bienes.

Particular atención hay que prestar en materia de espacios litorales a la franja de dominio público marítimo terrestre, en la cual no pueden existir terrenos de propiedad distinta de la demanial del Estado (ni aún en el supuesto de terrenos ganados al mar o desecados en su ribera). A partir de la misma se definen zonas de servidumbre e influencia en los terrenos adyacentes a aquella, con ciertas limitaciones de usos que vinculan a las determinaciones de planeamiento. Así se distinguen:

- Servidumbre de protección, sobre una zona de 100 metros medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar.
- Servidumbre de tránsito, a 6 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar, ampliable a 20 metros en lugares de tránsito difícil o peligroso.
- Zona de influencia, a 500 metros a partir de la ribera del mar.

Este ámbito litoral responde a la finalidad de cumplir las condiciones de ordenación derivadas de la aplicación de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino para compatibilizar las distintas actividades sectoriales con los objetivos ambientales de protección y conservación del espacio litoral; así como las disposiciones sobre acceso público al mar establecidas por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, con independencia de las diversas zonas de ordenación territorial a las que se superponga.

Como novedad significativa, en estas últimas leyes también se menciona la limitación de extracciones de áridos en los tramos finales de cauces, que trata de paliar la grave situación producida por la disminución de aportaciones de áridos a la costa, obligando a soluciones alternativas para la continuidad de su aprovisionamiento, así como otorgando a la administración derecho preferente para la explotación, a este fin, de yacimientos de áridos.

Por último, de acuerdo con el Real Decreto-Ley 17/2012, de 4 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de Medio Ambiente, en aquellos casos en que se solapan varias figuras de protección, se dispone que se consolidarán y unificarán todas ellas en un único instrumento de protección. Se garantiza así la compatibilidad de la protección de los planes y programas con las necesidades de simplificación administrativa y agilización de las autorizaciones, permisos y otras medidas de actuación.

- **Respecto de la zonificación y régimen de uso**

En cumplimiento de las disposiciones legales vigentes, deberá redactarse y aprobarse el correspondiente Plan Territorial Especial para la Prevención de Riesgos, por lo que tendría que establecerse una zonificación de la isla vinculada a los riesgos existentes y potenciales como los sísmicos, por erupción volcánica, geomorfológicos por inestabilidad de pendientes y deslizamientos, inundación por avenidas, hidrológicos, incendios forestales y los asociados al transporte y almacenaje de sustancias peligrosas, pudiendo incluir, otros riesgos de carácter natural o tecnológico con relevancia en las políticas de ordenación del territorio.

Para impulsar medidas de prevención de riesgos naturales – incendios forestales, avenidas y desprendimientos – así como las tareas de mantenimiento de las áreas forestales que lo precisen, sin perjuicio de la conservación de la flora y fauna de interés o catalogada, de los valores geomorfológicos y del control y prevención de la erosión, se evitarán los desbroces indiscriminados, especialmente en los ámbitos rústicos con interés ambiental, y se minimizará la apertura de nuevas pistas forestales, que deberán quedar plenamente justificadas y su acceso regulado o restringido a los agentes públicos y privados gestores de los espacios afectados.

En este sentido los aprovechamientos autorizables en áreas forestales, incluidas las actuaciones de control de plagas, repoblación o mejora, deberán contar con la autorización expresa de la Administración competente, a la que se añadirá, en el caso de Espacios Naturales Protegidos con figura de gestión aprobada, la de los responsables de los órganos gestores del espacio en cuestión.

Por último, se ha de regular también la protección de las especies en relación con la caza y con la pesca en aguas interiores, como forma de aprovechamiento de los recursos naturales. Para ello, se establecen las poblaciones, capturas y evolución genética de las especies cuya caza o pesca estén autorizadas en los espacios, fechas, métodos de captura y especies que determinen las administraciones competentes, con especial atención a las especies migratorias, de conformidad con la normativa autonómica de aplicación.

Se excluye del ámbito de aplicación la gestión de la actividad pesquera y de los recursos pesqueros en aguas exteriores, ya que su protección, conservación y regeneración es

regulada por la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, así como por la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino. Mientras que para la pesca en aguas interiores es de aplicación la Ley 17/2003, de 10 de abril, de Pesca de Canarias y el Decreto 182/2004, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Pesca de Canarias.

3.3. En cuanto a la integración territorial de las redes de infraestructuras básicas

Por la especialidad de la materia sectorial, algunas redes de infraestructuras y servicios están sujetas a legislación específica que desarrolla determinaciones en materia de integración territorial de las mismas de conformidad con los requisitos técnicos y de servicio, así como de sostenibilidad ambiental exigible.

- **Respecto a las redes de energía y combustibles**

De acuerdo con la legislación aplicable, las intervenciones en materia de energía desarrollarán el Plan Energético de Canarias como directrices de ordenación sectorial.

Las novedades para este sector concreto, a través de las modificaciones habidas en su legislación correspondiente, comienzan con la pretensión de dar celeridad a la ejecución de los proyectos de generación, transporte y distribución estableciendo un procedimiento excepcional para obras de interés general, de forma similar al contemplado para actos promovidos por administraciones públicas en el artículo 167 del TRLOTCEC'00.

Igualmente, se eliminan las limitaciones de potencia previstas en las actuales instalaciones de generación, ya que la casuística a considerar y el avance en los requerimientos técnicos, así como la técnica continua de control ambiental, permiten asegurar la vida útil de las actuales infraestructuras energéticas, sin tener que recurrir a nuevos emplazamientos.

De esta manera, las autorizaciones administrativas, tanto ordinarias como excepcionales, para nuevas instalaciones, se podrán vincular, previamente, a una declaración de obligación de servicio público.

Los criterios para el otorgamiento de las autorizaciones se establecerán reglamentariamente, atendiendo a cuestiones de eficacia energética, dando prioridad a la diversificación de la naturaleza de las fuentes primarias de energía y preferentemente favoreciendo el aprovechamiento de los recursos eólico y fotovoltaico, apoyado en la utilización las centrales de ciclo combinado existentes, así como a las duales de producción de energía eléctrica y desalinización de agua salada o salobre propuestas.

Por otro lado, de acuerdo con la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, para la implantación de redes de energía (líneas eléctricas o estaciones de transformación) en suelo rústico, será posible en aquel categorizado por razón de sus valores económicos, siempre y cuando sean de escasa entidad y total o parcialmente soterradas, sin necesidad de previa calificación territorial, salvo que exista prohibición expresa en los instrumentos de ordenación territorial aplicables.

Por último, tanto la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico como la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos (con sus respectivas modificaciones) establecen un procedimiento supletorio en caso de que no se haya tenido en cuenta la planificación de las redes de energía y combustibles en los instrumentos de ordenación territorial y de planificación urbanística.

Según se regula, cuando por razones de urgencia justificadas o por excepcional interés para el suministro, sea aconsejable el establecimiento de instalaciones de generación, almacenamiento, transporte o distribución, se podrá elaborar el proyecto correspondiente que, tras el trámite de consultas administrativas, y en caso de disconformidad con el planeamiento vigente, el Consejo de Ministros podrá aprobar su necesaria ejecución, ordenando el inicio del procedimiento de modificación o revisión del planeamiento afectado, conforme a la tramitación establecida en la legislación aplicable.

- **Respecto a las redes de información y telecomunicaciones**

Los criterios generales para las redes de información y telecomunicaciones en la Comunidad Autónoma de Canarias han sido establecidos en el Decreto 124/2011, de 17 de mayo, por el que se aprueban las Directrices de Ordenación Territorial de las Telecomunicaciones de Canarias.

Por lo que el objeto de esta normativa es regular la ubicación de las infraestructuras de telecomunicaciones con la finalidad de ordenar y planificar la distribución de las mismas en el territorio de la Comunidad Autónoma, tomar medidas preventivas para la salud de la población, y minimizar el impacto medioambiental, visual y urbanístico que estas infraestructuras pudieran producir, garantizando los servicios básicos de comunicaciones electrónicas al público.

Con carácter general, se podrán ubicar esta clase de infraestructuras en suelos rústicos categorizados preferentemente como de protección de infraestructuras, siguiendo criterios de mínimo impacto para su implantación.

Además, la construcción de cualquier infraestructura de telecomunicación en suelo rústico de protección ambiental únicamente debe realizarse en los ámbitos y en las condiciones previstas en el planeamiento territorial o, en su defecto, el urbanístico.

En las restantes categorías de suelo rústico se admite su implantación cuando no estén expresamente prohibidas por el planeamiento y sea compatible con su régimen de protección.

Por otro lado, en el suelo urbano podrán implantarse previa solicitud de licencia urbanística para la instalación y primera ocupación, salvo que el planeamiento urbanístico exceptúe expresamente emplazamientos concretos.

En suelo urbanizable, sectorizado o no, puede excepcionalmente establecerse su ubicación directamente en el planeamiento general, pudiendo determinar el sistema de obtención del suelo. En este caso, las infraestructuras de telecomunicaciones pueden tener la consideración urbanística de sistemas generales, equipamientos o dotaciones, pudiendo ejecutarse con carácter previo y de forma provisional al desarrollo del sector.

En cualquier caso, la normativa sectorial a cumplir en este sentido emana de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones; siendo también de interés en lo que respecta a las redes de información y telecomunicaciones lo establecido, entre otros, en el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas; y en el Real Decreto 330/2016, de 9 de septiembre, relativo a medidas para reducir el coste del despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad.

- **Respecto a las redes para la gestión de los residuos**

Con respecto a la modificación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados en este caso, la finalidad es la de simplificar y reducir las cargas administrativas que ocasionaban ambigüedad, incertidumbre e inseguridad en la

aplicación de la norma, ajustando las definiciones de una serie de conceptos relacionados con la materia.

Las autoridades ambientales competentes adoptarán las medidas necesarias para asegurar que la gestión de los residuos se realice sin poner en peligro la salud humana y sin dañar al medio ambiente. En particular, no generarán riesgos para el agua, el aire o el suelo, ni para la fauna y la flora; no causarán incomodidades por el ruido o los olores; y no atentarán adversamente a paisajes ni a lugares de especial interés legalmente protegidos.

Para lograr estos objetivos, la jerarquía de gestión de residuos se implementará por el siguiente orden de prioridad: 1) prevención, 2) preparación para la utilización, 3) reciclado, 4) otro tipo de valorización, incluida la valorización energética; y 5) eliminación.

Con base en esto, se establecerán sistemas prioritarios para fomentar la reutilización de los productos, las actividades de preparación para la reutilización y el reciclado. Promoverán, entre otras medidas, el establecimiento de lugares de almacenamiento para los residuos susceptibles de reutilización y el apoyo al establecimiento de redes y centros de reutilización. Asimismo, se impulsarán medidas de promoción de los productos preparados para su reutilización y productos reciclados a través de la contratación pública y de objetivos cuantitativos en los planes de gestión.

Las medidas que se adopten en materia de residuos, así como la jerarquía de gestión que se establezca deberán ser coherentes con las estrategias de lucha contra el cambio climático adoptadas.

3.4. En cuanto a la integración territorial de las redes de transportes

Las redes de transporte adquieren un papel relevante en la conformación del modelo de distribución y uso del territorio dentro de las redes de infraestructuras y servicios. Estos elementos dan solución a las necesidades de movilidad y accesibilidad de la población respecto de los principales asentamientos y centros de actividad económica, por lo que su regulación es primordial para asegurar una correcta integración territorial de los usos y actividades distribuidos por el territorio insular.

- **Respecto a las redes viarias**

Desde la entrada en vigor de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias la totalidad de carreteras en Canarias dependen de la comunidad autónoma, de los cabildos insulares o de los ayuntamientos.

La red viaria se clasifica en función de su relevancia en:

- Carreteras regionales o de interés regional (autonómicas), que son generalmente, en su totalidad o por tramos, las vías de circunvalación de las islas o de largo recorrido y unión de núcleos principales, centros importantes de actividades económicas o puertos y aeropuertos.
- Carreteras insulares (competencia de los cabildos), que transcurran por más de un término municipal.
- Carreteras municipales (competencia de los ayuntamientos), que se destinen al servicio de núcleos urbanos, o sean construidas por particulares en ejecución de planes de ordenación urbana.

Igualmente, se distinguen las siguientes zonas de protección de carreteras:

- Zona de dominio público, cuya regulación es igual que en la legislación estatal sobre carreteras.
- Zona de servidumbre y afección, que dependerá del tipo de carretera, de tal manera que la suma de ambas:
 - o Deberá ser de veintidós metros (22 m.) para las autopistas y autovías.
 - o No podrá superar los diecisiete metros (17 m.) para las vías rápidas y carreteras de interés regional
 - o No podrá superar los ocho metros (8 m.) para el resto de las carreteras.

En cualquier caso, el Gobierno de Canarias, atendiendo a las circunstancias socioeconómicas o topográficas, ha de fijar las dimensiones correspondientes de estas zonas para cada carretera o tramo de éstas.

Del mismo modo, puede eliminar alguna de las zonas de protección de carreteras – excepto la de dominio público – sin afectar a las distancias totales.

- **Respecto a las redes de transporte terrestre**

En el futuro se agregarán nuevas infraestructuras y servicios para el transporte de personas, por el establecimiento e incorporación de sistemas de transporte de plataforma exclusiva en los ámbitos metropolitanos, y por el refuerzo de los servicios públicos de viajeros en los ámbitos urbanos, ampliándose así, el sistema de transporte.

- **Respecto a las redes de transporte marítimo**

Tanto el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante como la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias destacan el papel de los puertos como principales elementos configuradores de las redes de transporte marítimo.

A los efectos de estas leyes, se denominan puertos marítimos al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente. Los puertos se clasifican en función de su régimen de competencias en:

- Puertos de Interés General del Estado
- Puertos de Interés General de la Comunidad Autónoma de Canarias
- Puertos de Interés Insular

A su vez, los puertos, las dársenas y las instalaciones portuarias se clasifican, por razón de su uso o destino, en comerciales, industriales, pesqueros, deportivos y mixtos, según se destinen, respectivamente, de manera exclusiva o principal, a una o a varias de estas actividades.

De acuerdo con el artículo 15 de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias, los Planes Insulares de Ordenación establecerán el emplazamiento, las comunicaciones y los tipos de actuación para los puertos existentes o previstos en la Isla, cuya ejecución será posible incluso antes de que se recojan en el correspondiente Plan Territorial Especial de Puertos e Instalaciones Portuarias de Canarias, siguiendo el procedimiento establecido en la citada Ley.

- **Respecto a las redes de transporte aéreo**

Se considera que la red de transporte aéreo está conformada como nodo principal por el Sistema General Aeroportuario, así como por la red de helipuertos y de helisuperficies,

vinculados principalmente a la protección de los espacios naturales protegidos, a la prevención y extinción de incendios y a las urgencias médicas.

Todo lo referente sobre transporte aéreo se rige por la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. En particular, los Sistemas Generales Aeroportuarios se regulan a partir de las disposiciones del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

Destacan las siguientes determinaciones generales relacionadas con la delimitación de la zona de servicio y su consideración como Sistema General Aeroportuario, en función de la clasificación de los mismos, que implica la fijación de unas servidumbres aeronáuticas que condicionan la ordenación en su entorno territorial inmediato:

- Las limitaciones de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.
- Las limitaciones asociadas a la operación de las aeronaves.
- Las limitaciones asociadas a la huella acústica de la actividad de navegación aérea.

Para estos Sistemas Generales Aeroportuarios corresponde delimitar una zona de servicio, que será verificada por el correspondiente Plan Director del Aeropuerto, y traspuesta en el resto de instrumentos urbanísticos afectados.

Esta zona de servicio incluirá las superficies necesarias para el desarrollo de la actividad, las tareas complementarias y las reservas para su futuro desenvolvimiento.

Dentro de ella pueden realizarse las actividades que permita el Plan Director del Aeropuerto, que puede incluir las industriales y comerciales cuya localización en la zona resulte necesaria o conveniente, sin que los instrumentos urbanísticos puedan incluir determinaciones contrarias al desarrollo de la actividad.

De igual modo, las autoridades competentes no pueden autorizar construcciones, instalaciones y plantaciones en las zonas sujetas a servidumbre aeronáutica sin previa autorización del Ministerio de Fomento, al cual corresponden las facultades de vigilancia e inspección exclusiva del cumplimiento de las limitaciones establecidas tanto por parte del planeamiento urbanístico tramitado como por parte de los términos de la autorización correspondiente.

Téngase en cuenta que estas áreas de afección son suelos exteriores a la zona de servicio aeroportuaria afectadas por las servidumbres aeronáuticas definidas en función de la clasificación de los mismos, sobre la que los instrumentos territoriales y urbanísticos deberán acomodar sus determinaciones de ordenación con los condicionantes derivados de las mismas.

Así pues, siempre que las actuaciones contempladas por el planeamiento o las construcciones que se pretendan desarrollar vulneren las Servidumbres Aeronáuticas asociadas a un Sistema General Aeroportuario, y en particular siempre que se pretenda realizar cualquier tipo de actuación en ámbitos en los que el terreno vulnera o se encuentra próximo o parcialmente dentro de las zonas de seguridad de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, se considera que es necesario un estudio aeronáutico de seguridad que acredite, a juicio de la autoridad competente en materia de seguridad operacional aeronáutica, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de manera significativa la regularidad de las operaciones de las aeronaves.

3.5. En cuanto a la integración territorial de las redes de espacios de interés insular

Dentro de las redes de espacios de interés insular resulta de interés todo lo referente a los campamentos y áreas de acampadas y, en particular, los campamentos turísticos.

En este sentido, la Comunidad Autónoma de Canarias, junto con La Rioja, son las dos únicas administraciones autonómicas que no tienen regulación propia en esta materia, por lo que ha de entenderse regulada por la normativa estatal de aplicación supletoria, esto es, la Orden de 28 de julio de 1966, del Ministerio de Información y Turismo, de Ordenación de los Campamentos de Turismo; y el Real Decreto nº 2545/1982, de 27 de agosto, del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de Planificación del Establecimiento de los Campamentos de Turismo.

Así pues, el campamento de turismo es el espacio de terreno debidamente delimitado, dotado y acondicionado para su ocupación temporal, con capacidad para más de diez personas que pretendan hacer vida al aire libre, con fines vacacionales o turísticos, y utilizando como residencia albergues móviles: tiendas de campaña, caravana u otros elementos similares fácilmente transportables.

En los campamentos de turismo sólo caben aquellas edificaciones que tengan por objeto satisfacer necesidades colectivas de los acampados, tales como: botiquín de primeros auxilios, supermercados, duchas, lavabos, etc. y los edificios o módulos de planta baja dedicados exclusivamente a dormitorios del personal de servicio cuya superficie construida no exceda del 7% de la superficie total del campamento.

En ningún caso se permiten construcciones fijas destinadas a viviendas o alojamientos turísticos.

También se establecen una serie de requisitos en donde no pueden establecerse campamentos, como, por ejemplo:

- A menos de quinientos metros de monumentos o conjuntos históricos-artísticos legalmente declarados
- En terrenos situados en ramblas, lechos secos de ríos y en los susceptibles de ser inundados, así como en aquellos que por cualquier causa resulten insalubres o peligrosos.
- En un radio inferior a 150 metros de los lugares de captación de aguas potables para el abastecimiento de poblaciones.
- En las proximidades de industrias molestas, insalubres, nocivas o peligrosas.

Y en general, en aquellos lugares que, por exigencias de interés público, estén afectados por prohibiciones o limitaciones o por servidumbres públicas establecidas expresamente mediante disposiciones legales o reglamentarias.

Quedan excluidos del ámbito de este Real Decreto los campamentos juveniles, albergues, centros y colonias de vacaciones escolares, etc. que se regulan por el Decreto 2253/1974, de 20 de julio, sobre la organización e inspección de campamentos, albergues, colonias y marchas juveniles, que es igualmente supletorio de disposiciones autonómicas, si las hubiera.

3.6. En cuanto a la integración territorial de los tejidos

Respecto a la integración territorial de los tejidos hay que considerar como objetivo principal que la regulación ha de responder a la contención del consumo de suelo y al uso eficiente del suelo urbano, tal y como viene expresado en la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se

aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

Por lo tanto, es necesario establecer criterios de contención de la expansión de los núcleos poblacionales y de potenciación del desarrollo de su capacidad residencial, generando núcleos compactos con capacidad para actuar como referencia a nivel pluri-municipal e insular.

Estas medidas de ordenación han de posibilitar la cualificación urbana para garantizar la calidad ambiental de todas las actuaciones en los tejidos productivos que conlleven transformación urbanística.

Para ello se ha de atender a cuestiones tales como establecer la jerarquía de las calles, urbanización y servicios; establecer la ordenación de los espacios libres, equipamientos y dotaciones; regular la inserción paisajística de los edificios y obras de urbanización; potenciar los núcleos históricos y preservar los elementos patrimoniales significativos.

Estos criterios de contención serán desarrollados por los instrumentos de planificación urbanística para ordenar pormenorizadamente, y completamente, el suelo urbano y urbanizable en función de las categorías de los mismos.

- **Respecto a la ordenación del tejido ambiental**

La ordenación del tejido ambiental está muy ligada a la conservación y recuperación de los recursos forestales, por lo que dependerá de los cambios o actualizaciones del Plan Forestal de Canarias.

Así, en las zonas forestales y montes protectores delimitados prevalecerá la protección forestal en la ordenación. Para ello, los instrumentos de planificación urbanística categorizarán las áreas forestales como suelo rústico de protección ambiental o forestal, en función de su papel más determinante en el control de la erosión o en la recarga de los acuíferos, además de las funciones paisajísticas y de soporte a la biodiversidad vegetal y animal inherente a sus características fitosociológicas y estructurales.

Se favorecerá, asimismo, la sustitución de las plantaciones exóticas por el tipo de suelo o piso bioclimático en el que se encuentren, con especial atención a aquellas áreas boscosas de relevancia que se hallen incluidas en otras zonas e incluso pequeños bosques o grupos de árboles de interés, especialmente si pertenecen a especies autóctonas de distribución restringida, como la palmera canaria, la sabina, el drago y el cedro, entre otras.

En aras a su mejor protección y eventual extensión, se podrá delimitar un perímetro más amplio que englobe espacios adyacentes con potencialidad para albergar una expansión de dichas comunidades botánicas.

En este sentido los aprovechamientos autorizables, incluidas las actuaciones de control de plagas, repoblación o mejora, deberán contar con la autorización expresa de la Administración competente, a la que se añadirá, en el caso de Espacios Naturales Protegidos con figura de gestión aprobada, la de los responsables de los órganos gestores del espacio en cuestión.

De igual modo, para disminuir en lo posible el impacto ambiental que pueda producir la actividad de repoblación se tendrán que adoptar medidas conducentes para minimizar la apertura de nuevas pistas y accesos, excepto los previstos en los proyectos técnicos de reforestación, así como para evitar labores de subsolado y laboreo superficial cuando se realicen sobre terrenos no abancalados.

Para alcanzar los objetivos planteados se aplicará una selvicultura multifuncional que atienda a criterios ecológicos y de mantenimiento de la cubierta forestal y que garantice el flujo sostenible de usos y productos. La selección de las especies a utilizar en la repoblación de áreas potencialmente forestales se realizará atendiendo al carácter

autóctono y de óptimo climático de las mismas, a la facilidad de regeneración natural y al carácter protector del suelo, entendiéndose dicho óptimo climático como el conjunto de especies capaces de prosperar en las condiciones actuales y que posibiliten la evolución favorable de la biota hacia las comunidades ecológicas potenciales.

- **Respecto a la ordenación del tejido productivo primario**

Respecto a la ordenación del tejido productivo primario resulta de interés los procedimientos administrativos regulados en la Ley 19/1995, de 4 de julio, de Modernización de las Explotaciones Agrarias sobre la concentración parcelaria y la unidad mínima de cultivo.

En el primero de los casos, por causa de utilidad pública y con carácter forzoso, se reordena la distribución de la propiedad rústica en aquellas zonas donde la parcelación reviste caracteres de acusada gravedad. Se aplica una técnica muy próxima a la reparcelación, de forma que las fincas dispersas de los propietarios en la zona sujeta a concentración se sustituyen, por vía de subrogación real forzosa, por una finca denominada finca de reemplazo.

Tiene como finalidad esencial la configuración de explotaciones de estructura y dimensiones adecuadas, a cuyo efecto, se realiza las compensaciones entre clases de tierras que resulten necesarias.

Con respecto a la unidad mínima de cultivo, se entiende como la superficie suficiente que debe tener una finca rústica para que las labores fundamentales de su cultivo, utilizando los medios normales y técnicos de producción, pueda llevarse a cabo con un rendimiento satisfactorio, teniendo en cuenta las características socioeconómicas de la agricultura en la comarca o zona.

Corresponde a las Comunidades Autónomas determinar la extensión de la unidad mínima de cultivo para secano y para regadío en los distintos municipios, zonas o comarcas de su ámbito territorial. En particular, en el caso de Canarias, queda establecida por el Decreto 58/1994, de 22 de abril, por el que se establece la unidad mínima de cultivo para todo el territorio de la Comunidad Autónoma en una hectárea, con carácter general.

Sin embargo, de acuerdo con la Disposición Adicional Primera de la Ley 6/2009, los instrumentos territoriales y urbanísticos categorizarán y ordenarán el suelo rústico en el que existan formas tradicionales de población rural en alguna de las categorías de asentamiento rural o agrícola que corresponda en función de sus características de ocupación, sin que a tales efectos les sean aplicables las limitaciones establecidas para las unidades mínimas de cultivo en dicho Decreto 58/1994.

Por otro lado, hay que señalar el Reglamento nº 247/2006 del Consejo, de 30 de enero, por el que se establecen medidas específicas en el sector agrícola a favor de las regiones ultraperiféricas de la Unión (POSEI), en el que se incluyen medidas específicas a favor de las producciones agrarias locales de Canarias.

Este programa se instrumentó inicialmente como un conjunto de medidas destinadas a paliar los condicionantes de la agricultura y ganadería en Canarias debido al alejamiento, insularidad, fragmentación del territorio y demás dificultades derivadas de la posición geográfica, orografía y debilidades económicas del archipiélago.

- **Respecto a la ordenación del tejido productivo económico**

Dentro de la ordenación del tejido productivo económico es necesario resaltar el tratamiento diferenciado que el marco normativo establece para la ordenación de los grandes equipamientos comerciales.

Así, el Decreto Legislativo 1/2012, de 21 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación de la Actividad Comercial de Canarias y reguladora de la Licencia Comercial establece que la planificación territorial de los grandes equipamientos comerciales se instrumentalizará mediante Planes Territoriales Especiales de ámbito insular, pero competencia autonómica.

Estos Planes Territoriales Especiales deberán ordenar la implantación de grandes establecimientos comerciales y centros comerciales valorando su afección sobre el sistema viario afectado para prever las necesarias conexiones y accesos, así como los efectos que se deriven tanto en la movilidad de las personas y de los medios de transporte como sobre otras infraestructuras y servicios públicos afectados.

Por otro lado, deberán evaluar los impactos negativos significativos de la implantación de estas actividades sobre el entorno urbano y el medio natural, con especial atención a su incidencia en la contaminación atmosférica y lumínica, dada la especial protección que otorga la legislación estatal al cielo del Archipiélago.

- **Respecto a la ordenación del tejido turístico**

La Ley 2/2012, de 8 de mayo, de ampliación temporal de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación Territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, prorroga los límites establecidos al otorgamiento de las autorizaciones turísticas y modifica las condiciones para la misma.

Siempre que sean solicitadas dentro del mismo período, será posible obtener autorización previa cuando tengan por objeto o sean consecuencia de la renovación o rehabilitación de las edificaciones e infraestructuras turísticas.

Esto incluye tanto los establecimientos turísticos alojativos de turismo rural como convencional, salvo cuando la legislación específica o el planeamiento insular los sujete a límites o ritmos de crecimiento, o a condiciones específicas de implantación ligadas o no a la sustitución de plazas alojativas.

Para su implantación, de acuerdo con la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias los instrumentos urbanísticos deberán adaptarse a los estándares mínimos establecidos para la urbanización turística, que podrá oscilar entre cincuenta y sesenta metros cuadrados de solar (50-60 m²) por plaza de alojamiento, con arreglo a las circunstancias de dimensión y densidad globales de la urbanización, apreciadas conforme a los criterios que reglamentariamente se determinen.

Estos estándares mínimos deberán estar relacionados con las previsiones específicas de desarrollo turístico, identificando cada uno de los atractivos y núcleos, capacidad máxima, zona de influencia y límites de la oferta alojativa.

En tanto no hayan quedado fijadas por los diversos instrumentos de planeamiento las condiciones del suelo apto para su clasificación como turístico, se excluyen todos los terrenos cuya pendiente media global, sea superior al 30% para el conjunto de la urbanización o al 15% para el sistema de espacios libres y dotaciones deportivas, admitiendo para el conjunto una tolerancia del 5%.

En los casos de tipologías de villas o bungalós en establecimientos alojativos de hasta dos plantas, el planeamiento insular puede permitir ocupaciones en laderas con pendientes superiores a las indicadas anteriormente, debiendo justificar expresamente las razones que aconsejan dicha ocupación, y estableciendo los criterios y condicionantes ambientales específicos a que debe responder el diseño tanto en el planeamiento general como en el desarrollo, en todo caso tendente a reducir el impacto paisajístico.

Igualmente, deberán contener previsiones diferenciadas para aquellas zonas en que concurra la necesidad de su rehabilitación, bien porque la presencia de edificaciones

turísticas pueda producir, junto con otras residenciales o industriales, efectos aditivos que pongan en peligro la calidad turística de la zona, o bien porque la baja dotación de infraestructuras y equipamientos no se corresponda con el número de camas turísticas de la zona.

- **Respecto a la ordenación del tejido residencial.**

La ordenación del tejido residencial debe estar modulada de acuerdo con una política sostenible de vivienda y suelo. Para ello, hay que tener en cuenta que, de acuerdo con el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Suelo, así como la Ley 2/2003, de 30 de enero, de Vivienda de Canarias en el caso de las formas de protección pública de viviendas, justificadas por razones sociales, pueden ser consideradas como dotaciones públicas a los efectos de su implantación territorial.

Igualmente, la reserva de suelo para la construcción de viviendas acogidas a algún régimen de protección pública se utilizará como elemento básico para cualificar social y ambientalmente las actuaciones de renovación, rehabilitación o recuperación de áreas residenciales deficientemente ocupadas o degradadas, tanto en las zonas centrales como en las periferias urbanas.

Con respecto a los terrenos en los que coexistan formas tradicionales de poblamiento rural, de acuerdo con los criterios de reconocimiento y configuración que para cada comarca se establezca, tales suelos rústicos se integran en las siguientes categorías: asentamientos rurales y asentamientos agrícolas.

Además, como ya se ha comentado al referirnos al tejido productivo primario, de acuerdo con la Disposición Adicional Primera de la Ley 6/2009, en aquellos ámbitos en que se categorice y ordene el suelo rústico como asentamiento rural o agrícola en función de sus características de ocupación, no les serán de aplicación las limitaciones establecidas para las unidades mínimas de cultivo en dicho Decreto 58/1994.

Con respecto a los **asentamientos rurales** el objetivo principal es el mantenimiento de su carácter rural, evitando que se asimilen y traten como núcleos de suelo urbano.

Actualmente, estos núcleos de población, con mayor o menor grado de concentración, generalmente están desvinculados de las actividades del sector primario, aunque al formar parte del tejido residencial y, en su caso, de la actividad turística de cada municipio, deberán ajustarse a las condiciones generales de integración territorial de las actividades económicas y de previsión de crecimientos establecidas.

Para ello, es necesario establecer criterios de reconocimiento de los asentamientos rurales existentes conforme a criterios de consolidación de la edificación evitando cualquier extensión hacia el exterior no edificado, sin que ello suponga su consideración como suelo urbano por parte de los Planes Generales de Ordenación y los Planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos.

Para ello, es necesario considerar los distintos tipos básicos de asentamiento rural, en función de su posición, tamaño y relación con los elementos de soporte territorial.

Con base en esta tipificación de los asentamientos rurales se han de definir los criterios de delimitación y ordenación necesarios para su aplicación por los instrumentos de planeamiento que den preferencia a modelos de ocupación del suelo de concentración frente a los de dispersión y, sobre todo, que arraigue a una población residente mayoritaria evitando el asentamiento de segundas residencias o su ocupación con fines especulativos.

Estos criterios deben determinar los usos compatibles correspondientes, así como las condiciones de localización relativa y de accesibilidad de los equipamientos y dotaciones

necesarios, teniendo en cuenta que los sistemas generales de los asentamientos rurales no computan a efectos del cumplimiento de estándares.

A tal efecto, los espacios libres públicos y equipamientos correspondientes con el uso predominantemente residencial, pueden ser compartidos por dos o más asentamientos rurales.

Por su parte, los **asentamientos agrícolas** hacen referencia a las áreas de explotación agropecuaria en las que se haya desarrollado un proceso de edificación residencial relacionado con dicha explotación.

Tiene por objeto ordenar, con la debida proporción, la relación entre la edificación y la actividad agropecuaria, no siéndoles de aplicación las limitaciones del régimen de unidades mínimas de cultivo de acuerdo con la Disposición Adicional 1ª de la Ley 6/2009.

La delimitación de los asentamientos agrícolas se efectuará sobre la base de los valores agrarios y las viviendas existentes, delimitándose el perímetro de las áreas de explotación agropecuarias donde ha tenido lugar el proceso de edificación residencial vinculada a ella, evitando cualquier extensión hacia el exterior de la misma.

3.7. En cuanto a la configuración básica del Sistema Territorial y las estrategias de actuación: el Modelo de Ordenación Insular.

En lo que respecta al Modelo de Ordenación Insular, los Planes Insulares de Ordenación se convierten en la herramienta básica de planificación. Los criterios y objetivos que se establecen para que los poderes públicos orienten sus políticas de actuación con relación al territorio son:

1. La preservación de la biodiversidad y la defensa de la integridad de los ambientes naturales que perviven en las Islas, evitando su merma, alteración o contaminación.
2. El desarrollo racional y equilibrado de las actividades en el territorio, que, en todo caso, garantice su diversidad y complementariedad y asegure el óptimo aprovechamiento del suelo en cuanto recurso natural singular.
3. La armonización de los requerimientos del desarrollo social y económico con la preservación y la mejora del medio ambiente urbano, rural y natural, asegurando, a todos, una digna calidad de vida.
4. La promoción de la cohesión e integración sociales, así como de la solidaridad autonómica, insular e intermunicipal. En especial, la promoción social, económica y cultural de la población asentada en los Espacios Naturales Protegidos y sus zonas de influencia.
5. La gestión de los recursos naturales de manera ordenada para preservar la diversidad biológica, de modo que produzcan los mayores beneficios para las generaciones actuales, sin merma de su potencialidad para satisfacer las necesidades y aspiraciones de las generaciones futuras.
6. El aprovechamiento de los recursos naturales renovables sin rebasar su capacidad de recuperación, evitando transformaciones en el medio que resulten irreversibles o irreparables.
7. La utilización del suelo de acuerdo con su aptitud natural, su productividad potencial y en congruencia con la función social de la propiedad.
8. La conservación, restauración y mejora ecológica en los hábitats naturales.
9. La conservación, restauración y mejora del patrimonio histórico.

10. La conservación, restauración y mejora del paisaje.

En coherencia con estos objetivos y criterios se propugna un modelo de crecimiento urbano compacto, contenido en el territorio, basado en el aprovechamiento eficiente del suelo urbano y urbanizable y en la protección del suelo rústico y en la integración social a través de la jerarquización de núcleos.

En particular para el desarrollo turístico se propone la limitación del crecimiento, la diversificación de la actividad, la apuesta por la rehabilitación, la sostenibilidad ambiental y la mejora de la calidad de la oferta turística.

4. Estado de la ordenación territorial y los recursos naturales en Gran Canaria: presupuestos del Modelo de Ordenación Insular

4.1. La identificación de las grandes dinámicas territoriales insulares: el Sistema Territorial Insular

Como ha quedado expuesto en el Tomo 3 de la Memoria de Información, la identificación a partir de las unidades ambientales y de diagnóstico de cinco grupos o dinámicas territoriales diferentes de la realidad insular, ha permitido analizar el equilibrio entre las diversas cualidades ambientales, territoriales y socioeconómicas existentes en la isla.

Además, la continuidad conceptual y metodológica con las que se ha dotado a las unidades ambientales y de diagnóstico permite extender su identificación a la conformación del sistema territorial insular.

Un sistema es un conjunto de relaciones estructurales que caracterizan la organización territorial y responde a la evolución histórica de las formas de ocupación del suelo, equilibrando las diversas cualidades ambientales, territoriales y socioeconómicas existentes.

A partir, por tanto, del análisis y diagnóstico realizado, cabe identificar como base del sistema territorial las siguientes situaciones:

- Un **sistema natural** constituido por los espacios de mayor valor ambiental, en el que se mantienen los procesos ecológicos esenciales y el potencial evolutivo de las especies y los ecosistemas en armonía con la actividad humana, por lo que incorporan aspectos relevantes de interés no sólo ambiental, sino también de valor paisajístico, cultural y científico.
- Un **sistema rural** constituido por los espacios en los que coexisten valores naturales de importancia con actividades humanas productivas asociadas a las formas tradicionales de poblamiento rural y a los usos y actividades agrarias, que han conformado espacios culturales y paisajísticos de gran valor y relevancia territorial.
- Un **sistema urbano** constituido por los espacios en los que cohabitan los asentamientos de población con centros de producción y utilización económica intensiva del suelo para actividades agrícolas, industriales, turísticas y científico-tecnológicas que dan soporte al desarrollo socioeconómico de manera compatible con el aprovechamiento de los recursos productivos inherentes al suelo.
- Un **sistema costero** constituido por los espacios litorales y marinos en los que se combinan los procesos ecológicos esenciales y el potencial evolutivo de las especies y ecosistemas costeros en armonía con actividades humanas productivas asociadas al aprovechamiento de los recursos intrínsecos del mar.
- Un **sistema de infraestructuras y servicios** constituido por las infraestructuras, equipamientos y dotaciones de relevancia e interés insular que distribuyen la demanda de servicios de la población sobre el territorio insular y ayudan a estructurar y articular territorialmente la ocupación del suelo.

Cada uno de estos cinco sistemas permite un primer acercamiento a la situación ambiental, territorial y socioeconómica de la isla, a partir del diagnóstico y del pronóstico territorial realizado.

Grupo/Dinámica	Unidad Ambiental Básica	Fragilidad/Naturalidad	SISTEMA TERRITORIAL
Naturales	Pinar	Muy Alta	NATURAL
	Bosque Termófilo		
	Tabaibales-Cardonales		
	Vegetación Halófila	Alta	RURAL
	Vegetación de transición y termófila		
	Matorrales seriales de pinar y monteverde		
Matorrales de sustitución	Moderada	URBANO	
Pastizales y prados			
Agricultura en abandono			
Rurales	Agricultura de cumbres	Baja	URBANO
	Agricultura de medianías		
	Agricultura de costa	Muy baja	INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS
	Agricultura intensiva de costa		
Urbanas	Núcleos urbanos	Variable	COSTERO
	Función urbana		
Costeras	Litoral	Variable	COSTERO
	Marina		

De dicho diagnóstico cabe inferir, a grandes rasgos, que el sistema natural prevalece sobre el resto de sistemas en su configuración original, presentando un mejor estado de conservación de sus cualidades y valores ambientales y ecológicos, siendo la presencia de los usos y actividades humanas escasa o poco significativa. En este se incluyen las comunidades de tabaibas mejor conservadas (cerca de 17.000 Ha.), los pinares endémicos de pino canario y las plantaciones forestales (con aproximadamente 7.750 Ha y 2.250 Ha., respectivamente), algunas zonas dominadas por diversos matorrales de sustitución que por su emplazamiento o alto estado de

conservación lo aconsejan (son con diferencia los que ocupan una mayor extensión) así como otras comunidades que, pese a su menor extensión, son sumamente valiosas desde el punto de vista ambiental, como son las formaciones rupícolas y el cinturón costero de vegetación halófila (con aproximadamente 280 Ha. y 112 Ha., respectivamente).

Sin embargo, es el sistema rural el mayoritario en Gran Canaria ocupando amplias extensiones de la isla. Estos ámbitos se caracterizan por la diversidad ambiental y paisajística propias de las formas tradicionales de ocupación del espacio rural. De hecho, en este nivel la mayor superficie, más de 4.750 Ha., la ocupan los matorrales de sustitución (matorrales de pinar y monteverde, de tabaibal-cardonal, matorrales nitrófilos, retamares, etc.) y amplias zonas de pastizales (unas 1.800 Ha.) que, en algunos casos, han colonizado parte de las zonas de cultivo que han sido objeto de un abandono prolongado. Pese a ello, los ámbitos donde la actividad agrícola no sólo está en activo, sino que además es el uso predominante lo conforman terrenos cultivados, herbazales y núcleos rurales, aportando 1.275, 8.080 y 4.080 Ha., respectivamente.

En contraposición, el sistema urbano está conformado por los principales núcleos urbanos de la isla y aquellos espacios productivos y de servicios intensamente transformados o “antropizados” mediante procesos de urbanización, reglados o asimilados. Un caso particular de procesos asimilados de urbanización se concentra en los ámbitos sujetos a explotaciones agrícolas intensivas (unas 6.500 Ha. aproximadamente) destinados a productos para la exportación, donde la roturación de los sustratos, el abancalamiento, la creación de accesos rodados, obras de regadío y otras infraestructuras y el aporte de suelo alóctono ha llevado consigo una transformación de las condiciones naturales del lugar en el que se implanta esta actividad, mediante el traslado de los modelos de construcción urbanos a la explotación agrícola, más tecnificada y rentable.

Sin embargo, en la mayor parte de los casos esta transformación depende más de la localización de las parcelas en relación con la actividad turística y residencial que de las tensiones de crecimiento natural de los núcleos urbanos, por lo que no resultan del todo incompatibles con otros usos y actividades que supongan la transformación controlada del suelo sin ocupación del mismo para potenciar su productividad y competencia económica.

Por otro lado, el sistema costero responde a una realidad territorial diferenciada en la que se observa una lógica correspondencia con las unidades terrestres identificadas. Así, las zonas más urbanas se corresponden con los ámbitos costeros que presentan un menor valor (unas 2.561 Ha.) o una moderada fragilidad (unas 5.122 Ha.), mientras que el resto de unidades costeras presentan un valor alto (cerca de 35.000 Ha.).

Por último, el sistema de infraestructuras y servicios está vinculado a aquellos elementos identificados como al servicio del desarrollo urbano (aeropuerto, puertos, carreteras, complejos ambientales, presas y embalses, campos de golf, equipamientos y dotaciones...). En su distribución territorial tiene un peso muy significativo la ubicación y tendencias de crecimiento de los principales núcleos urbanos de la isla y aquellos espacios productivos y de servicios estratégicos para la isla.

En conclusión, a poco que se profundice en el diagnóstico de cada uno de los sistemas se observan distintas problemáticas cuya resolución territorial requiere distintos grados de intensidad y niveles de alcance.

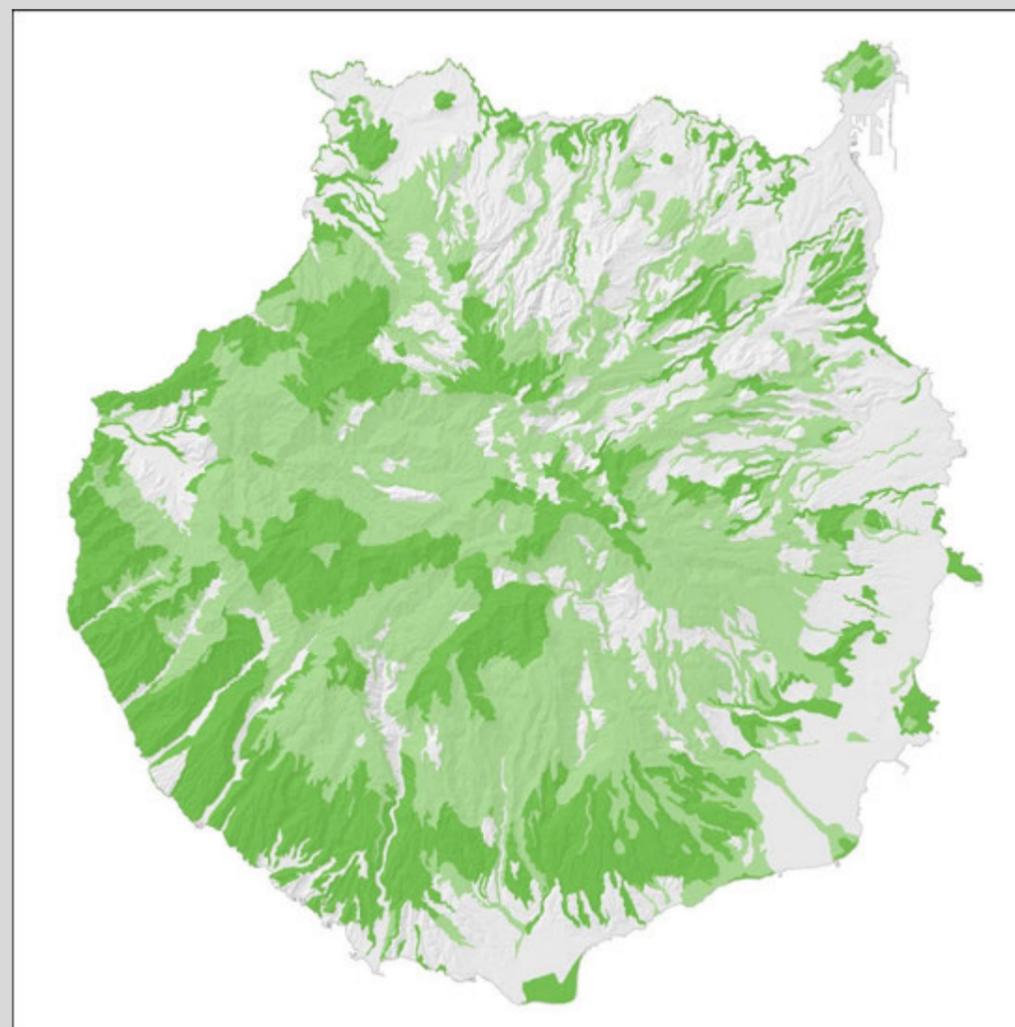
Por ello, a continuación, se va a profundizar para cada sistema – natural, rural, urbano, costero o de infraestructuras y servicios – en su situación actual y en su dinámica tendencial. El objetivo perseguido es poder identificar, a partir de los datos aportados por la actualización de la Memoria de Información, y en particular de su pronóstico sobre las cuestiones ambientales y socioeconómicas realizado, aquellos problemas territoriales y características propias que apunten una serie de objetivos territoriales para la configuración del Modelo de Ordenación Insular.

A partir de estas cuestiones críticas se puede constatar el estado de la ordenación territorial y de los recursos naturales en Gran Canaria, así como identificar los compromisos territoriales que necesariamente se han de adquirir para vertebrar la triple función de ordenación del Plan Insular de Ordenación: la ordenación de los recursos naturales, la ordenación territorial y la ordenación urbanística estructural.

De la síntesis de estos compromisos territoriales para cada sistema identificado se derivarán las estrategias territoriales que instrumentarán el Modelo de Ordenación Insular.

4.2. Los espacios de mayor valor ambiental: El Sistema Natural

El sistema natural en Gran Canaria está constituido por aquellas unidades ambientales naturales de mayor fragilidad ubicadas en la corona central y el cuadrante suroeste de la isla, principalmente. En estos ámbitos se ubican los recursos naturales más puros, (especies vegetales y animales, recursos geológicos, hídricos y edafológicos, etc.) en los que se incluye una rica diversidad biológica que subsiste, en la mayoría de los casos, con un reducido número de ejemplares. Presenta, a su vez, unas características geomorfológicas, con una acusada topografía, que testifican el proceso evolutivo de la formación volcánica de la isla.



El sistema natural conforma el 29% de la superficie insular, incorporando las principales formaciones vegetales y plantaciones forestales que se concentran en el sector suroccidental y central de Gran Canaria, así como algunas unidades de menor envergadura en el litoral nororiental y en el borde meridional insular.

4.2.1. Un diagnóstico ambiental de sus valores naturales y patrimoniales

La propia realidad orográfica del sistema natural, plagada de cuencas, barrancos y degolladas, en algunos casos soleadas y abiertas a los vientos dominantes, en otras resguardadas y en la umbría, ha favorecido el sostenimiento de los hábitats naturales de mayor valía, a pesar de su escasa extensión y aislamiento derivados de sus cualidades topográficas. Pero son precisamente estas características las que también lo han mantenido fuera de las tensiones propias del desarrollo socioeconómico actual.

Por un lado, su posición aislada respecto de los asentamientos poblacionales y de los centros de producción y actividades principales han permitido su no ocupación sistemática ni su transformación urbanística.

Por otro, la estructura de la propiedad escasamente fragmentada y muy ligada al aprovechamiento agrario de los recursos forestales mediante técnicas tradicionales de explotación y gestión han evitado su degradación.

Pero esto no siempre fue así, hay que tener en cuenta que en épocas pretéritas hubo una deforestación agresiva de la masa arbórea insular para, por ejemplo, su aprovechamiento como material combustible en los ingenios azucareros con los que se inició el desarrollo económico insular, para posteriormente centrarse en dar cobertura a la actividad portuaria con la carpintería de ribera y la reparación de navíos.

Estos hechos, unidos a la ganadería y pastoreo cuya trashumancia fue eliminando las posibilidades de reforestación natural, llevaron a una situación de desequilibrio biológico. Los problemas de erosión, degradación edafológica, pérdida del volumen hídrico, contaminación de acuíferos o la reducción del régimen de lluvias y el nivel de humedad por la falta de masa vegetal llevaron a plantear, con mejor o peor asesoramiento ambiental, la necesidad de revertir este proceso histórico acumulativo sobre el sistema natural insular.

Así, a partir de la década de los cuarenta del siglo XX se aumentan las medidas de conservación de los relictos forestales existentes así como se inician políticas de rehabilitación ambiental, más desde un punto de vista paisajístico que efectivamente ecológico. Se inician pues grandes campañas de reforestación que devuelven una imagen estereotipada del sistema natural, homogeneizando especies e incorporando otras no autóctonas que favoreciesen la reversión de los procesos naturales degradantes.

Sin embargo, hasta bien avanzada la segunda mitad del siglo XX no se iniciarían políticas adecuadas de protección y conservación del medio biótico y abiótico. De esta situación histórica se deriva la vulnerabilidad propia de la biodiversidad insular. La propia fragilidad que de por sí tiene el espacio insular, por sus reducidas dimensiones y fragmentación orográfica, unido a la decantación de unos procesos de repoblación forestal de escasa capacidad ambiental regenerativa, ha dado lugar a pequeños y escasos reductos de los hábitats naturales primigenios, de escasa extensión y especializados en determinados endemismos.

Muchos de estos hábitats conforman actualmente los espacios protegidos naturales de mayor categoría – las reservas naturales y parques naturales – cuya disposición disgregada en el territorio insular dificulta las labores de protección, conservación y mejora. Una disgregación potenciada por la imbricación, en algunos casos, con el sistema rural, en el que se ha moldeado parte del paisaje para adecuarlo a la actividad agrícola de corte tradicional, sin llegar a eliminar su aptitud natural.

Sin embargo, este proteccionismo basado en prohibiciones y limitaciones, si bien ha permitido conservar hábitats y ecosistemas de gran valor ambiental, puede haber contribuido a la alienación de estos espacios por parte de la población rural. Los condicionantes y requerimientos burocráticos han propiciado que hayan dejado de ejercerse determinadas prácticas tradicionales, que podrían considerarse parte del valor etnográfico de estos espacios y que constituirían un vínculo de la población rural con su medio natural, favoreciendo la

consideración del sistema natural, y de los espacios protegidos en particular, como una carga o un lastre para el desarrollo de los distintos municipios que los albergan.

Por el contrario, algunos de estos espacios naturales han sido cuna de nuevos modelos de uso, principalmente ligados al ocio y al esparcimiento. Esta tendencia ha conllevado la concentración de actividades recreativas más rurales o urbanas en determinados ámbitos del territorio, con intensidades de uso que han aumentado las necesidades de movilidad y accesibilidad no sólo de la población existente, que depende de ellas como único aliciente económico, sino también de las personas atraídas por la oferta añadida de ocio en la naturaleza.

De esta manera la red de pistas y carreteras existentes en el sistema natural, que hasta el momento aseguraba una correcta irrigación respecto de las necesidades de conectividad de los escasos asentamientos dispersos además de favorecer las labores de vigilancia y protección, presenta problemas de seguridad vial por la escasez de trazado y sección de la red viaria. Una red viaria que ahora tiene que atender esa nueva demanda que, a pesar de ser puntual y localizada, ha justificado determinadas acciones en las que se antepone los criterios sociales y económicos por encima de los ambientales.

Esto sucede también en el caso de la planificación de infraestructuras y redes que interconecten tejidos del sistema urbano o rural que, forzosamente no pueden evitar afectar al sistema natural por su localización intermedia. En estas situaciones ha prevalecido el interés general porque las necesidades así lo aconsejan a costa de la posible fragmentación del sistema, sin incorporar suficientes medidas correctoras y de seguimiento, necesarias para velar por el correcto acople de estas infraestructuras con el sistema natural.

Por tanto, el sistema natural de Gran Canaria es el resultado de un proceso histórico de degradación y regeneración que, con los años, ha provocado la naturalización de amplios espacios de interés biótico y abiótico. Unos espacios naturales que han quedado orillados de las influencias directas derivadas del desarrollo socioeconómico reciente, por el cual se ha conformado la imagen actual del sistema rural y el sistema urbano. Este relativo aislamiento ha permitido la conservación, en algunos casos de forma testimonial, de hábitats naturales de especial interés ecológico, pero quizás a costa de cierta involución de su papel en la identidad insular.

SISTEMA NATURAL →

- Ámbitos de hábitats naturales de escasa extensión y con endemismos específicos
- Posición aislada respecto de las tensiones especulativas del sistema rural y urbano
- Sujeto a un proceso histórico de naturalización del paisaje poco antropizado
- Política proteccionista limitada a la conservación, la vigilancia y el uso público
- Prohibición de los usos tradicionales que aseguraban la gestión ambiental
- Introducción de nuevos usos sin evaluar su coste ambiental derivado
- Inducción de un proceso dañino de alienación territorial de la población residente
- Desvalorización ambiental a favor de una percepción meramente paisajística

4.2.2. Hacia una gestión proactiva del sistema natural

El diagnóstico concluyente sobre el sistema natural de Gran Canaria es que existe, en estado latente, un potencial de recursos naturales preservados que requiere incorporar una gestión ambiental y agroforestal adecuadas. De esta manera, se podría crear valor añadido a partir de estas nuevas actividades para, por un lado, recuperar las costumbres y tradiciones que restituyan su papel conformador a los asentamientos existentes actualizando su desarrollo

poblacional e imagen identitaria; y por otro lado, devolver su importancia ecológica dentro del modelo de ordenación insular a los procesos biológicos como parte integrante del mismo y no como una mera escenografía visitable puntualmente para recordar un paisaje ancestral, recuperado exclusivamente para el ocio y el disfrute, y no como recurso autosostenible.

Para lograr estos objetivos se ha de entender que este sistema constituye la base del patrimonio natural insular, en tanto en cuanto agrupa al conjunto de bienes y recursos de la naturaleza fuente de diversidad biológica y geológica, que tiene un valor relevante ambiental, paisajístico, científico o cultural.

Por ello, se hace necesario prestar especial atención a los procesos de mutua adaptación entre los asentamientos poblacionales existentes y los hábitats naturales en que se integran. En este sentido, toda medida debe ir encaminada a mantener los procesos ecológicos esenciales que favorezcan la recuperación de dichos ecosistemas.

En esta línea de actuación es primordial la recuperación de los acuíferos, tanto en su nivel freático como en su descontaminación. Estos depósitos subterráneos de agua son cruciales para la sustentación de las especies, pero también del sustrato. Además, permiten asegurar el éxito prolongado de las campañas de repoblación y reforestación de la masa vegetal. Unas políticas de re-naturalización que han de ir encaminadas a la creación de corredores ecológicos que interconecten los distintos relictos existentes para evitar la fragmentación, y en aquellos casos donde la continuidad sea lograda, potenciar su reforzamiento aumentando la superficie arbórea de manera extensiva y graduada.

El objetivo final es seguir frenando los intensos procesos de erosión favoreciendo la revegetación de los suelos, a la vez que se crean continuos arbolados de riqueza natural que pongan en relación, más allá de simples pasillos forestales, los diversos espacios naturales protegidos existentes, de manera preferente.

Esta potenciación de la actividad forestal debe ir acompañada de una adecuada gestión para compatibilizar distintas especies vegetales, y en especial aquellas autóctonas cuya singularidad genética debe prevalecer sobre las especies foráneas.

Igualmente, hay que conciliar el aumento ordenado de la masa verde, con la preservación de aquellas actividades económicas tradicionales que permitan complementar a la misma vez los requisitos de conservación y protección con las pautas de aprovechamiento sobre los bienes naturales que se les pueda asociar.

Para ello, una gestión prudente de los recursos vegetales debería diferenciar aquellos terrenos más aptos y distanciados de aquellos en los que se ubiquen los principales hábitats protegidos, dado que sobre los segundos se aplicarán mecanismos de preservación por extensión de sus condicionantes naturales, y en los primeros se integrarán cantidades adecuadas de especies productivas que valoricen el esfuerzo económico realizado mediante la recuperación de costumbres y tradiciones populares que aporten beneficio económico y desarrollo social.

Con ello, se ayudaría a reintroducir determinadas tareas tradicionales aportando valor añadido a su desarrollo económico, sobre el que sustentan la recuperación ambiental y paisajística del sistema natural.

Por último, hay que afrontar el papel del sistema natural dentro del modelo de ordenación insular superando el reduccionismo de su valorización paisajística. Como patrimonio natural, recoge un conglomerado de situaciones diversas, de gran riqueza ecológica en su variedad y singularidad, que puede abrir nuevos campos de investigación y desarrollo ajenos a su simplificación como espacio para el ocio.

Por un lado, hay que asumir que todo el patrimonio natural no puede ser tratado de manera homogénea: hay espacios que requieren su máxima preservación para defender su integridad ecológica, pero también hay otros potencialmente atractores de cubrir una demanda creciente de ocio y trabajo en la naturaleza que, bien articulada, puede asegurar la pervivencia de los

modos tradicionales de habitar. En este sentido, la necesidad de defender la diversidad genética insular requiere del desarrollo de estudios e investigaciones sobre las características intrínsecas de las especies autóctonas, abriendo un campo de innovación que entronca con la biomedicina y la farmacología que perfectamente podría quedar acoplado a los argumentos de planificación de los espacios naturales protegidos.

Por otro lado, el propio proceso histórico de naturalización insular se yuxtapone territorialmente a una serie de ámbitos de potencial interés arqueológico, de los que sobresalen los poblados trogloditas de casas-cuevas que, aún hoy, siguen en activo como asentamientos poblacionales de valor etnográfico en el sistema natural.

Estas singularidades culturales deben ser entendidas como una oportunidad de potenciar nuevas formas de compaginar la actividad humana con los procesos naturales, incorporando esta interpretación del medio natural como un valor en sí mismo para desarrollar en los campos turístico y científico-divulgativo. Ello permitiría recuperar una identidad socioeconómica que ha sido aletargada con las políticas paisajísticas desarrolladas hasta ahora, buscando recuperar la integración ambiental que atesoraban.

Una integración sobre la que se podría apoyar una incipiente actividad turística que permita gestionar de manera ordenada las actividades de ocio y disfrute hasta ahora eyectadas sin más sobre el entorno natural, repitiendo formas de ocupación urbanística agresivas con los valores en presencia.

Por eso, todo proceso de transformación urbanística que no lleve aparejado la rehabilitación integral del patrimonio edificado para potenciar sus valores etnográficos en el marco de las nuevas actividades propuestas ha de ser limitado drásticamente. Y en la medida de lo posible, incentivado en aquellos casos que permitan acoger actividades científicas y divulgativas en las que se pueda involucrar de manera activa a la población residente, para que sigan formando parte constituyente del modelo.

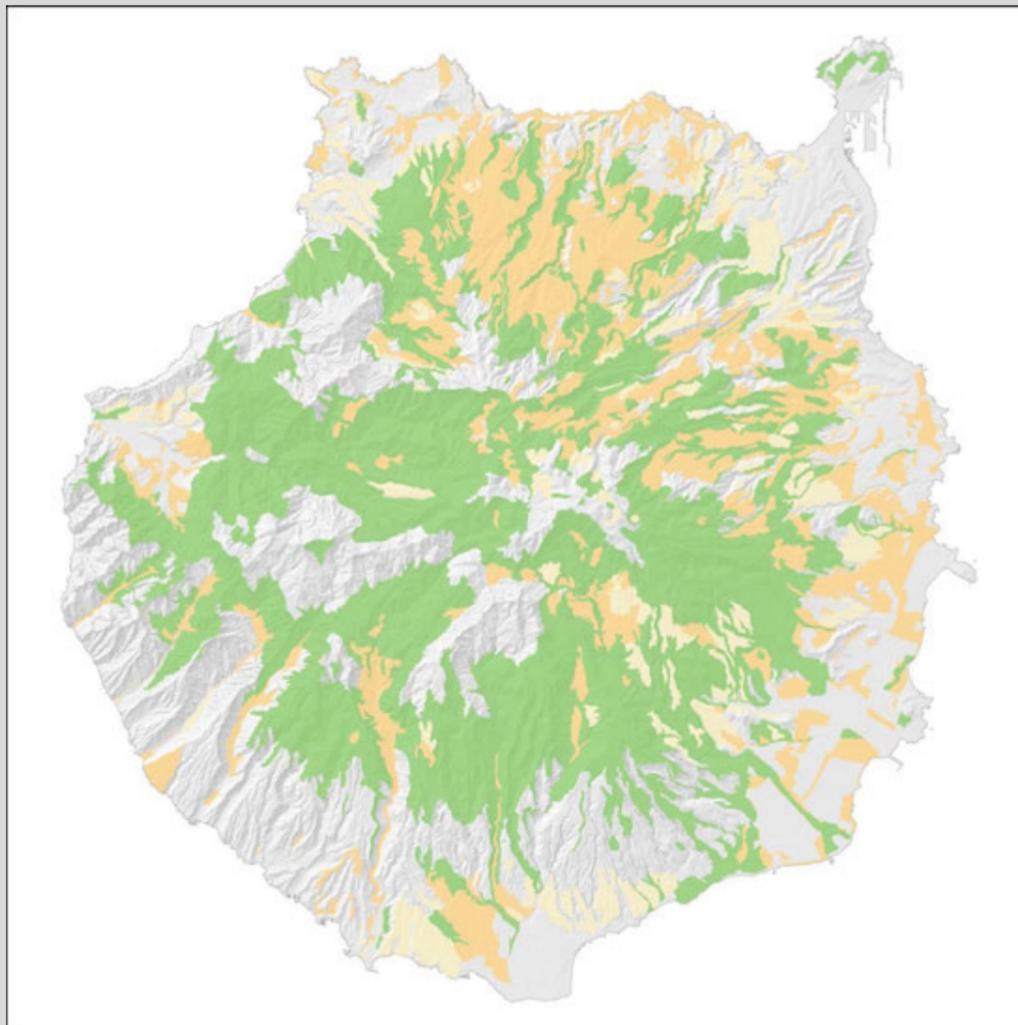
Igualmente, desde la perspectiva turística la cualificación de la red de caminos y senderos ayudaría a potenciar aquellos recorridos de interés turístico y patrimonial, asegurando su máxima integración paisajística con las medidas correctoras necesarias y suficientes para cumplir con los requisitos de seguridad vial.

También serviría para conectar aquellas piezas territoriales, cuya peculiar mezcla de valores naturales, patrimoniales y culturales favorezca una gestión proactiva, concentrando en ellas las actividades intensivas de ocio y divulgación sobre las que sustentan las nuevas actividades económicas incorporadas, para así evitar la interferencia con los espacios más frágiles ambientalmente.

Con todo, el objetivo primordial es la protección, restauración y potenciación del patrimonio natural mediante una gestión ambiental y agroforestal eficaz, en la que se pueda compaginar la recuperación de las costumbres y tradiciones populares con nuevas actividades productivas sobre las que apoyar la autosostenibilidad del sistema, así como su valorización identitaria dentro del modelo de ordenación insular.

4.3. Los espacios sometidos a procesos de transformación de tipo tradicional: El Sistema Rural

El sistema rural en Gran Canaria está conformado por un amplio arco territorial que incluye las unidades ambientales naturales y rurales de fragilidad alta y moderada de buena parte de las zonas de cumbre y medianías insulares. En estos ámbitos hay una clara diferenciación entre la aptitud natural del terreno, ligada a sus condicionantes topográficos y climatológicos, y la aptitud productiva, relacionada con la evolución socioeconómica en la ocupación y aprovechamiento del suelo. Ambas situaciones están ligadas a actividades tradicionales que han configurado históricamente los procesos de transformación del territorio insular.



El sistema rural conforma el 60% de la superficie insular, incorporando de forma bastante equilibrada los núcleos de población rurales y su entorno agrario junto con formaciones vegetales y plantaciones forestales de interés natural que se concentran en las medianías y cumbres de Gran Canaria, predominantemente en el borde septentrional insular.

4.3.1. La frágil integración de las tradiciones y el desarrollo productivo

En el sistema rural se integran de una forma característica la aptitud natural y productiva del territorio con las actividades humanas de tipo tradicional.

Esta labor de integración ha producido paisajes de gran valor e interés, ligados a la transformación respetuosa de las formas naturales del territorio para establecer un modelo de ocupación del suelo de baja densidad asociado a las formas tradicionales de poblamiento rural y la actividad agraria.

La evolución histórica de Gran Canaria está ligada a la adecuación del medio insular a las necesidades de abastecimiento y sostenimiento de la creciente población. Desde los primeros años, en que fueron repartidas y roturadas las primeras vegas agrícolas en las medianías del norte y este de la isla, siempre en torno a los poblados originarios que configuraron posteriormente también los primeros asentamientos urbanos, se empezó a consolidar un nuevo paisaje donde la intervención humana ha sido la clave.

Los posteriores monocultivos agrícolas – papa, plátano, tomate – que han sustentado el desarrollo socioeconómico insular, de la mano de la agricultura intensiva y de exportación, transformaron de forma más drástica el medio insular. La necesidad de aumentar la superficie explotable y mejorar las condiciones de riego y mecanización forzaron al abancalamiento de las parcelas más agrestes y, en algunos casos, supuso la eliminación de sus condiciones naturales originarias para rentabilizar la productividad agrícola.

El resultado final ha sido una transformación drástica del paisaje rural con graves impactos, en determinados entornos de medianías y cumbres, por la extracción y traslado de toneladas de suelo fértil para abastecer a los nuevos aterrazamientos agrícolas, además de la contaminación química del sustrato derivado del uso indiscriminado de fertilizantes y nitratos.

El abandono progresivo de la actividad agrícola en época reciente, por la terciarización de la actividad económica ligada al potente desarrollo turístico, ha empeorado esta situación sobrevenida al favorecer procesos erosivos y de desnaturalización, la reducción de la biodiversidad, la colonización de especies vegetales foráneas y la actividad extractiva de picón, arena y piedra para la construcción.

Estos efectos adversos derivados del cambio de paradigma económico han afectado al sistema rural de dos formas distintas.

Por un lado, se ha producido un proceso divergente de especialización económica hacia los productos agrícolas más rentables incorporando nuevas técnicas productivas e industrializadas que han mejorado ostensiblemente la producción asegurando un nicho de mercado internacional para las exportaciones.

En este proceso se ha favorecido la concentración empresarial, la renovación generacional, el incremento de la producción, la maximización de beneficios y la agrupación parcelaria de los terrenos con mejor renta de posición.

Sin embargo, aquellos terrenos que no han entrado en este proceso de mejora técnica y modernización industrial, o han sido abandonados por la pérdida de competitividad, o se han visto influenciado por las presiones urbanísticas de su entorno.

En efecto, la colindancia entre el sistema rural y el sistema urbano provoca tensiones sobre las formas tradicionales de poblamiento del primero, introduciendo formas y modos de la transformación urbanística de los asentamientos residenciales, y exportando tipologías y modelos edificatorios de carácter urbano.

También ha provocado la intromisión de determinados equipamientos, dotaciones y servicios que se ubican en las inmediaciones urbanas del sistema rural, más por cuestiones económicas – menor valor de suelo, disponibilidad parcelaria, etc. – que por la demanda efectiva o las necesidades de accesibilidad.

De este modo, se aumentan las pautas de movilidad y de atracción poblacional tensionando el sistema rural con la necesidad de incorporar nuevas infraestructuras y redes viarias que intenten cubrir las evidentes carencias de conectividad y articulación territorial del medio rural urbanizado.

Por otro lado, la dinámica rural en las vegas interiores de medianías, y en mucha menor medida en la cumbre, ha seguido un proceso distinto muy influenciado por las presiones de dispersión edificatoria y las políticas proteccionistas.

En este caso, la pérdida de competitividad agrícola ha sido debida a la compleja orografía, la escasez de agua y el minifundismo. Las técnicas tradicionales de aprovechamiento productivo derivaron en prácticas inadecuadas sobretodo en zonas de fuerte pendiente, dando lugar a desmontes, extracciones de tierras, la esquilmación de los recursos hídricos subterráneos y una intrincada red de pistas y carreteras para dar acceso a todas y cada una de las parcelas productivas. Este deterioro continuado restó rentabilidad económica a la producción, reduciendo su aprovechamiento al autoconsumo o la explotación testimonial.

Sin embargo, otra vez su posición periférica respecto al sistema urbano provoca presiones demográficas ante el desencanto de las masificaciones urbanas y las nuevas pautas de difusión residencial. El abandono de la mayoría de las parcelas más pequeñas, cuya situación rural las hace económicamente asequibles para las clases medias frente al precio de la vivienda urbana, junto a determinadas políticas pretéritas de fomento de la vivienda autoconstruida, fomentaron la transformación masiva del medio rural, legal o ilegalmente.

Ante la falta de disciplina urbanística y la improvisación en el gobierno del territorio, la destrucción de suelo agrario mediante su ocupación por la edificación, la urbanización y las infraestructuras aumentó irremediamente mutando el sistema rural en un espacio urbano extensivo, remedando una ciudad-jardín de origen espontáneo e impactante.

Este sistema rural, pero con fuertes tensiones urbanas, se ha destinado al ocio intensivo de fin de semana y a actividades recreativas de fuerte impacto sobre el paisaje, así como a un turismo rural en el que prevalece su condición de alojamiento de larga estancia sin poner en valor el patrimonio etnográfico ni los usos y costumbres tradicionales.

Pero, sobre todo, se ha colonizado por una segunda residencia – alternativa al sol y playa afecto al litoral urbano – para una población que ha malinterpretado los valores identitarios del medio rural. Esta interpretación del paisaje lo ha dejado reducido conceptualmente a un compendio de elementos naturales transformados por la acción humana que, por tanto, admite seguir siendo reformado, fragmentado y ocupado para satisfacer las ansias de un entorno natural, despejado y abierto, que no puede ser cubierto por la percepción sobresaturada e infradotada que se ha impuesto sobre los asentamientos poblacionales del sistema urbano.

Junto a estos asentamientos urbanos denostados por la población han proliferado asentamientos dispersos, cuando no incluso aislados, en los que se han implantado edificaciones, aisladas o en torno a núcleos urbanos en el medio rural, con sucedáneos mixtificados y empobrecidos de los valores arquitectónicos y etnográficos rurales. Unas construcciones apoyadas sin más en la estructura agraria preexistente, cuyas infraestructuras son incapaces de asumir el incremento de densidad de uso ligado a la fuerte residencialización.

Para resolver los evidentes problemas de abastecimiento se hace necesario planificar nuevas conexiones e instalaciones a través de un entorno paisajístico de gran fragilidad y fuertes condicionantes topográficos y ambientales. Los efectos negativos en el paisaje de las redes aéreas de energía y telecomunicaciones, los vertidos incontrolados de aguas fecales ante las evidentes carencias de saneamiento y recogida de residuos, la reasignación de recursos hídricos para consumo humano que obliga a la extensión indiscriminada de las redes de transporte y distribución de aguas, pero sobretodo el elevado impacto y costo económico de los accesos viarios ante la complicada orografía y la estructura de asentamientos extremadamente dispersa y compleja, ha dado lugar a un paisaje rural fuertemente antropizado con evidentes concomitancias con el sistema urbano.

Frente a esta situación, que es el resultado de un proceso histórico de abandono progresivo de un modelo territorial de ocupación que ha dado lugar a un determinado paisaje equilibrado

entre los valores ambientales, económicos y sociales, las políticas de actuación han optado por un modelo proteccionista que se aleja de la propia evolución real del sistema.

Apostando por la preservación de las aptitudes naturales, al ser entendidas como valores intrínsecos y no como una capacidad propia para ser aprovechada de forma sostenible, se han intentado potenciar las mismas en detrimento de sus aptitudes productivas.

Así, el sistema rural ha sido entendido como una extensión del sistema natural que, desde la óptica de los hábitats y espacios naturales, haría factible su concepción como una zona periférica de protección de los mismos.

Esto ha limitado mucho el marco de actuación, desincentivando actividades que tradicionalmente existían en el sistema rural por cuestiones medioambientales, introduciendo figuras de protección ajenas a la propia realidad socioeconómica de los asentamientos poblacionales existentes, o favoreciendo mecanismos de regeneración natural en espacios antropizados carentes de valores ambientales originales.

Sin duda, estos mecanismos han supuesto una desvalorización del sistema rural como tal, al imponer una visión ambientalista sobre una realidad cuyas características sociales y económicas no tenían la fortaleza suficiente para afrontar el reto de las tensiones especulativas derivadas de su posición periférica con el sistema urbano. Una realidad territorial que es el producto resultante de la combinación de factores económicos, roles sociales y condicionantes ambientales que dieron lugar a un determinado paisaje de gran valor e interés cultural. Un paisaje cuya fuerte identidad territorial es una de sus principales fortalezas para definir su papel dentro del modelo de ordenación insular.

En conclusión, aunque el sistema rural es la consecuencia territorial de la transformación del sistema natural para su aprovechamiento productivo, los paisajes que ello ha producido son la confluencia de los valores sociales, culturales y ecológicos de una época, cuyo interés sobrepasa la dimensión económica al definir la identidad pretérita de buena parte de la superficie insular.

Los espacios y paisajes protegidos por sus características rurales, con usos o actividades dispersas marcadamente agrarias, se caracterizan por un mínimo nivel de transformación y una máxima articulación formal y funcional, pero cuyo modelo de ocupación del suelo ligado a las formas tradicionales de poblamiento y las actividades agrarias ha ido degenerando, por causas externas y el propio desarrollo socioeconómico insular, en una dispersión edificatoria desestructurada e impactante.

Esta situación de degradación urbanística del sistema rural se confronta con las políticas proteccionistas de corte ambientalista que han favorecido su naturalización y, como consecuencia, la pérdida de parte de sus valores rurales identitarios.

SISTEMA RURAL →	Modelo de ocupación de fuerte identidad territorial en abandono progresivo
	Conformación de paisajes culturales de gran valor patrimonial e interés ambiental
	Desvalorización ecologista de las características socioeconómicas del modelo
	Política proteccionista de las aptitudes naturales frente a las aptitudes productivas
	Afectado por las tensiones residenciales y especulativas del sistema urbano
	Problemas de contaminación y agotamiento por la excesiva explotación productiva
	Impacto ambiental de la dispersión edificatoria y las necesidades infraestructurales
Transformación drástica del soporte natural por las nuevas implantaciones	

4.3.2. Hacia un reforzamiento identitario del desarrollo rural

En el sistema rural se ha producido una integración de las actividades económicas con las formas naturales del territorio, conformando paisajes culturales de fuerte identidad territorial. Una transformación del medio insular respetuosa con los valores ambientales, económicos y sociales que han configurado históricamente el modelo tradicional de ocupación del suelo hasta el reciente cambio de paradigma económico.

En efecto, la terciarización de la economía, apoyada en el sector servicios, turístico y de la construcción, ha supuesto nuevas formas de implantación que responden a lógicas distintas a las tradicionalmente empleadas.

Estas tensiones territoriales son más evidentes en los bordes de contacto entre el sistema rural y el sistema urbano, en tanto en cuanto se interrelacionan estructuralmente y se influyen socioeconómicamente. Igualmente ocurre en su interdependencia con el sistema natural, del que aprovecha eficientemente aquellos recursos con aptitudes productivas adecuando las formas de explotación a los condicionantes ambientales y paisajísticos del entorno.

Es esta condición de interfaz entre lo natural y lo productivo lo que se constituye como una oportunidad para fortalecer la identidad territorial del sistema rural dentro del modelo de ordenación insular.

Aunque hasta ahora se han reducido las intervenciones a la protección de los valores naturales o a la preservación estricta de las actividades agrarias preexistentes, se abre todo un campo de experimentación a partir del análisis y exploración de los modos y formas de transformación tradicional del suelo.

La configuración del sistema rural es el resultado cultural de un proceso de antropización inicialmente sostenible que, por tensiones externas e intereses ajenos, se ha degenerado notablemente. Por ello, se hace necesario procurar la conservación de los valores del suelo rústico de actividad agraria preservándolo de la urbanización y de las infraestructuras, procurando una adecuada integración formal y funcional de sus cualidades productivas con las formas de asentamiento poblacional colindantes. Pero también hay que potenciar el aprovechamiento de los recursos naturales alternativos como complemento de la actividad productiva.

Ambas pautas económicas son básicas para el sostenimiento del desarrollo rural, ya que la primera configura el paisaje transformado llenándolo de contenido y utilidad, y el segundo adecúa su intensidad a las necesidades de control y gestión agroambiental del medio incorporando nuevas economías que hagan más viable su sostenibilidad.

De este modo, se podrían definir actuaciones de protección, regeneración o recuperación paisajística del espacio rural, ligadas a la incentivación del cultivo de especies autóctonas en plantaciones ecológicas, o la repoblación con especies alternativas que permitan actividades de recolección o manipulación de sus derivados, o incluso la reforestación controlada en entornos naturales de valor económico. Todo ello, desde el entendimiento de que la restauración, mejora y conservación de los recursos naturales existentes permite mantener la calidad de los paisajes culturales asociados sin perder su interés económico, al fortalecer su aptitud productiva y natural de manera equitativa.

Además, este tipo de actuaciones deberían transversalmente cubrir con los objetivos de descontaminación del sustrato y recuperación de los acuíferos esquilados, favoreciendo el control de los procesos erosivos y la recuperación de los bancales y terrazas atendiendo a las formas tradicionales de transformación paisajística para la adecuación del soporte.

De esta manera, se restituiría el carácter identitario del sistema rural en lo que a integración paisajística se refiere.

Con las correcciones oportunas, también podría extrapolarse estas formas tradicionales de ocupación e implantación para la resolución de los eventuales impactos derivados de las necesidades infraestructurales de acceso, de abastecimiento energético e hidráulico, de saneamiento o de eliminación de residuos.

En este sentido, es clave la resolución de la recogida, depuración y reutilización de aguas residuales evitando su derivación al sistema urbano o, en el peor de los casos, su vertido ilegal. El desarrollo de sistemas alternativos de tratamiento por depuración natural (como los humedales artificiales o las fosas sépticas) permite establecer una política decidida de gestión descentralizada y productiva de las aguas residuales generadas en ámbitos rurales y espacios naturales. A su vez, su implementación en ámbitos afectados por extracciones de tierras o explotación de áridos permitiría programar actuaciones para la recuperación de estos espacios degradados, restaurando sus condiciones ambientales.

Otro objetivo prioritario ha de ser la ordenación territorial integrada de las formas tradicionales de poblamiento, evitando los errores pasados y corrigiendo las tensiones especulativas sobrevenidas, pero sin llegar a negar la evidencia de que el uso residencial forma parte del producto socioeconómico que es el sistema rural.

Ante la dispersión edificatoria y fragmentación territorial, que ha derivado en tendencias de colmatación de marcado carácter urbanístico, se hace necesario establecer los condicionantes ambientales y paisajísticos que pauten la implantación territorial del uso residencial en un determinado entorno rural, para no perder su identidad y degenerar en un producto urbano.

Para ello, el uso residencial ha de compatibilizarse con cualesquiera actividades económicas, en especial las explotaciones agrícolas o pecuarias, que siendo tradicionalmente acordes con el medio rural contribuyan a su desarrollo ambiental, social y económico, favoreciendo la permanencia de la población residente pero también su pertenencia a un determinado modo de vida.

Con ello se pretende evitar las incompatibilidades por prevalencia de las condiciones de habitabilidad sobre la aptitud productiva del suelo, así como la extensión inadecuada y la transformación urbanística ineficiente de las formas tradicionales de asentamiento de la población.

Se trata de potenciar el crecimiento endógeno de los asentamientos existentes, especialmente aquellos que presentan posiciones de borde con el sistema urbano, donde su carácter periférico pone en cuestión sus aptitudes naturales y valor productivo a favor de su integración en el proceso urbano.

Estos núcleos se constituyen en centros locales de servicios para su contexto inmediato, por lo que deben potenciar y fomentar su capacidad de atracción de aquellas actividades comerciales y de asistencia, para que puedan prestar servicios a la población disgregada en su ámbito de influencia dentro del sistema rural.

Con esta medida, las formas tradicionales de asentamiento se constituirían en los elementos principales de relación entre el sistema rural y el sistema urbano, pero dotando al residencial disperso en el sistema rural de los servicios propios demandados al sistema urbano sólo en estos núcleos urbanos en el medio rural así reconocidos.

Se trata de incorporar así acciones que dinamicen el medio rural no por aumentar el flujo de visitantes sino por consolidar las poblaciones ligadas al mismo. Estos procesos recualificadores pueden ir de la mano de una serie de usos aún incipientes, cuyos atributos pueden inducir sinergias de reequilibrio integral.

Determinadas actuaciones ejemplares de carácter agrícola o de dotación ocasional de parques periurbanos, cercanos a los principales asentamientos del sistema urbano, pueden atraer los flujos de ocio en la naturaleza reduciendo las intensidades de uso sobre el resto de la red de infraestructuras y servicios del sistema rural, pero también permite identificar zonas de interés

agro-ambiental de la periferia urbana en las que proteger sus valores al incorporarlos activamente en el diseño identitario de estos espacios.

Estos espacios cualificadores, a su vez, pueden sustentar el embrionario tejido turístico al darle un valor añadido ligado a la realidad socioeconómica del sistema rural, y superando el limitado enfoque de alojamiento en la naturaleza que ha prevalecido hasta ahora.

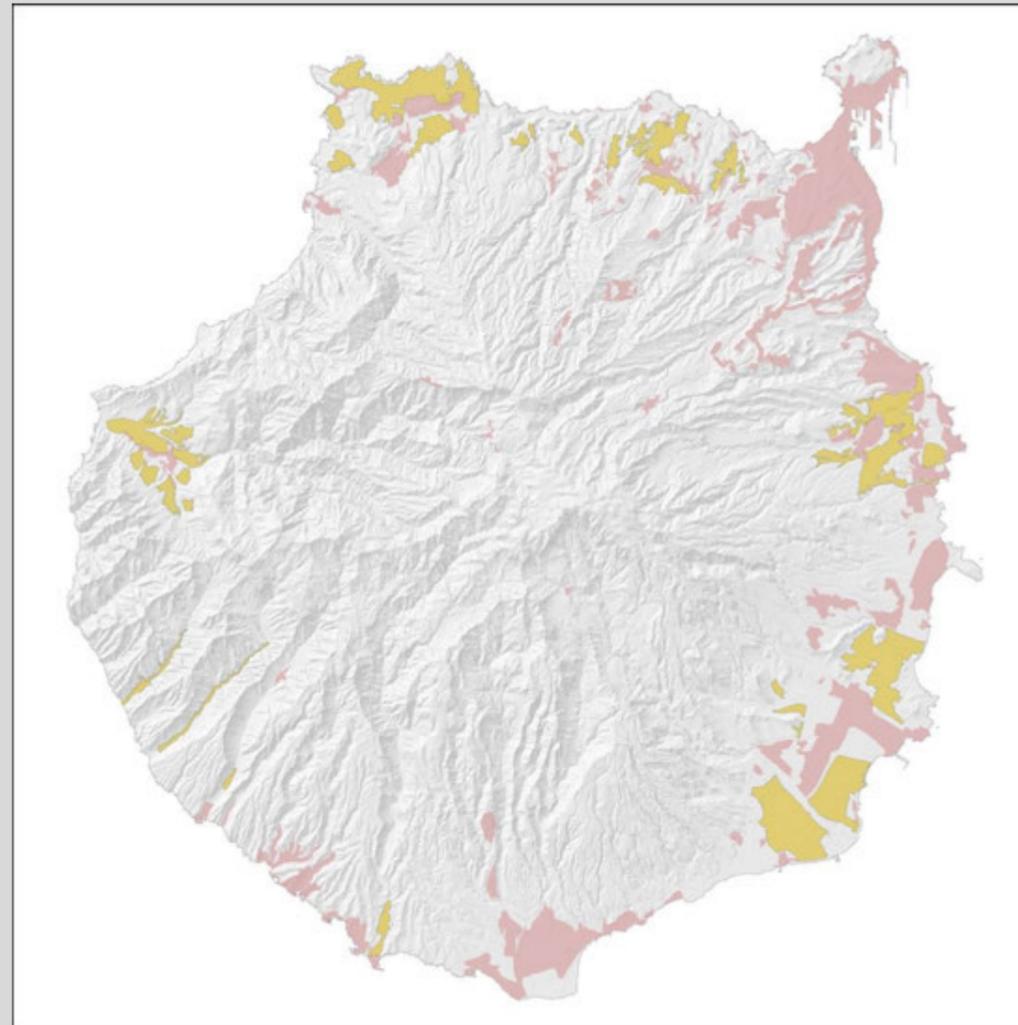
La reformulación del turismo rural debe atender también a la resolución de los eventuales impactos que de ello se deriven, desde la perspectiva de complementar las rentas agrarias, fomentando instalaciones de producción de energías renovables y ahorro energético asociadas, o coparticipando en la valorización de los residuos agrarios para la producción de piensos y compost.

Por último, la puesta en valor del patrimonio arqueológico y etnográfico debe sustentar una interpretación histórica del sistema rural que revierta en la propia identificación de sus virtudes y defectos como forma de reconocer, analizar y trabajar con las formas tradicionales de ocupación y su actualización a los condicionantes de la vida moderna.

Solamente interpretando lo que se ha hecho hasta ahora se pueden encontrar propuestas adecuadas al sistema rural, sin extrapolar soluciones del sistema urbano o natural, unas veces impactantes y otras inmovilistas, pero que en general niegan la identidad rural propia forjada con los siglos.

4.4. Los espacios destinados a actividades estratégicas intensivas para la población: El Sistema Urbano

El sistema urbano en Gran Canaria está conformado por un amplio corredor territorial que incorpora las unidades ambientales urbanas, de muy baja fragilidad, y aquellas unidades ambientales rurales, de fragilidad moderada y baja, asociadas a dinámicas urbanas o con procesos de explotación agrícola intensiva, que bordea la isla en sus vertientes litorales del norte, este y sur. Por su configuración, el sistema urbano compendia vacíos territoriales estructurantes con asentamientos poblacionales, dando respuesta en base a criterios de accesibilidad, rentabilidad y pertinencia a la implantación de toda clase de actividades productivas intensivas y servicios básicos asistenciales a la población, configurando una red difusa de núcleos de población y centros de actividades económicas.



El sistema urbano conforma el 11% de la superficie insular, incorporando los principales asentamientos urbanos de población así como los espacios destinados a las actividades económicas, incluidas las zonas agrícolas intensivas, industriales, turísticas y científico-tecnológicas de los dos principales corredores costeros al norte y este insular.

4.4.1. El crecimiento extensivo en la transformación del suelo

El equilibrio entre oferta de servicios y demanda de actividades se aglutina en los tejidos productivos del sistema urbano conformando soluciones urbanísticas de gran complejidad y densidad.

Ante el rápido crecimiento socioeconómico reciente y la extensión indiscriminada del espacio urbano sobre los suelos no ocupados, se ha provocado una disgregación y fragmentación de los hábitats naturales preexistentes, así como un escaso control de los impactos paisajísticos derivados de la actividad de transformación urbanística y de la intensificación de los aprovechamientos económicos.

Precisamente, la activa transformación del medio en el sistema urbano y su posición estratégica en el contorno litoral de la isla ha ejercido una enorme presión sobre los ecosistemas costeros, principalmente con la actividad urbanizadora residencial y turística.

Esto ha supuesto serias afecciones ambientales sobre el litoral de los equipamientos e infraestructuras localizadas en el sistema urbano, que han aprovechado las mejores condiciones de superficie y extensión de la costa para ubicarse e interrelacionarse. De tal manera que hay una concentración de redes y servicios en las cotas más bajas para atender a toda la población circundante, en buenas condiciones de conectividad y accesibilidad.

También se incorporaron las grandes extensiones costeras a la producción agrícola intensiva, aunque para ello requiriesen adecuar sus condiciones naturales, dado que eran terrenos menos fértiles y de secano.

La realidad productiva de estos corredores costeros ha forzado una práctica indiscriminada de explotación hidráulica que ha puesto en peligro el nivel freático del acuífero insular, favoreciendo la salinización del sustrato por intrusión del agua de mar. Un proceso de deterioro del acuífero que empobrece la fertilidad del suelo, ya de por sí menor, ante lo cual se optó en su momento por la extracción y traslado de toneladas de suelo fértil de las medianías insulares hacia los nuevos aterrazamientos de costa, así como el uso indiscriminado de fertilizantes y nitratos.

Esta especialización productiva en la agricultura intensiva de exportación, introdujo nuevas especies y técnicas de cultivo ligadas al aumento de la productividad (invernaderos, riego por goteo, mecanización agrícola, envasado y preparación de productos) y alejadas de las prácticas tradicionales de producción, y fueron contaminando el suelo de instalaciones y construcciones aisladas, de tal forma que el paisaje ha perdido la concepción de lo natural a favor de su pura vocación económica.

Sin embargo, el posterior cambio de paradigma hacia la terciarización económica, apoyado en el rápido crecimiento turístico iniciado a partir de la década de los setenta del siglo XX, supuso un abandono de la agricultura y la migración demográfica interna para cubrir las vacantes ofertadas en servicios y hostelería en los nuevos dos motores socioeconómicos insulares: la capital insular y la zona turística.

Ambas centralidades, de carácter eminentemente urbano, fueron atrayendo población tanto a sus inmediaciones como a los núcleos cercanos, repitiendo los esquemas de transformación urbanística del suelo sobre el resto del territorio, y consolidando una doble función para las piezas agrícolas de las franjas costeras dentro del sistema urbano.

Por un lado, se convierten en suelos estratégicos por la demanda de terrenos con condiciones geográficas aptas para atender las exigencias de amplitud y accesibilidad de las explotaciones primarias intensivas y de las incipientes actividades económicas industriales centradas en la alimentación y la elaboración de bienes de consumo.

Por otro lado, tienen valor estructurante porque estos vacíos territoriales ayudan a pautar, delimitar y cualificar la periferia urbana inmediata de los asentamientos poblacionales condicionando las formas de implantación territorial de las nuevas extensiones urbanas.

En estos ámbitos, que podríamos denominar “espacio frontera”, se produce una ruptura más o menos brusca del patrón de conformación del sistema urbano, de forma que el espacio urbanizado se interrumpe, dando paso a una franja de territorio expectante cuya característica principal es la de vacío territorial dentro del sistema urbano.

Sin embargo, esta cualidad diferenciada de las piezas agrícolas intensivas como actividad económica estratégica y forma de implantación territorial estructurante, se ha visto afectada no sólo por la atomización parcelaria y la pérdida de rentabilidad económica, sino también por el lucro especulativo derivado del bajo valor económico de estas bolsas de suelo frente a los costes de adquisición y transformación del suelo urbano y urbanizable.

Así, se fomentó una centrifugación de ciertos usos colectivos que demandaba la población (como colegios, residencias, equipamientos...) que requerían de grandes superficies de suelo, o de usos molestos, peligrosos o insalubres que, en vez de ubicarse en suelos industriales, se toleraban sobre estos suelos rústicos.

O peor aún, cuando la población empezó a criticar la masificación urbana y el decalaje entre la demanda ciudadana y los servicios existentes, se creó un estado de opinión a favor de soluciones extensivas de baja densidad y en contacto directo con la naturaleza que produjo una derivación residencial de estas periferias urbanas.

Como resultado de estas presiones inmobiliarias, se ha consolidado un proceso de banalización y disminución de la actividad económica en estos vacíos territoriales, en donde han surgido distintas urbanizaciones aisladas o ensanches urbanos fuertemente residencializados, dominados por la segregación social y funcional, que ha ocupado indistintamente buena parte del espacio periférico del sistema urbano mediante tejidos inconexos y escasamente cualificados, faltos de coherencia territorial y articulación urbana, y con un gran impacto paisajístico de apreciables costes ambientales.

Estos nuevos asentamientos y centros de producción no repitieron, ni adaptaron, ni buscaron coexistir con las formas tradicionales de ocupación del suelo, sino que exportaron los procesos de transformación urbanística de las ciudades extendiendo sin más el sistema urbano sobre las lomas, cauces, y vegas en contacto inmediato.

Además, esta fuerte residencialización del espacio periférico del sistema urbano no supuso, como hubiera cabido esperar, un abaratamiento de los costes de adquisición y transformación del suelo.

La decantación urbana de la periferia supuso el incremento del valor de dicho suelo, al asociarle expectativas urbanísticas no reales ligadas a los nuevos usos que estaban siendo tolerados en detrimento de su potencial económico estratégico. Por su parte, la potenciación del sector servicios ayudó a mantener también los precios del suelo en las ciudades ante las tensiones especulativas para la implantación de nuevas actividades económicas y centros de producción.

Por lo tanto, los fuertes flujos migratorios, el cambio de paradigma económico y la concentración de infraestructuras y servicios han condicionado la implantación urbanística de los distintos asentamientos poblacionales y, en cualquier caso, ha supuesto el incremento de los costes de transformación del suelo.

Como se puede observar ninguno de estos criterios atendía ni a los condicionantes ambientales, ni al potencial productivo ni a los valores paisajísticos o de identidad del medio en que se insertaban.

De esta manera, el trasvase de población y el fuerte crecimiento demográfico – y turístico – ha forzado una mayor dispersión edificatoria, donde los valores históricos han sido entendidos como un hándicap para la recualificación socioeconómica de los núcleos y ciudades existentes.

Algunas veces se han producido sobre las propiedades edificadas intervenciones sustitutorias con pérdida del propio patrimonio cultural. Otras veces, se han enquistado ciertas situaciones de despilfarro urbanístico, debido a la especulación inmobiliaria, que han dado lugar a la permanencia de vacíos internos no cualificados o de zonas inadecuadamente edificadas.

Estas situaciones anómalas en la cualificación de los tejidos productivos impiden articular un sistema jerarquizado de asentamientos poblacionales, y de centros de producción económica.

Debido a la extensa transformación urbanística del suelo se ha multiplicado excesivamente en los últimos años el consumo de recursos hídricos, resuelto con procesos de desalación o depuración que requieren de un alto consumo energético. Una creciente demanda energética que se suma al consumo privado por parte de la población residencial y turística, suministrada por recursos naturales no renovables y alóctonos, como son los derivados del petróleo.

Debido a la dispersión edificatoria, los problemas de saneamiento y vertido de aguas fecales han requerido la instalación de sistemas de tratamiento de pequeño tamaño, con dificultades de mantenimiento y conectividad y sin medios suficientes para eliminar adecuadamente los lodos y efluentes. Unos restos que deben ser tratados en los complejos ambientales los primeros y en estaciones depuradoras de aguas residuales los segundos, junto al aumento espectacular de residuos de la población. Las actuales instalaciones de gestión de residuos no están aún adaptadas a las necesidades existentes, y carecen todavía de medidas efectivas de reutilización, transformación o eliminación. Estas limitaciones y condicionantes infraestructurales se ven empeoradas por la insularidad y coste prohibitivo de su tratamiento o aprovisionamiento en el exterior.

Para articular estos asentamientos poblacionales en su proyección, dispersa y desconcentrada, sobre el territorio ha sido necesario aumentar las redes de transporte fragmentando parte de los vacíos territoriales próximos o adyacentes que estructuran el sistema urbano. Sin embargo, el incremento de la movilidad terrestre se ha hecho bajo el predominio del vehículo privado, provocando el aumento continuado de carriles y vías alternativas cada vez más complejas y con un mayor potencial de impacto sobre el territorio.

Además, estos corredores viarios han atraído en torno a sí la localización de equipamientos estructurantes, especialmente de carácter comercial e industrial, induciendo a su congestión al mezclar tráfico pesado con tráfico locales.

Este hecho dificulta los largos recorridos provocando pérdidas económicas, contaminación atmosférica e incremento de los consumos energéticos. Además, la ubicación de estas actividades en áreas periurbanas ha contribuido a la simplificación y desertización de los asentamientos poblacionales reduciendo la prestación de servicios y la variedad y complejidad de su tejido productivo. De tal modo que se ha transformado la estructura comercial y de distribución, produciendo inestabilidad en el pequeño comercio tradicional, del que se deriva una afección directa a la estructuración urbanística y territorial del sistema urbano.

SISTEMA URBANO →	Extensión de tejidos económicos, residenciales y turísticos en el litoral
	Articulación urbana sobre las redes viarias y el incremento de la movilidad terrestre
	Graves afecciones ambientales por la concentración urbanística de redes y servicios
	Fragmentación de hábitats naturales por la sobrepresión infraestructural
	Deslocalización periurbana de equipamientos estructurantes
	Masificación urbana y decalaje entre demanda-servicios existentes
	Segregación social y funcional, desarticulación territorial y urbana
	Crecimiento urbano sobre tejido agrícola improductivo no rentable

Situaciones enquistadas de despilfarro urbanístico o mal edificadas
Centrifugación de polaridades urbanas inconexas, desarticuladas y mal cualificadas
Problemática en aumento con residuos, recursos hídricos y energéticos
Espacio frontera expectante para el desarrollo urbano en el sistema rural

4.4.2. Hacia la jerarquización del sistema urbano por recualificación extensa de la ciudad

La cohabitación de asentamientos poblacionales con centros de producción y utilización intensiva del suelo – que incluye usos y actividades económicas intensivas como las agrícolas, industriales, empresariales, turísticas y científico-tecnológicas – ha dado lugar a una extensiva transformación del suelo vacante de los dos principales corredores litorales de la isla.

Sin embargo, el crecimiento residencial y la intensificación productiva han superado con creces los límites de lo urbano, haciéndose necesario recuperar la vertebración con el territorio, ahondando en la relación con el espacio periurbano y, sobretodo, con el espacio litoral.

Como primer objetivo, es necesario preservar las piezas territoriales más naturales, con hábitats y ecosistemas de interés, mejorando a su vez el paisaje de las periferias urbanas.

Estas piezas territoriales han de ser objeto de un cuidado análisis de su fragilidad territorial por parte de los instrumentos de planeamiento para su vertebración paisajística en el espacio periurbano, como una frontera entre lo urbano y lo rural, o entre lo urbano y lo natural, según el caso y los valores en presencia.

Estos vacíos territoriales han de ser resueltos urbanísticamente a partir de la articulación de posibles usos de ocio y tiempo libre en los bordes urbanos de estas piezas territoriales, potenciando su condición de vacío no densificado en contraposición a los asentamientos urbanos que los contienen.

Sólo de esta manera, entendiendo el espacio frontera como una zona para la regulación y límite del crecimiento urbano, se pueden evitar los procesos de degradación, de raíz meramente económica o de oportunidad, a los que han sido sometidos los vacíos territoriales del sistema urbano en los últimos tiempos.

Hay que tener en cuenta que los usos colectivos de carácter urbano han sido eyectados a la periferia urbana apoyándose en las redes de transportes e infraestructuras, colonizando explotaciones agrícolas intensivas abandonadas de forma premeditada o, en el peor de los casos, afectando a hábitats naturales de relevancia y degradando ecosistemas con valores ambientales y paisajísticos de interés.

También, por las dinámicas urbanas, determinados usos de alto consumo de suelo y de alto impacto paisajístico acaban proliferando en este espacio periurbano. Principalmente, la carestía del suelo consolidado frente a la atomizada propiedad agrícola, desprovista del gradiente de plusvalías que genera la clasificación urbana o urbanizable, posibilita esta reacción que ha sido tolerada hasta ahora en el suelo rústico.

La naturaleza residual y potencial degradante de estas actividades no es tenida en cuenta ante el provecho lucrativo no regulado que suponen estos usos, favoreciendo la pérdida o degradación de los usos agrícolas existentes.

En su momento, estos terrenos fueron sometidos a procesos de transformación similares a la urbanización para mejorar su productividad como explotaciones agrícolas intensivas, de tal forma que el paisaje ha perdido la concepción de lo natural. Por eso, a largo plazo, estos suelos serían susceptibles de continuar su transformación urbanísticamente, para acoger usos y

actividades compatibles con sus aptitudes, o bien asumir los crecimientos futuros pautando, delimitando y cualificando la trama urbana resultante.

Para ello, es imprescindible implementar pautas de transformación urbanística gradual que temporalicen a largo plazo la ocupación proporcionada, ordenada y articulada del suelo en función de la proyección de la demanda y de las necesidades de servicio. Así como articular mecanismos que permitan preservar de la urbanización suelos donde pueda ser justificado sostener un tejido productivo primario, o agrícola, adscribiéndolos en atención a su condición de vacíos estructurantes, de carácter productivo, a las áreas de reparto de plusvalías de aquellos suelos urbanizables colindantes que se vayan a ver favorecidos por este rol de articulación formal dentro del sistema urbano con el que se le cualifica.

Cumpliendo con estos requisitos se aseguraría la calidad de los nuevos espacios a consolidar, al posibilitar finalmente su incorporación como vacíos territoriales, bien como espacios libres estructurantes de la sustancia urbana o bien como piezas agrícolas intensivas estratégicas para el desarrollo socioeconómico insular.

Por tanto, la adscripción de estos vacíos territoriales al sistema urbano no niega los valores ambientales o productivos. Al contrario, viene justificada tanto por la preservación del valor estratégico que se quiere mantener de dichas actividades agrícolas intensivas como por el valor estructurante de su relación territorial con los asentamientos urbanos y centros de producción económica existentes.

Para alcanzar este objetivo, es vital compatibilizarlo con el incremento de la densidad de uso del suelo urbano y urbanizable, evitando tipologías extensivas y repetitivas, y fomentando la complejidad urbana y la mezcla de funciones compatibles con el tejido residencial, de tal manera que se justifique la armonización con otros tejidos económicos, y entre ellos, particularmente, el agrícola.

La reciente ocupación del suelo ha generado en las periferias urbanas graves interferencias entre el tejido residencial y las distintas actividades económicas. Se ha denostado toda posibilidad de compatibilidad entre los usos agrícolas y el residencial, y se ha tolerado toda interferencia de los desarrollos industriales y de las infraestructuras con estos espacios productivos.

El reduccionismo de considerar como rústica toda actividad económica asociada al aprovechamiento agropecuario de los recursos naturales ha imposibilitado que sus propietarios estén en igualdad de condiciones frente a la promoción inmobiliaria y la especulación urbanística. De tal manera que se ha favorecido que esos espacios productivos perdieran su renta de posición para potenciar su inmersión en los desarrollos urbanos y la dispersión edificatoria.

Se hace necesario habilitar nuevos ámbitos especializados para el tejido productivo, no sólo para la implantación de nuevas actividades productivas sino para que las explotaciones agrícolas intensivas tengan un tratamiento urbanístico diferenciado dentro del sistema urbano, de igual modo que se ha venido haciendo hasta ahora para los espacios industriales y turísticos.

Estas medidas de contención armónica en el consumo de suelo han de ir acompañadas de herramientas eficaces para la protección del suelo productivo de manera compatible con aquellas actividades complementarias que aseguren dicha productividad. Esto implica, por un lado, asegurar un correcto encaje urbanístico del doble papel estratégico y estructurante de las explotaciones agrícolas intensivas en el modelo de ordenación insular, y por otro lado, refrenar las necesidades de transformación de nuevo suelo incentivando la reutilización del suelo consolidado.

La incentivación en la recuperación de espacios industriales obsoletos o de suelo turístico consolidado, que ha sido asumido en los últimos años como una prioridad territorial induciendo cambios en los modos de producción y gestión de la oferta que favorezcan la renovación urbana y la rehabilitación edificatoria dentro de los límites de capacidad de carga del territorio, debe

extenderse a todas aquellas actividades económicas que habiendo quedado incrustadas en el sistema urbano permitan potenciar una política más sostenible en el consumo del suelo.

De igual modo, la dispersión edificatoria mediante tipologías inadecuadas que rompen los criterios de jerarquía, proporcionalidad, contigüidad y articulación formal en la ocupación del suelo, ha generado un espacio amorfo e irresuelto, caracterizado por la indefinición de límites, la pobreza morfológica, y la mala calidad de materiales y acabados.

Por tanto, se hace necesario repensar estos asentamientos urbanos, identificando sus pautas tendenciales como base para argumentar el aumento de su complejidad funcional y social. En aquellos asentamientos donde existe una previsible proyección de crecimiento socioeconómico se procurará colmar la edificación, atendiendo a unos estándares mínimos de infraestructuras y servicios para dotarlos adecuadamente. Una densificación que ha de absorber, a su vez, el crecimiento endógeno de la población incentivando la concentración residencial para evitar fenómenos de segunda residencia o la extensión de la urbanización y la edificación sobre suelo no ocupado.

Esto permitiría adecuar un sistema jerarquizado de asentamientos poblacionales y piezas económicas en base al cual ajustar las redes de infraestructuras y servicios a las necesidades de la demanda, a la vez que desconcentrar los equipamientos y dotaciones en todo el territorio insular, diversificando las posibles centralidades.

Pero también ayudaría a controlar la creciente dispersión residencial si se establecen las herramientas urbanísticas adecuadas para premiar la reubicación de aquellas situaciones edificatorias fuera de ordenación, que pervierten las aptitudes naturales y productivas del suelo que ocupan. O instrumentos urbanísticos que ayuden a derivar los flujos residenciales hacia los asentamientos socioeconómicamente más dinámicos, estableciendo condiciones para incentivar la implantación de determinadas actividades productivas, o estableciendo condiciones para pautar su posible crecimiento urbanístico en aras al refuerzo de su rol territorial dentro del sistema urbano.

Además, potenciaría una política más sostenible de desarrollo del sector servicios, al acercar los equipamientos y dotaciones a la población residente y al ayudar a diversificar las economías locales, reduciendo las necesidades de movilidad y satisfaciendo mejor el acceso a las mismas.

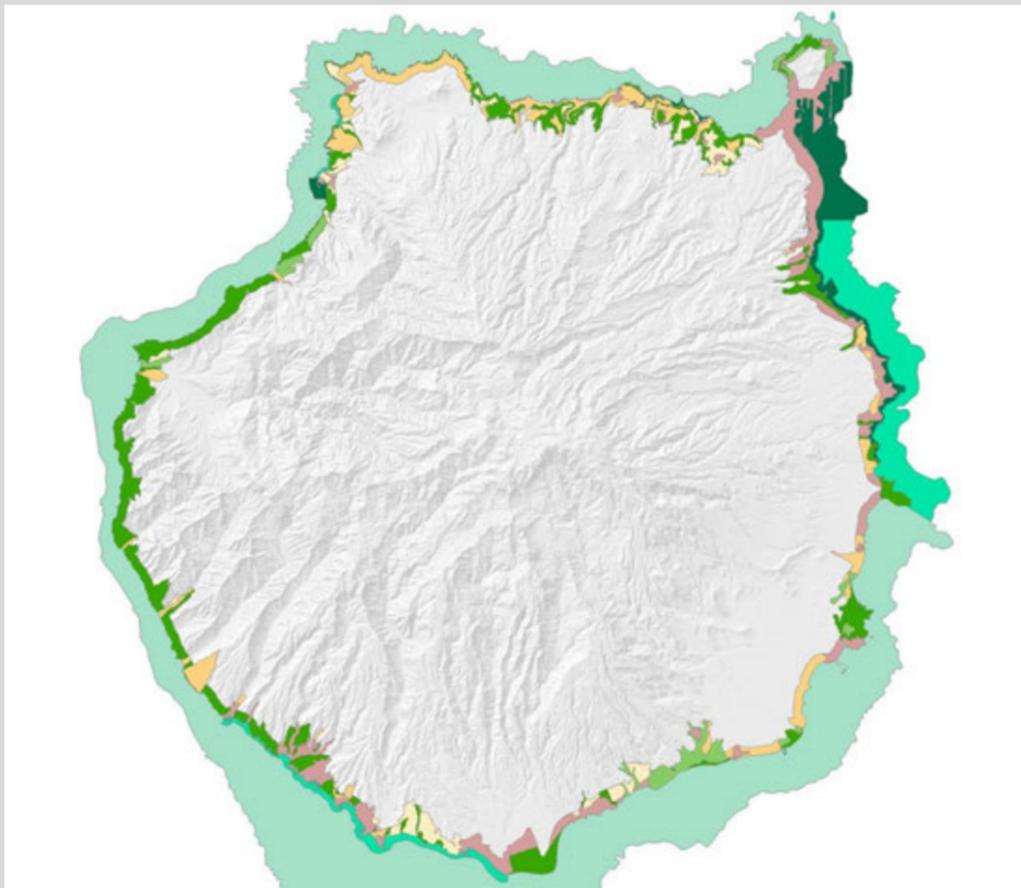
Todo ello, prestando especial atención a la regeneración urbana y la rehabilitación edificatoria, conservando la riqueza urbanística y arquitectónica de los asentamientos poblacionales con valores históricos y patrimoniales. Para lo cual habría que propiciar en las intervenciones de reutilización sostenible del espacio urbano la integración de arquitectura contemporánea con la recuperación de las formas tradicionales de transformación del suelo en su integración paisajística y ambiental.

En suma, se trata de reducir el consumo de nuevo suelo mediante prácticas y técnicas adecuadas de transformación y uso del sistema urbano. De tal manera que se pueda reducir la dependencia de las infraestructuras de transporte para asegurar la cohesión territorial y el equilibrio dotacional, reduciendo así los costes paisajísticos y ambientales ligados a esta dependencia creciente.

Para ello, no se puede obviar la posibilidad de crecimientos limitados que ayuden a impulsar la renovación y contribuyan a la diversificación económica de todos los sectores productivos presentes en el sistema urbano, y particularmente la actividad agrícola intensiva, sin dejar de lado la adecuada proporción de espacios libres, corredores verdes y vacíos estructurantes que cualifiquen y doten de identidad a las distintas centralidades jerarquizadas dentro del sistema urbano.

4.5. Los espacios del medio marino sometidos a la dinámica transformadora del litoral: El Sistema Costero

El sistema costero en Gran Canaria está conformado por una orla costera que incorpora las distintas unidades ambientales litorales y marinas asociadas a los recursos costeros más puros (hábitats y especies vegetales y animales, recursos geológicos e hídricos, etc.), en los que se incluye una fragmentaria diversidad biológica que subsiste, en la mayoría de los casos, bajo la presión de las actividades pesqueras y extractivas, o sometida bajo procesos irreversibles de transformación urbanística de sus condiciones naturales. Presenta, a su vez, unas características geomorfológicas y de dinámica sedimentaria de gran fragilidad, que testifican el proceso evolutivo de la formación volcánica de la isla.



El sistema costero incorpora un ámbito marino equivalente al 27% de la superficie insular, que está constituido por la amplia e indefinida franja en la que confluyen los medios marino y terrestre, la línea de contacto mar-tierra, y su área de influencia, sobre la que confluye el asentamiento de actividades pesqueras, agrícolas, industriales, residenciales, turísticas y científico-tecnológicas.

4.5.1. La fragilidad ambiental de la franja litoral insular

Las aguas de la isla de Gran Canaria se encuentran en un lugar del Océano Atlántico privilegiado para la vida marina, al estar influenciadas por el afloramiento de nutrientes de aguas profundas de la cercana cuenca canario-sahariana y por la extensa plataforma insular sensiblemente circular, que se extiende aproximadamente hasta una profundidad de 100 m situándose su límite exterior en distancias que varían entre 4 y 10 Km, salvo puntos excepcionales.

Los taludes insulares son asimismo estrechos y están marcados en todos los casos por unas muy fuertes pendientes, hasta llegar al cambio pronunciado de las mismas, lo cual se produce a partir de profundidades que varían, según las zonas, entre 1.000 y 3.000 m.

Por su parte, la costa insular está formada predominantemente por acantilados de gran altura, destacando las regulares columnas basálticas o las coladas lávicas que conforman un conjunto de plataformas, rasas y charcos intermareales o someros, sobretudo en sus vertientes noroccidental y suroccidental, de gran interés desde el punto de vista ecológico. De igual modo, las playas se localizan generalmente al sur de la isla estableciendo una morfología costera diferente en función de la violencia del oleaje y del abrigo a los vientos dominantes.

Esta dependencia morfológica condiciona la distribución textural de los sedimentos en la plataforma insular. Así, se observa una orla de arenas que circunda las islas, que sólo se ve interrumpida por la presencia de afloramientos volcánicos o depósitos de gravas asociados a los mismos.

Esta característica organización del medio litoral y marino, en la que la tipología de la costa y los sustratos alteran la normal distribución estratificada en bandas de los hábitats marinos, tiende a configurar una distribución ecológica en mosaico que favorece la diversidad de especies, según el tipo de sustrato, el oleaje, la profundidad y las corrientes marinas.

Por otro lado, el principal aprovechamiento del litoral, sobre todo del ámbito terrestre, ha sido la ocupación física tanto por asentamientos de población como por infraestructuras y otras instalaciones para actividades agrícolas y pesqueras. De hecho, parte de los actuales asentamientos urbanos costeros tienen sus orígenes, precisamente, en torno a algún pequeño puerto mariner.

Sin embargo, cuando las condiciones físicas del terreno lo han permitido, la franja litoral ha sido ocupada por multitud de usos, muchos de los cuales están vinculados a actividades residenciales, industriales y turísticas que, generalmente, han supuesto una transformación irreversible de las condiciones naturales de su borde litoral. De hecho, muchos de los núcleos de población y principales infraestructuras de Gran Canaria se emplazan, precisamente, en contacto con estos ámbitos del litoral o en sus proximidades.

En lo referente a las infraestructuras marítimas, los principales puertos con actividad comercial, industrial y de transporte de pasajeros en la isla se encuentran ubicados a lo largo de la plataforma costera oriental y en el sector noroeste de la isla. Estos son el Puerto de Las Palmas, el Puerto de Salinetas, el Puerto de Arinaga y el Puerto de las Nieves, que representan las principales vías de comunicación marítimas, a la vez que los principales puntos del borde litoral más transformados por estas infraestructuras.

La instalación más destacable es el Puerto de Las Palmas, por ser un enclave estratégico en relación con las grandes rutas comerciales marítimas, consolidando su relevancia nacional e internacional. Es el principal puerto en el Atlántico Medio Oriental, punto principal de salida de las mercancías insulares destinadas a la exportación y, además, constituye una plataforma de desarrollo y cooperación económica hacia África y Sudamérica.

El Puerto de Salinetas y el Puerto de Arinaga están destinados exclusivamente a la actividad industrial, centrándose el primero en el aprovisionamiento de combustibles y el segundo en el depósito de gráneles sólidos y líquidos, aunque éste último tiene potencialidad para complementar al Puerto de Las Palmas con otros usos más comerciales.

Por su parte, el Puerto de Las Nieves representa una de las principales vías de comunicación con las islas occidentales en lo que a transporte de pasajeros y tráfico de cabotaje se refiere.

Por otro lado, los puertos deportivos y pesqueros juegan también un papel relevante en el desarrollo económico de Gran Canaria. En el caso de los puertos deportivos, éstos ofrecen la más amplia oferta de servicios para actividades de ocio y recreo marítimo a este lado del Atlántico. En cuanto a su localización, casi la mitad de los puntos de atraque se ubican a lo largo

del borde costero sur, junto a las principales piezas turísticas, mientras que la otra mitad se concentra dentro del área metropolitana, junto a los mayores núcleos poblacionales del noreste insular.

En el caso de los puertos pesqueros, éstos generalmente se encuentran integrados dentro de otros puertos compartiendo espacios con otras actividades portuarias. No obstante, existen cuatro puertos en Gran Canaria destinados exclusivamente a la actividad pesquera, y sensiblemente distribuidos hacia cada uno de los puntos cardinales. Estos son el Puerto de San Cristóbal, el Puerto de Castillo del Romeral, el Puerto de La Aldea y el Puerto de Sardina.

Por tanto, los impactos generados sobre el sistema costero están derivados de antiguos y nuevos usos presentes en las costas y el litoral, desde la ocupación física permanente que representan pueblos y puertos comerciales, deportivos y turísticos – con las agresiones, vertidos y residuos que ello pueda suponer – hasta la explotación de recursos biológicos, las actividades recreativas o, incluso, la explotación de recursos geológicos.

Este exceso en el uso del litoral y su área de influencia se ha traducido en cambios significativos de las características ambientales (tanto hidromorfológicas como fisicoquímicas) del medio marino, afectando de forma importante a la flora y fauna marina.

La actual situación de la flora marina está amenazada por las actuaciones en la costa que suponen la transformación de sus condiciones naturales, la contaminación y la sobrepesca. El desconocimiento general de estos recursos ha de enfrentarse a la cada vez más frecuente demanda de acondicionar el litoral para su uso y disfrute, mediante la creación y mejora de playas para el baño o la implantación de puertos de distinta índole.

Por otra parte, la explotación muy intensa ejercida sobre la fauna vertebrada e invertebrada de interés pesquero-marisquero no tiene visos de limitarse a corto plazo. En estos momentos, las deficiencias estructurales que presenta el sector pesquero, a las que se suman las dificultades intrínsecas que lo acompañan, no parecen vislumbrar un futuro halagüeño para la pesquería, al menos para la de tipo artesanal. Tampoco el marisqueo muestra indicios positivos.

Con todo, la sobreexplotación acumulada en las últimas décadas con las formas tradicionales de explotación pesquera ha provocado un creciente empobrecimiento de la diversidad en la fauna marina, a la que hay que sumarle los efectos derivados sobre la flora de esta actividad, y especialmente la propagación de blanquiales y el arranque de plantas por el arrastre de artes y anclas sobre fondos cubiertos por praderas. Tal vez la acuicultura, que presenta una producción excedentaria, podría ir ocupando un mayor hueco en la economía insular a medio plazo e, incluso, afianzar las exportaciones a la vez que ayudar a regular los recursos pesqueros esquilados.

Pero a la sobrepesca se une la contaminación del borde litoral, que afecta directamente a las etapas iniciales de crecimiento de muchas de las especies de interés acuícola o pesquero. El incremento de las actividades sobre las áreas costeras, y consecuentemente de los residuos asociados al crecimiento demográfico y a la dispersión poblacional, así como la proliferación de las desaladoras de agua de mar y salobre y depuradoras de aguas residuales, aumentan la fragilidad de los hábitats marinos.

Aunque se están llevando a cabo actualmente esfuerzos encaminados a la depuración previa de los vertidos y a un mayor rigor en el control de los vertidos ilegales, no siempre se consiguen los objetivos planteados, por lo que la afección a la flora y fauna no disminuye. Además no hay figuras de protección específicas para la flora y fauna marinas, ni tampoco estudios rigurosos de su estado de conservación, por lo que la magnitud de las alteraciones futuras es igualmente incuantificable.

En conclusión, el sistema costero grancanario ha presentado una gran transformación en las últimas décadas y, hasta hace muy poco tiempo, no ha tenido una ordenación adecuada del mismo, ante la ocupación que ha soportado. Es un espacio sumamente frágil y en el que se interrelacionan diferentes usos e intereses, desde los turísticos y extractivos hasta los de

protección ambiental y aprovechamiento de recursos pesquero-marisqueros. El sistema costero se conforma a partir de una serie de recursos bióticos y abióticos que no son renovables, y su ordenación es un factor fundamental para la organización del conjunto insular.

SISTEMA COSTERO →

- Ámbitos fragmentarios de hábitats marinos de escasa extensión
- Intensa explotación de los recursos pesqueros y marisqueros
- Creciente empobrecimiento de la diversidad marina y propagación de blanquiales
- Graves afecciones antrópicas a la dinámica sedimentaria y plataformas costeras
- Correcta ubicación del sistema portuario comercial, pesquero y deportivo
- Deficiencias estructurales intrínsecas en la actividad pesquera y marisquera
- Producción excedentaria de la incipiente actividad acuícola
- Falta de figuras de protección específicas para la flora y fauna marinas
- Creciente ocupación para nuevas actividades residenciales, industriales y turísticas
- Transformación urbanística irreversible de las condiciones naturales del litoral
- Incremento de los vertidos y residuos que contaminan el borde litoral.

4.5.2. Hacia la gestión integral de los recursos y atractivos costeros

La utilización de los recursos que ofrece el sistema costero debe realizarse con una ordenación y gestión vertebradas a partir del conocimiento de dicho medio y de las consecuencias que las actividades implantadas sobre éste pueden llegar a suponer para su conservación. Dado que ni el conocimiento ni la ordenación ni la gestión han sido consecuentes con una sostenibilidad a largo plazo, actualmente se ven amenazados tanto los ecosistemas y sistemas asociados al litoral como las actividades humanas que dependen de él, directa o indirectamente.

El crecimiento demográfico, con la creciente pérdida de importancia de la agricultura interior y el desplazamiento de la actividad económica hacia las áreas costeras, ha tendido a la ocupación del borde litoral. Esta tendencia parece confirmarse para los próximos años, por el incremento de la actividad económica ligada a los puertos comerciales y la extensión de la actividad turística a lo largo de la costa suroeste. Por tanto, la presión sobre el sistema costero, y sobre todo, en la costa norte y suroeste, se intensificará, agravando los problemas que actualmente sufren estos ámbitos en la isla.

Hasta la década de los años cincuenta del siglo XX, Gran Canaria mantenía prácticamente en el olvido el territorio litoral, salvo por las poblaciones pesqueras salpicadas por la costa y por la ocupación de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, y su puerto comercial y de viajeros. Pero con la irrupción de la actividad turística, el espacio litoral se ha transformado en un recurso de primera magnitud en lo referente a las actividades recreativas y de ocio.

Con la irrupción de la actividad turística, y al amparo de su crecimiento económico, se ha ido ocupando progresivamente el espacio litoral a través de puertos deportivos, comerciales e industriales, que han ido acompañados de algunas urbanizaciones, paseos marítimos, establecimientos hosteleros, etc., dentro de la zona de influencia terrestre del dominio público marítimo terrestre, afectando al medio natural, a los hábitats y especies animales y vegetales poniéndolos en peligro o amenaza, así como a los recursos naturales, paisajísticos y culturales existentes.

Sin embargo, si el desarrollo turístico de los próximos años sigue el modelo actual, la ocupación del litoral de la isla se convertirá en irreversible. En una sociedad que cada vez se concientia más de la necesidad del respeto a los valores ambientales, los recursos ofrecidos por el modelo turístico de “sol y playa” no serán atractivos por sí mismos. Por lo tanto, la realización de actuaciones enfocadas a la adaptación del medio a las exigencias teóricas y ofertas tendenciales del turismo internacional, debe procurar una mayor integración ambiental de las implantaciones

en el litoral. Para ello, se hace necesario refrenar la ocupación y transformación artificial de la primera línea costera aún no ocupada, manteniendo sus condiciones naturales originarias, a la vez que se protegen los espacios terrestres y marinos de valor ambiental, minimizando los efectos de las actuaciones que necesariamente deban ubicarse por su funcionalidad y características en el espacio litoral.

En cualquier caso, aquellas actuaciones territoriales que deban desarrollarse de manera justificada para un correcto y equilibrado desarrollo territorial de la actividad socioeconómica debieran resolverse mediante edificaciones e infraestructuras perfectamente integradas, favoreciendo el desarrollo de actuaciones blandas para incorporar playas artificiales, zonas de baño protegidas y, en su caso, estructuras portuarias perfectamente integradas en los elementos geomorfológicos adscritos a su zona de servicio, evitando su desaparición o degradación.

Aun así, si estas actuaciones se ubican en la zona de influencia del sistema costero, pueden interferir en la dinámica sedimentaria litoral, provocando graves daños a formaciones sedimentarias y ecosistemas naturales asociados. Un daño a estas comunidades no sólo incide inmediatamente en la producción de recursos pesqueros, sino que, además, afecta a la variedad de los fondos y a la belleza de los paisajes litorales, limitando su potencialidad para ser uno de los reclamos principales de un turismo compatible con la gestión integral de la costa.

Así, la creación y mejora de playas suele conllevar bien el relleno o bien la redistribución de los depósitos sedimentarios sobre los que se asienta la formación, transformando las condiciones naturales de partida. Estos cambios en la morfología emergida de la costa han de valorar adecuadamente las afecciones sobre el medio sumergido, reduciendo el tratamiento antrópico del litoral y su uso intensivo para acompañar los impactos con la capacidad de adaptación de los ecosistemas afectados.

Considerando, por tanto, la tendencia actual de intensificación en la ocupación del borde litoral y la fragilidad de estos hábitats muy escasos en la isla, la situación futura de las áreas costeras insulares es muy incierta, si no claramente crítica. La expansión de la actividad turística hacia la costa sur y oeste, así como la tendencia a la urbanización en la costa norte y este, son las principales amenazas sobre el sistema costero.

De seguir con la misma tónica y tendencia actuales, estos ámbitos se verán abocados a una reducción paulatina del litoral no transformado que finalizaría con la presencia meramente testimonial en aquellas áreas más alejadas de los desarrollos urbanísticos, donde la influencia de la actividad antrópica fuera atenuada, de las especies y hábitats primigenios en condiciones de máxima fragilidad para su preservación o incluso, amenaza de extinción insular.

Para reconducir esta situación, es necesario resaltar y potenciar la declaración de áreas marinas protegidas sobre aquellos ámbitos representativos y, por tanto, con valores variados y suficientes, para atestiguar la riqueza natural de los recursos costeros insulares. Aun hoy, Gran Canaria carece de espacios naturales protegidos marinos pese a la gran importancia de estas comunidades marinas para una sociedad insular, aunque sí hay declaradas varias Zonas Especiales de Conservación (ZEC). Sin embargo, hasta ahora, la declaración de áreas marinas protegidas ha seguido una tramitación extremadamente lenta que ha favorecido la degradación de los hábitats marinos, por la ausencia de una protección y gestión real de los mismos.

Por otro lado, urge tomar medidas correctoras y de rehabilitación en zonas concretas del litoral cuya capacidad de restauración natural está viéndose afectada, tanto en el lado mar como en el lado tierra. Para ello, se proponen potenciar actuaciones de protección de los procesos naturales de dinámica sedimentaria y actuaciones de recuperación del borde litoral que coadyuven a proteger los hábitats y espacios litorales de interés natural, donde es frecuente la presencia de especies de flora y fauna amenazadas.

Las actuaciones marinas de transformación del litoral están relacionadas con intervenciones sobre el borde litoral para la creación de nuevas playas y zonas de baño, o para la regeneración

de las existentes. Aunque hasta ahora estas intervenciones han estado dirigidas a utilizar el litoral para el baño, se plantea reconsiderar su capacidad para la regeneración de los valores naturales, siempre con características de respeto ambiental y paisajístico acordes con su posición. En estos casos, se priorizará la reutilización y reorganización de los sedimentos emergidos existentes antes que la extracción de nuevos sedimentos, así como la integración de las zonas de baño de acuerdo con las características geomorfológicas del ámbito en que se van a integrar, procurando minimizar las obras costeras necesarias para evitar transformar la franja intermareal.

Las actuaciones terrestres de transformación del litoral se refieren a intervenciones sobre el borde litoral para la recuperación de la franja de servidumbre y de la fachada marítima, incorporando cuando sea posible aquellos elementos que, por mejora o cambio de carácter de vías existentes, o por su nueva implantación, coadyuven a organizar la accesibilidad para paseo y recreo en el borde marítimo de forma compatible con la integración paisajística y ambiental de las edificaciones preexistentes como conjunto. De igual modo, en los tramos costeros no artificiales se han de plantear actuaciones de protección y recuperación ambiental que permitan preservar en mejores condiciones aquellos valores o recursos ambientales, culturales o paisajísticos en presencia amenazados o en peligro de extinción.

Otro factor que degrada el litoral es la tendencia a verter al mar los residuos líquidos, ya sean aguas de rechazo de las plantas desalinizadoras o aguas residuales no tratadas de las plantas depuradoras, cuando no son vertidos ilegales. En su proceso de dilución o de dispersión por las corrientes, los agentes vertidos se desplazan por el litoral. La amplia red de puntos de vertido que jalonan toda la costa insular, hace prever que en el futuro las comunidades litorales de la isla se van a ver alteradas de forma significativa por la presencia de estos contaminantes que varían el equilibrio bioquímico de las aguas.

La intensidad de los efectos de estas actuaciones antrópicas será por lo general mayor en las zonas más cercanas a tierra. Sin embargo, el hecho de que la profundidad sea uno de los factores que definen la variabilidad en la composición de las comunidades de especies animales y vegetales en el sistema costero, supone que las afecciones no se dirigirán homogéneamente hacia el hábitat en su conjunto, sino que serán más intensas sobre determinados componentes del sistema.

Indudablemente, las formaciones más vulnerables dentro de esta categoría son las situadas en el intermareal y las asociadas a la banda de algas fotófilas, ya que son las que sufren la mayor presión actual debido a la transformación antrópica de su medio y a la acusada estrechez de la plataforma costera, condicionando sensiblemente la productividad biológica de las aguas.

La proliferación de vertidos incontrolados, las extracciones de áridos en el litoral y la urbanización de la costa amenazan la permanencia de las condiciones que sustentan estos distintos hábitats, por lo que es previsible un agotamiento cada vez más acusado de las poblaciones de varias de las especies de interés comercial, que a su vez atraen a aves limícolas y otras migratorias procedentes incluso de latitudes muy alejadas.

Estos hechos limitan a un sector económico, como es el de la pesca o el marisqueo, que depende del buen estado de los hábitats para su pervivencia. En los últimos años, el volumen de capturas y la talla media de los individuos capturados ha disminuido. Así, los recursos pesqueros han entrado ya en fase de sobreexplotación, de tal manera que se puede hablar de un sobredimensionamiento de la flota pesquera con relación a los escasos recursos biológicos existentes.

Además, los efectos colaterales de la sobreexplotación, como por ejemplo la alteración del hábitat en tal grado y extensión que ha dado lugar a la proliferación de blanquiales, es una muestra de lo que podría ocurrir en el futuro de seguir por la vía actual.

Para no afectar a la proliferación de especies de interés comercial, y dado que de facto se está produciendo un redimensionamiento de la flota pesquera artesanal debido a los problemas

estructurales de esta actividad productiva, se hace necesario articular una estrategia que compatibilice la regeneración de las comunidades litorales animales y vegetales con la reconversión y modernización de la actividad náutico-pesquera.

Por un lado, la regulación de la actividad acuícola, tanto terrestre como marina, permitiría satisfacer la demanda de pescado del mercado, compensando el déficit que crea la falta de caladeros propios y además, ayudaría a reducir las capturas de especies sobreexplotadas.

Mientras que en el ámbito terrestre esta actividad se asemeja a otros usos industriales dependientes de los recursos hidráulicos, en el ámbito marino hay que considerar el alcance de sus afecciones sobre el medio. La actividad acuícola se fundamenta en el establecimiento de jaulas en zonas próximas a la costa para la cría de especies marinas, concentrándose por tanto la acumulación y sedimentación de materia orgánica. Por ello, se requiere su ubicación en zonas con cierto hidrodinamismo, que permitan claros patrones de dispersión de los nutrientes y el material particulado, así como establecer sistemas eficientes de gestión ambiental y de control de la producción.

Por otro lado, la creación de arrecifes artificiales en la estrecha plataforma costera, dentro de aquellos ámbitos más alterados no sujetos a dinámicas sedimentarias esenciales para la pervivencia de los ecosistemas intermareales, permitiría una mejor regeneración costera y ayudaría a la protección de los fondos y a la regeneración del medio biológico marino, gracias a su capacidad para disminuir la práctica de artes de arrastre de la flota pesquera.

Los arrecifes artificiales son estructuras fabricadas o materiales sólidos que se hunden en fondos someros (15-40 metros) y que han configurado, con el tiempo, ecosistemas artificiales sumergidos. En la mayoría de los casos, estas estructuras sumergidas de manera intencionada han sido destinadas como atractivo turístico para el submarinismo. En otras ocasiones, se ha combinado su función recreativa con la de regeneración artificial en zonas deterioradas, propiciando estructuras sobre los que pudieran desarrollarse animales, plantas y comunidades que necesitan sustratos duros para su fijación.

De esta manera se ha conseguido reducir la presión sobre ecosistemas naturales, permitiendo el asentamiento y propagación de especies salvajes a la vez que se protegen los fondos al actuar de elementos disuasorios frente a la agresión de actividades destructivas. Por ejemplo, es prácticamente imposible el desarrollo de la pesca tanto profesional como deportiva porque se produce el destrozo de las distintas artes de pesca. Además, ofrece una gran cantidad de lugares inaccesibles a los buceadores, así como multitud de opciones de hábitats diferentes que permiten el asentamiento de reproductores facilitando la recolonización de los fondos marinos frenando la extensión de los blanquiales.

Sin embargo, la introducción de estructuras en el fondo marino puede provocar diversos efectos, como la modificación del régimen de corrientes y el hidrodinamismo de la zona con efectos tanto positivos como negativos sobre el sistema costero. Por tanto, la ubicación de arrecifes artificiales debe ser ajustada a un papel fundamental en la creación de nuevas zonas marinas protegidas o la expansión de las existentes sin contrarrestar las características naturales de las mismas, así como también para establecer áreas de disuasión en el uso de artes de pesca destructivas o de presencia excesiva de buceadores en zonas naturales que frene el descontrol en las actividades pesquero-deportivas y náutico-turísticas.

Mediante estas dos herramientas, la potenciación de la acuicultura y la regeneración de los fondos costeros, se podría establecer un período de transición productiva a partir del cual argumentar la reconversión de la flota pesquera artesanal insular. Los medios adscritos a esta actividad pesquera-marisquera podrían acometer labores de vigilancia y control de los recursos pesqueros y acuícolas, contribuyendo a la implantación de sistemas de gestión ambiental de estas actividades.

Igualmente, esta reconversión puede ir dirigida a potenciar servicios turísticos complementarios al modelo turístico de “sol y playa”, ligados a una nueva oferta turística más respetuosa con los

valores ambientales existentes. La realización de actuaciones enfocadas a la regeneración costera y a la preservación de especies salvajes animales y vegetales permitiría reorientar el destino y objeto de aquellas actividades económicas en retroceso para potenciar su singularidad.

Del mismo modo, permitiría incorporar una nueva oferta turística diferenciada, ordenada y controlada en función de la reorientación del sector productivo, que se ajusta a las exigencias teóricas y ofertas tendenciales del turismo internacional en cuanto a actividades de ocio y deporte en el mar. Unas actividades (como las escuelas de vela y buceo, la navegación y pesca deportiva, la observación de cetáceos, etc.) que se complementarían con las del ámbito terrestre, evitando así suponer una mayor sobrecarga sobre los espacios naturales y una posible competencia directa con la población residente.

Para todo ello es necesaria la ampliación de las competencias profesionales del sector pesquero-marisquero mediante los adecuados procesos de selección y formación, que permitan ajustar la oferta a las nuevas demandas turísticas y deportivas de forma complementaria al aprovechamiento de los nuevos recursos pesqueros y acuícolas que se regulen.

En conclusión, las ocupaciones inmobiliarias asociadas al desarrollo de la actividad turística, la falta de control en el vertido directo de residuos líquidos a las zonas costeras, el tráfico indiscriminado de embarcaciones pesqueras y deportivas sobre ámbitos marinos sensibles y la sobreexplotación de los recursos extractivos, pesqueros y marisqueros constituyen los principales causantes del deterioro ambiental del sistema costero.

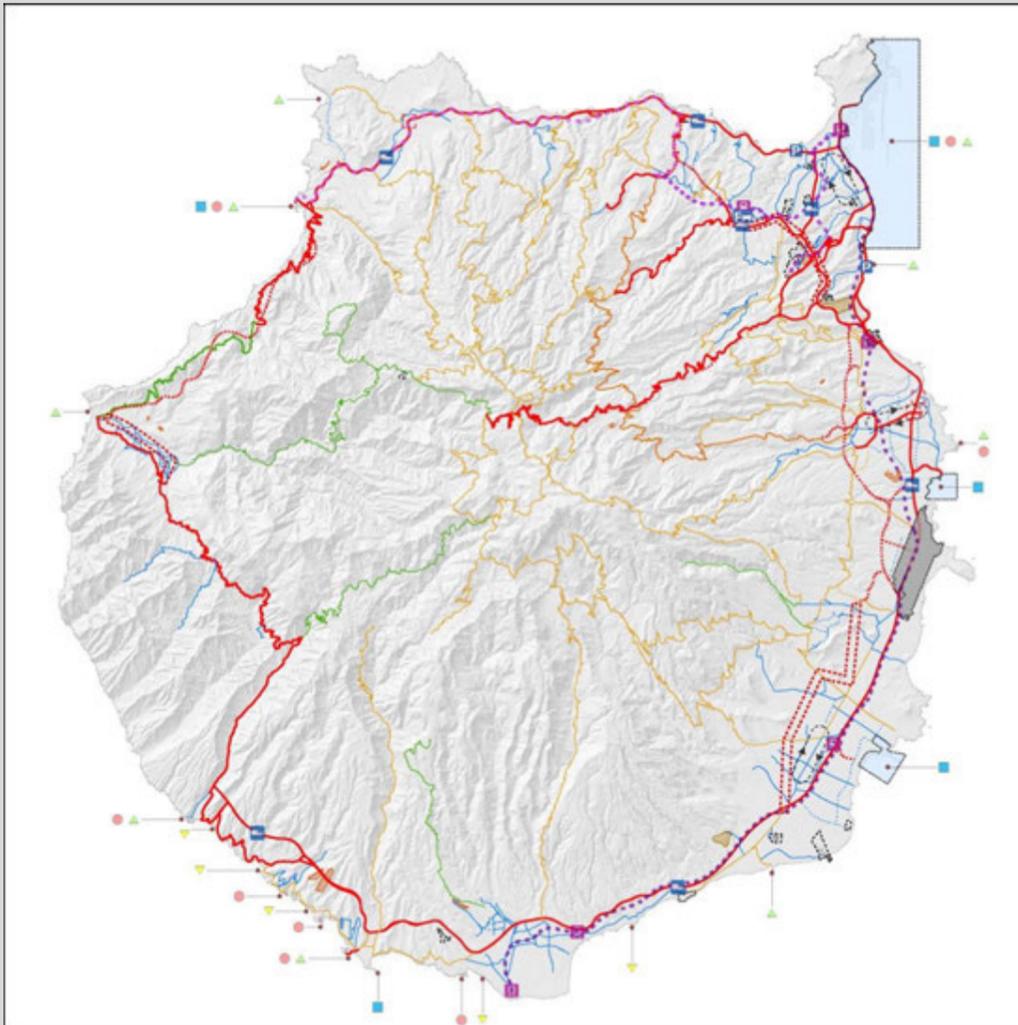
Estas situaciones deben ser corregidas y restringidas para evitar un mayor deterioro y llegar a situaciones irreversibles de continuar con la expansión urbanística, tanto residencial como turística, sin respetar las limitaciones naturales del terreno y del mar.

Frenando las continuas agresiones e impactos sobre el borde litoral se conseguirá atajar la reducción de las comunidades animales y vegetales integrantes del sistema costero y salvaguardar las características físicas propias de estos hábitats naturales marinos. Para ello, el Real Decreto 363/2017, de 8 de abril, por el que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo tiene por objeto fomentar el crecimiento sostenible de las economías marítimas, el desarrollo sostenible de los espacios marinos y el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos.

En esta norma se establece, en concreto en su artículo 7, que la Dirección General de la Costa y el Mar es la responsable de elaborar los planes de ordenación del espacio marítimo (POEM) para cada una de las cinco demarcaciones marinas. Por tanto, el presente PIO/GC abordará únicamente con carácter normativo la ordenación del ámbito litoral terrestre, dada la pérdida sobrevenida de competencia para la ordenación del ámbito litoral marino con la entrada en vigor de antedicho Real Decreto, teniendo en consideración eso sí que la implantación de las actividades humanas en la franja litoral puede llegar a alterar el frágil equilibrio de todo el sistema costero.

4.6. Los espacios ligados a las grandes redes de infraestructuras, equipamientos y dotaciones: El Sistema de Infraestructuras y Servicios

El Sistema de Infraestructuras y Servicios está constituido por las unidades ambientales de función urbana, de muy baja fragilidad, que distribuyen los flujos de demanda de infraestructuras de transporte, hidráulicas y de gestión de residuos al servicio de la población, las actividades económicas y los centros de producción, dotaciones y de equipamiento. Dependiendo de su escala y de su carácter puntual, lineal o superficial pueden llegar a inducir procesos de fragmentación territorial, degradación ambiental, problemas de contaminación o de impacto paisajístico.



Por la característica organización concéntrica de la isla, los elementos estructurantes que conforman el sistema de infraestructuras y servicios se han ubicado preferentemente en las plataformas más amplias y extensas de los dos principales corredores costeros, en contacto directo con los principales nodos de transporte y comunicación para asegurar su accesibilidad, área de influencia y capacidad de abastecimiento.

4.6.1. La articulación de las necesidades territoriales básicas

El sistema de infraestructuras y servicios contribuye a la sostenibilidad del desarrollo insular así como a asegurar la integración territorial de la isla, mejorando la accesibilidad a los servicios públicos y reduciendo las necesidades de movilidad.

Sin embargo, esta accesibilidad ha estado supeditada al uso casi exclusivo del vehículo privado, lo cual ha provocado un crecimiento excesivo de la red viaria mediante ampliaciones, prolongaciones o variantes de ejes viales existentes.

Así, el potente desarrollo socioeconómico derivado de la explotación turística de los recursos litorales aumentó las necesidades de movilizar a las masas laborales desde los tejidos residenciales hacia los nuevos focos de producción y actividad económica, forzando el incremento del viario y la creación de nuevas conexiones.

Este aumento de la vialidad, a su vez, ha tenido que hacer frente a la progresión poblacional distribuida por el territorio insular con un alto grado de dispersión, apoyándose en la tupida trama agrícola de caminos y viales existentes, originando su transformación en carreteras de interconexión local. Unas veces, la implantación ex novo sobre parcelas no destinadas a la edificación fuerza a crear nuevas rutas de acceso para atender la demanda; en otras ocasiones, al concentrarse la edificación en los bordes de los principales ejes de comunicación éstos pierden su sentido viario principal degenerando en ejes vertebradores de una incipiente trama urbana infradotada que requiere de variantes, rondas y circunvalaciones para recuperar las condiciones de conectividad perdidas.

Sea como fuere, el fenómeno no controlado de edificación dispersa ha inducido un proceso retroalimentado de "vialización" del medio insular, de claros matices sociológicos, por el cual todo vacío es susceptible de acceso mediante el vehículo privado, primando las cuestiones de movilidad particular e individualizada sobre los medios de transporte colectivos, las características ambientales de los espacios afectados, o los requerimientos paisajísticos necesarios.

Estos problemas de congestión y ramificación afecta a todos los niveles jerárquicos del viario, en mayor o menor grado.

El principal corredor de alta capacidad de la vertiente este insular, que conecta los mayores asentamientos urbanos con las piezas turísticas y económicas, está bordeado en algunos de sus tramos por un continuo edificado longitudinal que encajona su sección y trazado.

Esta realidad física dificulta cualquier adaptación a los tráficos existentes y potenciales restringiendo su velocidad comercial, lo cual aumenta la contaminación atmosférica, acústica y lumínica.

Además, el gran número de enlaces y accesos da lugar a la mezcla de los tráficos locales con los tráficos de larga distancia, de transporte colectivo o de transporte pesado, provocando una compartimentación excesiva de los tramos viarios que redundará en la pérdida de la velocidad promedio y el incremento de los tiempos medios de desplazamiento.

La ejecución programada de un corredor de transporte colectivo en plataforma reservada paralelo a este eje viario intenta desligar los desplazamientos de la población del resto de tráfico para intentar reducir la intensidad de uso del vial de alta capacidad, de tal modo que se pueda prolongar su vida útil hasta la entrada en servicio de viales alternativos que equilibren la demanda en toda esta plataforma costera.

En cambio, el corredor de la vertiente norte sufre otro tipo de problemas derivados de lo angosto de la plataforma sobre la que se asienta, plagada de asentamientos poblacionales que se sirven de la vía como principal eje urbano a la hora de satisfacer todas sus demandas.

Si a ello unimos que la conexión entre ambos corredores, hasta hace poco, se realizaba “callejeando” en la trama urbana de la principal aglomeración urbana de la isla cabe deducir los evidentes problemas de saturación existentes.

La reciente entrada en servicio de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria ha vertebrado los distintos crecimientos urbanísticos de la periferia metropolitana, pero no ha rodeado los núcleos existentes, por lo que se ve interrumpido en su trazado por varios enlaces y conexiones con la trama urbana circundante. Este hecho ha provocado la previsible saturación futura de alguno de sus tramos, incrementado por la presencia de equipamientos y dotaciones de relevancia que aumentan puntualmente los requerimientos de acceso.

De este modo, una conexión que pretendía resolver la continuidad entre los dos corredores principales ha visto fuertemente comprometida su eficiencia a largo plazo al atender ya en la actualidad a solicitudes no previstas en su diseño que congestionan puntualmente, por ahora, algunos de sus tramos.

A estas interferencias urbanas de la red viaria hay que superponerle las tensiones motivadas por los principales centros productores de desplazamientos, como son los puertos y aeropuerto. Estas infraestructuras primordiales de comunicación con el exterior, tanto a nivel interinsular como nacional e internacional, dependen para su articulación insular de las redes viarias.

Su despliegue en el territorio ha configurado un tridente de accesibilidad, de tal manera que en la posición central se ubica un importante puerto de interés general – el Puerto de Las Palmas – en torno al cual radica la principal área metropolitana insular del sistema urbano.

Esta posición interna a la trama urbana dificulta el tráfico de mercancías hacia toda la isla al depender, en sus accesos, de la congestión viaria interna de la ciudad. Una problemática que no ha quedado resuelta, aun a pesar de la entrada en servicio del nuevo Puerto de Arinaga que también podría absorber parte del movimiento naval.

Sin embargo, la ubicación dentro de la ciudad del Puerto de Las Palmas debiera favorecer el tráfico de pasajeros interinsular pues está junto a la mayor concentración de población de la isla, aunque los principales movimientos de pasaje hacia Tenerife se hacen desde un puerto de interés autonómico – Puerto de Las Nieves – ubicado en el extremo noroeste de Gran Canaria, con graves dificultades de accesibilidad e idénticos problemas con la trama urbana colindante.

Este puerto se encuentra alejado de los principales núcleos de población y polos de actividad económica, forzando a la red viaria a absorber tráficos de larga distancia para acceder a las instalaciones portuarias, aumentando el consumo energético y la congestión viaria.

Por último, el Aeropuerto de Gran Canaria se ubica en una posición estratégica, intermedia dentro del sistema urbano. Una posición de punto de inflexión que distribuye los recorridos residenciales hacia el norte y este insular, y los recorridos turísticos hacia el sur y oeste insular. Se ubica en una extensa plataforma de grandes aptitudes territoriales, afectada por las previsible servidumbres aeronáuticas, que reúne unas condiciones de accesibilidad y comunicación inmejorables para concentrar los equipamientos y servicios de apoyo al sector del transporte.

El resto de infraestructuras de transporte y comunicación sigue la pauta de extensión y jerarquización en el borde costero, graduando su intensidad y alcance a medida que se penetra hacia las medianías y cumbres insulares. Salvo en dos cuestiones, por razones justificadas: las presas y embalses ubicadas en las cabeceras de los principales barrancos para el acopio de recursos hídricos en las distintas cuencas, y la red de puertos deportivos y facilidades náuticas del litoral sobre las que se apoya ciertas actividades turísticas y de ocio.

En el primero de los casos, estos depósitos de agua abastecen a las explotaciones agrícolas rurales preferentemente, sirviendo de reguladores freáticos del acuífero insular toda vez que el abastecimiento de la población está focalizado cada vez más en la desalación de agua de mar o en la explotación y gestión organizada de pozos.

En el segundo de los casos, las instalaciones náuticas están principalmente relacionadas con los desarrollos turísticos del sur, para actividades deportivas y pesqueras como oferta complementaria y de calidad de las mismas, estando limitadas a preexistencias en el resto del litoral con ciertos problemas de atraque y dotación.

Por último, la sociedad de la información y el conocimiento se apoya sobre una densa red de infraestructuras de telecomunicaciones focalizada en los principales asentamientos urbanos, en parte a consecuencia de que las distintas operadoras del mercado no coordinan sus políticas de implantación multiplicando los impactos paisajísticos sobre el territorio y aumentando el deterioro ambiental. Aún así, la fuerza de la señal presenta evidentes lagunas en partes del oeste y el interior de la isla, bien por una inadecuada potencia en la franja hertziana bien por intromisión de señales insulares externas. Además, los condicionantes espaciales y altimétricos fuerzan a recorridos radiales y a la proliferación no ordenada de estaciones y antenas de repetición.

Atendiendo a otras cuestiones, la vertiente este insular también es el sustrato de apoyo para las principales infraestructuras de abastecimiento energético e hídrico, al ubicarse en ella las dos centrales productoras de energía y las estaciones potabilizadoras de servicio a los principales asentamientos de población.

La creciente demanda de estos recursos básicos lleva a replantear los sistemas de producción en que se basan por insostenibles.

Al estar apoyada la producción en materias primas importadas, como los derivados del petróleo, se aumenta la vulnerabilidad territorial de la isla por la dependencia del aprovisionamiento exterior, las fluctuaciones económicas de su precio y la inestabilidad química de algunos productos para su almacenamiento y distribución.

Sin embargo, la posibilidad de compatibilizar la obtención de estos recursos con fuentes alternativas de producción puede ir de la mano de la aptitud eólica, fotovoltaica, geotérmica y mareomotriz de toda esta vertiente insular en su franja costera. Una diversificación de los recursos de apoyo que también puede servir para mejorar la soberanía energética en los procesos de gestión y tratamiento de las aguas residuales y residuos sólidos.

Hasta ahora, la acumulación de los residuos ha aumentado exponencialmente debido al desarrollo turístico, uniendo a los restos materiales de la población residente aquellos producidos por la población flotante.

Esta acumulación se ha gestionado a partir de dos complejos ambientales localizados en función de los principales puntos de producción: la Zona Turístico-Residencial del Litoral Sur y el Área Metropolitana de Las Palmas. Esta doble cabecera en la gestión de los residuos permite repartir la carga ambiental y reducir las distancias de acceso respecto de los municipios más alejados.

Pero se hace necesario asegurar la vida útil de estas infraestructuras, teniendo en cuenta el potencial latente de desarrollo socioeconómico asociado a los asentamientos poblacionales del norte y oeste insular que, sin la suficiente previsión, podrían apuntar a un agotamiento prematuro de la capacidad de gestión de residuos insular.

SISTEMA INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS →

- Afección ambiental y paisajística de la excesiva viabilización del medio insular
- Crecimiento extensivo de la red viaria existente con nuevas conexiones y accesos
- Pérdida de efectividad viaria por la excesiva compartimentación del trazado
- Uso casi exclusivo del vehículo privado sobre otros medios de transporte
- Inexistencia de tráficos especializados para atender la demanda de transportes
- Reciente incorporación de sistemas de transporte sobre plataforma reservada
- Correcta ubicación del sistema aeroportuario respecto a los flujos aeronáuticos
- Concentración del aprovisionamiento por vía marítima en el Puerto de Las Palmas

Red de puertos y facilidades náuticas relacionada con las piezas turísticas
Insostenibilidad de los sistemas de producción eléctrica e hidráulica
Presencia de recursos eólico, fotovoltaico, geotérmico y mareomotriz explotable
Limitaciones para la absorción y aprovechamiento de los crecientes residuos
Problemas de organización y cobertura de señal en las telecomunicaciones

4.6.2. Hacia la competitividad articulada y sostenible de las redes de infraestructuras

Se hace necesario replantear el esquema infraestructural, por un lado, para consolidar la respuesta a las necesidades del corredor este insular en tanto concentra los principales desarrollos socioeconómicos; y por otro lado, para adecuar a la demanda latente los servicios e infraestructuras de apoyo al corredor norte insular de tal manera que se complementen con la articulación territorial de todo este ámbito.

De entre todas las redes de infraestructuras y servicios, por las tendencias de congestión y saturación que se van consolidando, se hace necesario afrontar la recualificación de la red viaria, dimensionando definitivamente su trazado a las necesidades de desplazamiento y comunicación derivadas de los desarrollos urbanísticos y productivos identificados.

La vertiente este insular, por sus especiales connotaciones topográficas, reúne aptitudes territoriales suficientes para constituirse en el escenario urbano sobre el que ubicar los susceptibles desarrollos futuros a mayor escala del tejido productivo y residencial. Pero para ello requiere resolver los evidentes niveles de yuxtaposición, congestión y saturación de su principal eje longitudinal, así como articular mejor los elementos territoriales previstos con las infraestructuras ubicadas de relevancia insular.

Respecto a la capacidad viaria, la combinación del transporte colectivo con el vial de alta capacidad existente permitirá evitar la sobresaturación de la vía, al reducir el tráfico privado en los largos recorridos.

Pero no evitará el tráfico de agitación asociado al gran número de cruces y enlaces para dar acceso a los distintos tejidos que bordean su trazado. Esta compartimentación, unido a las limitaciones para adecuar la sección y alzado del viario a las necesidades tendenciales, lleva necesariamente a plantear nuevos recorridos longitudinales que diversifiquen los desplazamientos.

Dado que buena parte de los suelos susceptibles de acoger nuevos crecimientos se ubican hacia el interior, parece obvio que cualquier nuevo recorrido debe de servir no sólo para interconectar los mismos en su trasera, sino también para delimitar las futuras extensiones. Se trata pues de resolver la accesibilidad mediante un doble eje viario longitudinal que articule territorialmente toda la plataforma este, desde la costa hasta la vega, sirviendo de límite físico a su extensión sobre las medianías.

Este doble eje deberá sustentar a futuro toda la conectividad territorial por lo que debe ser caracterizado en función de su papel vertebrador y la demanda tendencial prevista, asumiendo también su compatibilidad con el corredor de transporte colectivo en plataforma reservada.

De este modo, con estos tres elementos longitudinales se ha de dimensionar la red, jerarquizando su papel articulador en atención a criterios de velocidad media, tipo de recorridos, modos de transporte, etc.

Una articulación territorial que, obviamente requiere repensar las transversalidades que permitan cohesionar también en la otra dirección toda esta plataforma dándole una configuración de “malla territorial”.

Para la resolución de estas perpendicularidades, se hace necesario atender las tendencias de crecimiento y desarrollo de los principales asentamientos urbanos de la población para

vertebrar con coherencia territorial las nuevas implantaciones, pautando y graduando el nivel de asimilación que las infraestructuras existentes y previstas pueden soportar con la ejecución y entrada en servicio organizada de las distintas actuaciones de urbanización o renovación urbana planteadas.

Por tanto, la caracterización de este mallado infraestructural al que acoplar las distintas dotaciones y servicios debe procurar la interrelación tanto con los distintos asentamientos poblacionales que conformen el tejido residencial y turístico, como con las principales piezas territoriales del tejido productivo existente, y particularmente las agrícolas e industriales.

Respecto al corredor norte, las características espaciales y altimétricas fuerzan a que este eje viario siga vertebrando los desplazamientos interiores, a costa de mejorar la conexión transversal de los asentamientos poblacionales del interior con dicho vial.

Estas conexiones transversales, por lo complicado de la orografía, deben considerar la variable ambiental en la planificación y mejora de su trazado y sección para optimizar sus condiciones de seguridad y vialidad. También deben potenciarse los viales internos existentes, reutilizando y mejorando dichas infraestructuras, para interconectar los distintos asentamientos con potencialidad para concentrar los servicios locales de manera que puedan reducirse las necesidades de movilidad longitudinal y de conexión con las centralidades externas a dicho ámbito territorial.

Se trata de asegurar una cierta autonomía territorial respecto de las infraestructuras y servicios insulares en atención a los característicos núcleos urbanos y rurales tradicionales en torno a las cuales gravita el desarrollo local de este corredor norte, con una población muy dispersa que ha ido ocupando caminos y viales entre suelos agrícolas productivos, de gran valor paisajístico y ambiental.

Cualquier mejora de la conectividad en este corredor debe asumir, dentro de las limitaciones territoriales y la fragilidad ambiental inherente a este ámbito, la posibilidad de bordear aquellos asentamientos que han incorporado a su trama las vías existentes para evitar reproducir nuevas travesías urbanas trasladando el problema a los nuevos trazados. Se trata de impedir la transformación del suelo colindante a dichos ejes de ronda mediante acciones de regeneración paisajística, y/o de prevención de riesgos naturales, que alejen cualquier tensión especulativa de ocupar nuevos suelos fuera de los asentamientos delimitados y que no se limiten al tratamiento o acabamiento de dichas núcleos.

En conclusión, se hace necesario asumir que las redes viarias insulares de primera categoría han de resolver la conectividad de las principales aglomeraciones urbanas con los principales centros de producción agrícola, industrial y turística, como motores económicos insulares.

Por ello, debe primar la especialización de los transportes alternativos existentes, buscando reducir el excesivo incremento del uso del vehículo privado. Se ha de optar por restringir este último a los itinerarios cortos dentro de la red viaria local, evitando su sobrecarga sobre la red viaria básica dado que distorsiona la velocidad promedio y el tiempo medio de desplazamiento en los tráficos de largo recorrido.

El uso de sistemas alternativos de transporte colectivo de plataforma reservada así como la especialización de las secciones viarias para asegurar totalmente que se evite esta yuxtaposición innecesaria, al menos en los dos principales corredores viarios, podrían apuntarse como estrategias para asegurar la sostenibilidad de la red de carreteras insular. Todo ello, apoyándose en la medida de lo posible en la reutilización y mejora de las infraestructuras viarias existentes mediante la utilización de todos los medios disponibles para su optimización.

En los casos en que la sobresaturación obligue a replantear variantes de trazado o nuevas vías, éstas deben ser planificadas y ejecutadas tanto atendiendo a su adecuación ambiental e integración paisajística como al control de las tensiones especulativas que de ellas se puedan derivar para la transformación de nuevo suelo vacante, sin justificación coherente.

Unos argumentos que deben impulsar aquellas dotaciones y servicios que incrementen la competitividad y la accesibilidad de los tejidos residenciales y productivos existentes, asegurando su articulación territorial y adecuación ambiental, sin afectar a las servidumbres y condiciones de implantación que certifiquen su máximo rendimiento y eficiencia.

Además, la red viaria, en tanto que sirve de soporte básico territorial para la proliferación de determinados tejidos y centros de producción, ha de adecuarse también a las especiales características de los nodos de comunicación existentes en su trazado, como el Aeropuerto de Gran Canaria, el Puerto de Las Palmas o el Puerto de Arianaga. Estas piezas, para no desvirtuar su operatividad, requieren evitar o disminuir la presencia de tejidos incompatibles con las servidumbres a ellos asociadas.

Así, en el entorno del Aeropuerto de Gran Canaria, se deben potenciar otros usos y actividades que puedan armonizar su implantación con las limitaciones de servicio y apantallamiento para el tráfico aéreo, tratando de convertir en una oportunidad una debilidad territorial sobrevenida.

De esta manera, podrían coexistir de manera simbiótica con la actividad aeroportuaria y portuaria, aportando valor añadido y diversificando la economía insular, servicios de apoyo al flujo de pasajeros y mercancías, pero también de aprovechamiento energético de recursos naturales como el viento, el soleamiento o la fuerza de las mareas en el litoral. Esta tendencia hacia la internacionalización y diversificación del tejido empresarial insular y la especialización en servicios logísticos y de apoyo requiere de una concentración crítica de los recursos demandados.

La posibilidad de incorporar nuevos sectores productivos, junto a la posibilidad de apertura del aeropuerto a nuevas rutas y destinos internacionales mediante su ampliación y mejora (dadas las adecuadas condiciones de la plataforma costera en que se asienta para asumir este crecimiento) potenciaría un nuevo giro económico insular.

Para ello, es crucial el papel de los dos puertos de interés general en su articulación con el sistema aeroportuario.

Estos tres elementos de comunicaciones exteriores permiten establecer una plataforma logística de manipulación y distribución de mercancías, que requiere de superficies adecuadas de almacenamiento y depósito, así como unas buenas conexiones no sólo con el exterior mediante rutas internacionales aéreas y marítimas, sino también internas para asegurar una oferta más competitiva y variada con distintas opciones de comunicación y transporte.

Así pues, se debe planificar la articulación territorial de estos tres elementos mediante distintos sistemas de comunicaciones que permitan especializar los tráficos de acceso y salida.

Uno de los posibles, el sistema de transporte en plataforma reservada, podría complementar su actividad de pasaje con la entrada en servicio de su recorrido para mercancías. Ello requeriría establecer estaciones logísticas en torno a los principales tejidos económicos asociados a estos tres nodos fundamentales de comunicación, pero también mejorar la accesibilidad a los puertos para optimizar su rendimiento de servicio.

Una adecuación que exige desligar los tráficos pesados de la trama urbana mediante carriles especializados en vehículos de carga y alta ocupación, o también la prolongación del sistema de transporte colectivo en plataforma reservada dentro del área metropolitana hacia los principales focos de movilidad (como pueden ser los centros de producción o los campus universitarios), así como su extensión hacia el suroeste y el noroeste para abarcar la movilidad potencial de las principales y las principales aglomeraciones urbanas detectadas, sin recargar aún más la red viaria existente.

Por último, otra opción para favorecer el desplazamiento de pasajeros alternativo al tráfico privado se basaría en la promoción a nivel insular de interconexiones por vía marítima, apoyándose en las distintas instalaciones náuticas más alejadas, para reducir aún más la

cantidad de vehículos en las largas distancias mediante una política adecuada de tráfico de cabotaje.

Aunque la red viaria y de transportes asegura la mayor integración y articulación del territorio, existen otras cuestiones infraestructurales que inciden sobre el modelo de ordenación para su máxima adecuación al frágil entorno insular.

Por un lado, es necesario un impulso a las infraestructuras de carácter ambiental, como las de saneamiento, depuración y vertidos de residuos, actualmente al límite de sus posibilidades e incapaz de absorber los crecimientos tendenciales observados.

Así, se hace necesario plantear el sostenimiento autónomo de la gestión integral del agua, completando las redes de abastecimiento y alcantarillado, evitando las pérdidas de caudal, así como la desconcentración de las estaciones de tratamiento y bombeo en función de la demanda. Dado que esta multiplicación de recintos puede hacer inviable su sostenimiento económico, se hace necesario incorporar sistemas alternativos de producción y gestión que permitan rebajar los costes.

La posibilidad de incorporar energías alternativas o tratamientos naturales alternativos, que reduzcan el consumo y distribución de combustibles alóctonos, podría mejorar la cuenta de resultados de estas operaciones, vitales para la adecuación ambiental de los distintos tejidos existentes y previstos.

Además, se aseguraría la remisión en la sobreexplotación del acuífero insular, continuando con la mejoría habida en los últimos años, al incorporar recursos hídricos transformados por la desalinización y potabilización de agua de mar. Este reequilibrio hidráulico favorecería la recuperación ambiental de ecosistemas muy ligados al gradiente de humedad tanto de origen natural, como los cauces de barrancos y manantiales, como de origen antrópico, que es el caso de las presas y embalses insulares.

Estas instalaciones y depósitos, además, reúnen condiciones adecuadas para producir energía mediante su aprovechamiento hidráulico, que abastezcan al interior insular sin poner en peligro su fragilidad ambiental y reduciendo las pérdidas e impactos derivados de la extensión indiscriminada de las redes de transporte y distribución de energías desde las actuales centrales productoras en la costa hasta las medianías y cumbres insulares. La potenciación de este recurso existente permitiría romper el esquema energético unidireccional sin aumentar ni repetir los métodos convencionales de obtención, atendiendo a la demanda de sectores de la población de difícil acceso y muy dispersa sobre el territorio.

Por otro lado, urge dar una respuesta a los problemas de tratamiento de los residuos sólidos en sus distintas categorías.

Hoy, una concepción moderna de la gestión de residuos centra su esfuerzo en coordinar acciones para incentivar la reducción en origen y dar prioridad a la reutilización, reciclado y valorización de los residuos.

En la situación actual, la disposición de dos complejos ambientales que reciben, de manera distribuida, los residuos municipales insulares ha permitido eliminar casi totalmente el cierto número de vertederos y puntos de vertido incontrolado, disminuyendo los problemas de contaminación ambiental y sanitarios derivados de su existencia.

Sin embargo, las tendencias crecientes en la producción de residuos agotan rápidamente la capacidad total de estas instalaciones, acortando su vida útil. Las dificultades para plantear nuevas localizaciones ante la dispersión de la población y los evidentes impactos paisajísticos que una nueva instalación supondría, amén de la desamortización de las inversiones de recalificación ya ejecutadas, llevan a plantear medidas más eficientes en la gestión de las infraestructuras actuales.

Asumiendo como objetivo principal el dar cumplimiento a lo estipulado en la normativa vigente, se requiere de una ampliación, mejora y optimización de la recogida selectiva, así como el

incremento de la recuperación de materiales, mediante la implantación de un sistema insular de recogida, la instalación de plantas de tratamiento y transferencia – mejorando los rendimientos de las ya existentes – y la ampliación de capacidad o nueva implantación tanto de los puntos limpios actuales como de los dos complejos ambientales existentes.

Es decir se deberá ampliar la capacidad de vertido e impulsar y mejorar la recuperación, reciclaje y valorización para el conjunto de la isla e implantar un plan de vigilancia y control de los vertederos clausurados.

5. Configuración del Modelo de Ordenación

Insular

5.1. Hacia una sostenible integración de la ordenación del territorio y de los recursos naturales.

Como ha quedado demostrado en el Capítulo anterior, a poco que se profundice en el diagnóstico de cada uno de los sistemas identificados – natural, rural, urbano, costero y de infraestructuras y servicios – se observan distintas problemáticas cuya resolución requiere de distintos compromisos territoriales.

La concreción de estos compromisos territoriales requiere de la previa disponibilidad de un marco estratégico con visión integral y a largo plazo que enmarque coherentemente la planificación y las iniciativas ambientales, territoriales y sectoriales.

Dado que el Plan Insular de Ordenación se vertebra con la triple función de la ordenación de los recursos naturales, la ordenación territorial y la ordenación urbanística estructural, este instrumento de planeamiento se constituye en la herramienta adecuada para integrar estos compromisos territoriales dentro de una estrategia de desarrollo sostenible.

El concepto de desarrollo sostenible es complejo: no implica solamente que el desarrollo ha de ser respetuoso con el medio ambiente y conservador de los recursos naturales y el patrimonio cultural, y que este objetivo ha de situarse en el centro del proceso de adopción de las decisiones económicas y políticas, sino que, tal como expresa la Estrategia Territorial Europea, ha de procurar el equilibrio y la justicia sociales y ha de incrementar la riqueza económica de la sociedad.

El objetivo final de una estrategia de desarrollo sostenible, de conformidad con la definición del Informe Brundtland de las Naciones Unidas, es el desarrollo humano sostenible, la mejora de las condiciones de vida de toda la población, incluidas las generaciones futuras.

Para ello, los tres principios o directrices que la Unión Europea ha acordado para su política de desarrollo territorial, y que se desarrollan en la susodicha Estrategia Territorial Europea, son:

- El desarrollo de un sistema equilibrado y policéntrico de ciudades y una nueva relación entre campo y ciudad.
- La garantía de un acceso equivalente a las infraestructuras y al conocimiento, y
- El desarrollo sostenible, la gestión inteligente y la protección de la naturaleza y del patrimonio cultural.

5.1.1. Principios inspiradores del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

Para la traslación de estos conceptos de la Estrategia Territorial Europea al archipiélago canario se ha de partir de la base de que cualquier actividad de transformación urbanística, en un espacio tan reducido, complejo y diverso como es el medio insular, afecta directamente al frágil equilibrio entre los recursos naturales existentes y el desarrollo socioeconómico.

Por tanto, debido a que se hace necesario articular la gestión de los recursos naturales con la ordenación territorial y con la planificación urbanística, la implementación de una estrategia de sostenibilidad territorial que se apoye en el uso eficiente del territorio insular requiere equiparar

las cuestiones ambientales, económicas y sociales en la organización del medio insular con una única lectura integrada y transversal.

Para el desarrollo insularizado de un modelo básico de ordenación a escala insular, como el que se propone desde la Estrategia Territorial Europea, se hace necesario complementar estos tres principios argumentales para implementar mecanismos de aprovechamiento de los recursos naturales, en atención a sus aptitudes territoriales, para acoger determinados usos y actividades acordes con su papel configurador en el medio insular y que doten de valor añadido y coherencia territorial a su gestión.

Tal y como se ha analizado en el Capítulo 3 de la Memoria de Ordenación, pero también en el Capítulo 15 de la Memoria de Información, tanto la legislación estatal (Ley 30/1992, Ley 42/2007, Ley 9/2006) como la legislación autonómica (Ley 11/2019, DL 1/2000, Ley 19/2003, Ley 4/2017) han introducido en nuestro ordenamiento jurídico determinados principios que inspiran a este Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria:

- **Principio de desarrollo sostenible:** La armonización de los requerimientos del desarrollo social y económico con la preservación y la mejora del medio ambiente urbano, rural y natural, asegurando a las generaciones presentes y futura una digna calidad de vida.
- **Principio de uso eficiente del territorio insular:** La utilización racional del suelo insular de acuerdo con su aptitud natural, su productividad potencial y en congruencia con la prevención de riesgos y la función social de la propiedad.
- **Principio de prevalencia ambiental:** La prevalencia de la protección ambiental sobre la ordenación territorial y urbanística en aquellos supuestos de afección a los recursos naturales, patrimoniales o paisajísticos de manera irreversible o irrecuperable.
- **Principio de mínimo impacto:** Las actividades más desfavorables para la preservación del medio ambiente, que no puedan ser evitadas, deberán ubicarse en los lugares donde menos impacto produzcan, y deberán desarrollarse de la manera menos perjudicial posible.
- **Principio de preservación ambiental:** La conservación, restauración y mejora de los procesos ecológicos esenciales y de los sistemas vitales básicos, respaldando los servicios de los ecosistemas para el bienestar humano.
- **Principio de protección del patrimonio:** La conservación, restauración y mejora del patrimonio cultural y del paisaje insular.
- **Principio de cooperación interadministrativa:** Para alcanzar la coordinación de las diversas actuaciones de interés insular o supralocal sobre el territorio, fomentando la utilización de mecanismos orientados a simplificar la tramitación administrativa y evitar el incremento del gasto público.

5.1.2. El modelo territorial básico de partida

En su momento, las DOGT hicieron suya y persiguieron aplicar la Estrategia Territorial Europea en la implantación de un modelo territorial integrado y sostenible para el archipiélago canario, cuyo desglose y caracterización para cada isla, como unidad básica de planeamiento de los recursos naturales y del territorio, se realizaría mediante los planes insulares de ordenación.

Los rasgos fundamentales de esta Estrategia Territorial Europea son:

- La configuración de un territorio equilibrado social, económica y ambientalmente, predominando los criterios y determinaciones ambientales.
- La conservación de los recursos naturales y de los suelos de interés agrario, litorales y de valor paisajístico, considerándolos como recursos estratégicos para el desarrollo económico, la cohesión social y el bienestar de la población.

- La organización de modo sistémico y jerárquico del territorio, en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan una mejor calidad de vida y la igualdad de acceso de los ciudadanos a unas infraestructuras y servicios eficientes y especializados.
- La articulación entre el sistema rural y el sistema urbano, incorporando criterios de cercanía, de contención de la extensión urbana, de fortalecimiento de la gestión urbanística del suelo y de disminución de las necesidades de movilidad.
- El desarrollo eficaz y eficiente de los asentamientos de población más compactos, complejos y atractivos, en los que se impulse la integración social y funcional.

5.1.3. El uso eficiente del territorio insular como principio argumental

Para la consecución del modelo territorial básico que se propugna para el archipiélago canario, se plantean distintas estrategias territoriales de transformación que tienen por objeto propiciar el uso racional y eficiente de los recursos naturales y la conservación de la biodiversidad así como a compatibilizar el desarrollo económico, social y ambiental en cada isla, mediante un uso eficiente del territorio y la consolidación, desarrollo y diversificación de nuevas centralidades articuladas territorialmente a escala insular.

Las estrategias territoriales de transformación que se plantean buscan contener el crecimiento demográfico y la concentración de actividades en las ciudades capitalinas, áreas metropolitanas y corredores costeros de cada isla a partir de la rehabilitación integral y renovación urbana extensa de los asentamientos poblacionales y centros de producción y de actividad económica existentes, así como la ubicación de equipamientos metropolitanos de escala insular y alta especialización siguiendo criterios de máxima accesibilidad, apoyándose en:

- La preservación y gestión eficiente de los recursos naturales, geológicos e hídricos.
- Conservación y gestión sostenible de la biodiversidad insular.
- Mantenimiento de una adecuada calidad atmosférica, acústica y lumínica en el archipiélago.
- Potenciación del ahorro y uso eficiente de la energía, diversificación energética, garantía de abastecimiento energético e incorporación creciente de fuentes de energías renovables.
- Reducción de la generación de residuos y vertidos, incremento de su reutilización y reciclaje, y gestión adecuada y eficiente de los mismos.
- Implantación de un modelo territorial integrado, eficiente y sostenible, minimizando la ocupación del suelo, protegiendo los valores y aptitudes de suelo rústico, y recuperación del litoral para uso y disfrute público.
- Desarrollo de un sistema de transporte público intermodal, integrado, eficaz y eficiente que satisfaga las necesidades de movilidad de la población y contribuya al desarrollo sostenible del archipiélago.
- Disponibilidad de infraestructuras adecuadas, y uso y utilización más eficiente de las infraestructuras existentes, preferentemente frente a la nueva implantación, contribuyendo a la sostenibilidad del desarrollo de Canarias y la cohesión social.
- Garantía de acceso y adecuada cobertura de las infraestructuras de telecomunicaciones, integradas en el paisaje, que satisfagan las necesidades de comunicación y contribuyan a reducir la demanda de movilidad.
- Protección y conservación del patrimonio cultural de Canarias.
- Cualificación de los paisajes naturales, rurales y urbanos de las islas.

- Diversificación y recualificación de la economía canaria, y paulatina implantación de un sistema económico más duradero, respetuoso con el medio ambiente y socialmente justo y equitativo.

5.1.4. Objetivos derivados de los presupuestos del Modelo de Ordenación Insular

Atendiendo al diagnóstico realizado en el Capítulo 4 de esta Memoria de Ordenación y a la evolución histórica de las formas de ocupación del suelo en Gran Canaria se han identificado cinco sistemas (natural, rural, urbano, costero y de infraestructuras y servicios) que permiten llevar a cabo un primer planteamiento de los objetivos que han de ser planteados para una correcta definición del Modelo de Ordenación Insular desde el punto de vista de los recursos naturales, la estructura territorial y la transformación urbanística.

De la síntesis de estos objetivos derivados del diagnóstico por sistemas se obtienen aquellos objetivos fundamentales que informan la instrumentación de este Plan Insular de Ordenación.

5.1.4.1. Objetivos derivados del diagnóstico del Sistema Natural

El Sistema Natural está constituido por los espacios de mayor valor ambiental, en el que se mantienen los procesos ecológicos esenciales y el potencial evolutivo de las especies y los ecosistemas en armonía con la actividad humana, por lo que incorporan aspectos relevantes de interés no sólo ambiental, sino también de valor paisajístico, cultural y científico.

A partir del diagnóstico informativo y del estado de la ordenación territorial y los recursos naturales realizado, los objetivos fundamentales de este Plan para el Sistema Natural son:

- Mantener los procesos ecológicos esenciales del medio biótico y abiótico.
- Conservar la diversidad biológica y geológica con una gestión auto-sostenible.
- Potenciar la gestión ambiental y agroforestal de los recursos vegetales.
- Compatibilizar las actividades económicas con los requisitos ambientales.
- Restituir el papel socioeconómico de las costumbres y tradiciones populares.
- Gestión ordenada de las actividades productivas con una perspectiva turística
- Valorización de recursos patrimoniales y etnográficos ligados al medio natural.
- Evitar el impacto ambiental de las infraestructuras y redes de interconexión.
- Defender la integridad ecológica de los espacios de máxima preservación.
- Limitar drásticamente el desarrollo urbanístico en asentamientos existentes.
- Asegurar la concentración de las actividades intensivas de ocio y divulgación.
- Rehabilitación del patrimonio edificado para potenciar su valor etnográfico.
- Cualificar e integrar paisajísticamente la red de caminos y senderos.

5.1.4.2. Objetivos derivados del diagnóstico del Sistema Rural

El Sistema Rural está constituido por los espacios en los que coexisten valores naturales de importancia con actividades humanas productivas asociadas tanto a las formas tradicionales de poblamiento rural y a los usos y actividades agrarias, que han conformado espacios culturales y paisajísticos de gran valor y relevancia territorial; como a las actividades agrarias intensivas que han desempeñado un papel característico en la utilización económica intensiva del suelo de manera compatible con el aprovechamiento de los recursos productivos inherentes al mismo.

A partir del diagnóstico informativo y del estado de la ordenación territorial y los recursos naturales realizado, los objetivos fundamentales de este Plan para el Sistema Rural son:

- Fortalecer la identidad rural como interfaz productivo-natural.
- Recuperar las formas tradicionales de transformación paisajística del suelo.
- Mejorar el control paisajístico y agroambiental de los recursos naturales.
- Complementar las rentas agrarias con nuevas actividades económicas.
- Incentivar la agricultura ecológica y la repoblación económicamente sostenible
- Inducir sinergias reequilibradoras que canalicen tensiones de uso y disfrute.
- Cualificar e integrar paisajísticamente la estructura viaria y parcelaria.
- Compatibilizar las actividades productivas con el uso residencial.
- Potenciar el crecimiento endógeno de los asentamientos existentes.
- Frenar la extensión inadecuada e ineficiente del nuevo tejido residencial.
- Desarrollar sistemas alternativos descentralizados de infraestructuras.
- Incentivar centros locales de actividades y servicios en el medio rural.

5.1.4.3. Objetivos derivados del diagnóstico del Sistema Urbano

El Sistema Urbano está constituido por los espacios en los que cohabitan los asentamientos de población con centros de producción y utilización económica intensiva del suelo para actividades industriales, turísticas y científico-tecnológicas que dan soporte al desarrollo socioeconómico de manera compatible con el aprovechamiento de los recursos productivos inherentes al suelo.

A partir del diagnóstico informativo y del estado de la ordenación territorial y los recursos naturales realizado, los objetivos fundamentales de este Plan para el Sistema Urbano son:

- Recuperar la vertebración territorial con el espacio periurbano.
- Potenciar el valor estratégico y estructurante de los vacíos territoriales.
- Contener el consumo de suelo en armonía con la capacidad de carga.
- Reducir los costes ambientales y paisajísticos de los nuevos tejidos y redes.
- Preservar los usos agrícolas intensivos como actividad económica estratégica.
- Adaptar el tejido residencial a su rol territorial e identitario.
- Inducir cambios en los modos de producción y gestión del tejido productivo.
- Reforzar las centralidades locales de servicio de acuerdo con sus pautas tendenciales de desarrollo.
- Condicionar plusvalías urbanísticas al resguardo del tejido agrícola productivo.
- Graduar la transformación proporcionada, ordenada y articulada del suelo.
- Reutilizar espacios obsoletos como oportunidad para nuevas centralidades
- Densificar el uso del suelo para fomentar su complejidad social y funcional.
- Integrar la arquitectura contemporánea y las formas tradicionales de ocupación.

5.1.4.4. Objetivos derivados del diagnóstico del Sistema Costero

El Sistema Costero está constituido por los espacios litorales y marinos en los que se combinan los procesos ecológicos esenciales y el potencial evolutivo de las especies y ecosistemas costeros en armonía con actividades humanas productivas asociadas al aprovechamiento de los recursos intrínsecos del mar.

A partir del diagnóstico informativo y del estado de la ordenación territorial y los recursos naturales realizado, los objetivos fundamentales de este Plan para el Sistema Costero son:

- Evitar los daños a formaciones sedimentarias y ecosistemas naturales singulares.
- Impulsar actuaciones de corrección de la dinámica sedimentaria.
- Reorientar el sector pesquero-marisquero hacia la gestión ambiental integrada de la costa.
- Potenciar la regeneración de especies y hábitats marinos en zonas deterioradas del ámbito litoral.
- Frenar la ocupación y transformación de los tramos costeros no ocupados.
- Potenciar la declaración de espacios protegidos en el ámbito litoral.
- Controlar el vertido de residuos líquidos, los impactos ambientales y la contaminación costera.
- Reorientar el sector pesquero-marisquero hacia la actividad acuícola y turístico-deportiva.
- Favorecer la implantación adecuada de usos y actividades compatibles en el litoral.
- Asegurar una mayor integración ambiental y paisajística de las implantaciones en el litoral.
- Evitar la desaparición o degradación de los valores naturales, culturales y paisajísticos del litoral.
- Promover actuaciones de recuperación en el ámbito litoral de los valores y recursos del litoral.

5.1.4.5. Objetivos derivados del diagnóstico del Sistema de Infraestructuras y Servicios

El Sistema Infraestructuras y Servicios está constituido por las infraestructuras, equipamientos y dotaciones de relevancia e interés insular que distribuyen la demanda de servicios de la población sobre el territorio insular y ayudan a estructurar y articular territorialmente la ocupación del suelo.

A partir del diagnóstico informativo y del estado de la ordenación territorial y los recursos naturales realizado, los objetivos fundamentales de este Plan para el Sistema de Infraestructuras y Servicios son:

- Considerar la variable ambiental en la optimización de las infraestructuras.
- Potenciar la regeneración paisajística y prevención de riesgos naturales.
- Reducir el excesivo incremento en el uso del vehículo privado.
- Impulso al auto-sostenimiento de la gestión integral del agua.
- Potenciación de las fuentes alternativas de producción energética in situ.
- Priorizar la reducción, reutilización, reciclado y valorización de los residuos.
- Vertebrar transversalmente los distintos tejidos residenciales y productivos.
- Adecuar las dotaciones y servicios a la demanda competitiva de los tejidos.
- Optimizar condiciones de seguridad y dimensionado de las redes existentes.

- Articulación logística del sistema aeroportuario y el sistema portuario.
- Garantizar vida útil de las instalaciones de tratamiento y gestión de residuos.
- Jerarquizar y extender el transporte de pasajeros en plataforma reservada.
- Reducir necesidades de movilidad e interconexión longitudinal y transversal.
- Especializar corredores logísticos compatibles con otros tráficos.
- Promoción del tráfico de cabotaje para el desplazamiento de pasajeros.

5.1.5. Síntesis de los objetivos derivados de los presupuestos del Modelo de Ordenación Insular

Un primer análisis de los objetivos derivados de los presupuestos del Modelo de Ordenación Insular permite deducir que el medio insular, en tanto que conjuga entornos naturales, rurales, urbanos, costeros e infraestructurales, necesita adecuar distintas estrategias de actuación y de transformación atendiendo a las características intrínsecas de estos sistemas.

Estas estrategias de actuación y de transformación se encontraban ya implícitas en la propia esencia del modelo de ordenación insular del anterior Plan. Sin embargo, quedaban desvirtuadas al arrogarse en exclusiva a la zonificación la ordenación de los recursos naturales, armonizando su régimen jurídico en función del mayor o menor valor de dichos recursos. Frente a esto, se superponía la ordenación territorial, a modo de actuaciones programáticas y directrices independientemente de la delimitación zonal que configuraba el soporte territorial.

Con esta metodología, en aquellos puntos donde se producía un conflicto de intereses entre ambos tipos de determinaciones (de ordenación de los recursos naturales y de desarrollo territorial) se ponía en peligro la sostenibilidad territorial, al poder motivarse una acción y su contraria a la misma vez.

Además, los recursos naturales quedaban acotados territorialmente, limitándose a su localización y definición, pero no integrados en las lógicas de acción y transformación del modelo de ordenación. Se desechaba así toda opción de uso y gestión ordenada de los mismos al no incorporarse como elemento constituyente del desarrollo socioeconómico insular, sino como parte del régimen de uso del suelo que acota los derechos particulares de la propiedad.

No es sostenible un desarrollo territorial que preserve los recursos naturales a costa de disminuir la renta, el nivel de empleo o la calidad de vida, que aumente el riesgo de estancamiento o que suponga un freno a las tendencias dinamizadoras; pero no debe identificarse calidad de vida con modos de consumo casi patológicos, o con el derroche de recursos naturales.

No obstante, no existe un único o universal modelo ideal de sociedad sostenible al que debamos dirigirnos, ni existen principios absolutos que marquen el sendero.

Por tanto, se trata de avanzar desde nuestra propia y actual realidad insular, eliminando poco a poco los modos de producción, consumo o comportamiento más destructores de nuestros recursos, menos equitativos y justos, menos solidarios entre nosotros y con las generaciones futuras.

5.1.5.1. El desarrollo de un modelo territorial equilibrado, sostenible y eficiente

El desarrollo de un modelo territorial equilibrado, sostenible y eficiente se identifica con la necesidad de compatibilizar las actividades económicas con los requisitos ambientales, induciendo sinergias reequilibradoras que canalicen las tensiones de uso y disfrute de los recursos, sobretodo frenando la ocupación y transformación de los tramos costeros.

En este sentido, la transformación del suelo debe ser proporcionada a las necesidades previstas objetivamente, ordenada y articulada con respecto al resto de usos en presencia, los asentamientos y centros de actividad económica preexistentes.

Para acometer estos procesos se propone también el refuerzo de las centralidades locales de servicio, de acuerdo con sus pautas tendenciales de desarrollo, así como fortalecer la identidad rural como interfaz productivo-natural mediante la incorporación de centros locales de actividades y servicios también en el medio rural.

5.1.5.2. El equilibrio entre la preservación del entorno y el desarrollo humano

Sólo mediante el desarrollo de un modelo territorial equilibrado, sostenible y eficiente se puede asegurar el equilibrio entre la preservación del entorno y el desarrollo humano, pues al acotar las posibles zonas susceptibles de transformación urbanística se consigue defender la integridad ecológica de los espacios de máxima preservación.

Pero estos espacios no pueden quedar estáticos, es necesario potenciar la gestión ambiental y agroforestal de los recursos vegetales, incentivando la agricultura ecológica y la repoblación económicamente sostenible.

También hay que potenciar el valor estratégico y estructurante de los vacíos territoriales recuperando particularmente la vertebración territorial con el espacio periurbano y el litoral, favoreciendo la implantación adecuada de usos y actividades compatibles, o llegando incluso a condicionar las plusvalías urbanísticas al resguardo del tejido agrícola productivo o a reorientar el sector pesquero-marisquero hacia la gestión ambiental integrada de la costa.

5.1.5.3. La conservación de la biodiversidad y el consumo eficiente de los recursos naturales, especialmente el suelo.

La preservación del entorno implica la conservación de la biodiversidad y el consumo eficiente de los recursos naturales, espacialmente el suelo, para lo cual es fundamental mantener los procesos ecológicos esenciales del medio biótico y abiótico y mejorar el control paisajístico y agroambiental de los recursos naturales.

Mediante la contención del consumo de suelo en armonía con la capacidad de carga no sólo se evitan los daños a formaciones sedimentarias y ecosistemas naturales singulares, sino también se contribuye a evitar la desaparición o degradación de los valores naturales, culturales y paisajísticos, sobretodo en el litoral donde es necesario impulsar actuaciones de corrección de la dinámica sedimentaria.

Pero también es necesario conservar la diversidad biológica y geológica con una gestión auto-sostenible de los recursos, potenciando la regeneración de especies y hábitats en zonas deterioradas y potenciando la declaración de espacios protegidos en el ámbito litoral insular.

5.1.5.4. La mejora de la calidad ambiental

La mejora de la calidad ambiental prestando especial atención al control de la atmósfera, el ruido y la iluminación exterior, debe fundamentarse en reducir los costes ambientales y paisajísticos de los nuevos tejidos y redes.

Asimismo, hay que priorizar la reducción, reciclado y valorización de los residuos para garantizar la vida útil de las instalaciones de tratamiento y gestión de residuos, tanto como potenciar el control en el vertido de los residuos líquidos, los impactos ambientales y la contaminación costera.

5.1.5.5. La gestión integrada y el uso eficiente del ciclo del agua

Para la preservación de la calidad del agua y el establecimiento de un ritmo sostenible de aprovechamiento de los recursos hídricos es necesario impulsar el auto-sostenimiento de la gestión integral del agua.

5.1.5.6. La diversificación energética y su integración en el territorio insular

Para asegurar la cobertura de la demanda energética de forma integrada en el territorio insular es necesario potenciar las fuentes alternativas de producción a partir del aprovechamiento de las energías renovables, considerando la variable ambiental en la optimización de las infraestructuras y redes de interconexión.

5.1.5.7. La protección del patrimonio cultural y la cualificación del paisaje en el medio costero, natural, rural y urbano

La prevención de riesgos naturales pasa también por la cualificación del paisaje en el medio costero, natural, rural y urbano.

La potenciación de la regeneración paisajística y la protección del patrimonio cultural implica recuperar las formas tradicionales de transformación paisajística del suelo, restituyendo el papel socioeconómico de las costumbres y tradiciones populares así como fomentando la rehabilitación del patrimonio edificado para potenciar su valor etnográfico ligado al medio natural.

Esta valorización de los recursos patrimoniales y etnográficos debe integrar las formas tradicionales de ocupación con la arquitectura contemporánea para asegurar una mayor integración ambiental y paisajística de las implantaciones, e incluso promover actuaciones de recuperación, particularmente en el ámbito litoral.

5.1.5.8. La integración y coordinación en el desarrollo de los distintos sectores de actividad económica y social de relevancia territorial

El desarrollo de los distintos sectores de actividad económica y social de relevancia territorial requiere la integración y coordinación en los modos de producción y en la gestión del tejido productivo.

Por un lado, es necesario reorientar el sector pesquero-marisquero hacia la actividad acuícola y turístico-deportiva, y preservar los usos agrícolas intensivos como una actividad económica estratégica.

Por otro lado, hay que inducir cambios que permitan compatibilizar las actividades productivas con el uso residencial, pero también con nuevas actividades económicas con una perspectiva turística.

5.1.5.9. La mejora de las infraestructuras de accesibilidad y transporte colectivo

Resueltas las principales necesidades de dotaciones y equipamientos insulares, aún hay que mejorar en cuanto a accesibilidad y transporte colectivo desarrollando sistemas alternativos descentralizados de infraestructuras que tengan como objetivo último reducir el excesivo incremento en el uso del vehículo privado.

Para ello, es necesario jerarquizar y extender el transporte de pasajeros en plataforma reservada y vertebrar transversalmente los distintos tejidos residenciales y productivos, de tal manera que se reduzcan las necesidades de movilidad e interconexión longitudinal y transversal.

Además de optimizar las condiciones de seguridad y dimensionado de las redes existentes, cualificando e integrando paisajísticamente la red viaria, de caminos y de senderos, es necesario acometer la articulación logística del sistema aeroportuario y el sistema portuario, especializando corredores logísticos compatibles con otros tráficos o promoviendo el tráfico de cabotaje para el desplazamiento de pasajeros.

5.1.5.10. La mejora de la calidad de vida de los habitantes

Para mejorar la calidad de vida de los habitantes hay que adecuar las dotaciones y servicios a la demanda competitiva de los tejidos y densificar el uso del suelo para fomentar su complejidad social y funcional, adaptando el tejido residencial a su rol territorial e identitario.

También es necesario frenar la extensión inadecuada e ineficiente del nuevo tejido residencial, e incluso en determinados casos limitar drásticamente el desarrollo urbanístico, para potenciar el crecimiento endógeno de los asentamientos existentes y la reutilización de espacios obsoletos como oportunidad para nuevas centralidades o para asegurar la concentración de las actividades intensivas de ocio y divulgación.

5.1.5.11. La agilidad interadministrativa en la actividad de ordenación y ejecución de las actuaciones de interés insular o supralocal

Este último objetivo no deriva tanto del diagnóstico territorial realizado como del análisis de la efectividad en los procedimientos e instrumentos de planificación (planes, programas y proyectos) utilizados para acometer la ordenación urbanística, territorial y de los recursos naturales, de lo que se deduce la necesidad de fomentar la agilización de los procedimientos de ordenación, coordinación y cooperación interadministrativa para la ejecución de las actuaciones de interés insular o supralocal.

5.1.6. Objetivos fundamentales del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

A partir de la síntesis de los objetivos derivados de los presupuestos del Modelo de Ordenación Insular se puede deducir su encaje consecuentemente con el escenario de sostenibilidad territorial que propugna la Estrategia Territorial Europea y los acuerdos internacionales sobre desarrollo sostenible y eficiencia territorial vigentes.

Estos objetivos fundamentales del Modelo de Ordenación Insular apelan, primeramente, al ahorro de suelo en términos de limitación a la ocupación extensiva, desmedida o innecesaria del soporte territorial en un contexto como el insular donde el territorio es en sí un bien escaso y limitado y, por tanto, entendido como un recurso en sí mismo.

Como segundo cometido, y para una correcta aplicación en el Plan Insular de Ordenación, es necesario entender que estos objetivos fundamentales del Modelo de Ordenación Insular buscan coordinar el sistema territorial de distribución de usos y actividades para toda la isla, estructurando su potencial de desarrollo de acuerdo con su capacidad y relevancia estratégica para el crecimiento socioeconómico insular.

Para garantizar un desarrollo sostenible, equilibrado y eficientemente articulado del territorio insular es necesario establecer medidas que permitan orientar las políticas y actuaciones de los distintos niveles competenciales, propiciar el uso racional y eficiente de los recursos naturales y la conservación de la biodiversidad, compatibilizar el desarrollo económico, social y ambiental

en cada isla, fijar el ritmo de expansión de las actividades económicas en función de las dotaciones, infraestructuras y servicios, y determinar las orientaciones de reconversión de las actividades económicas con incidencias negativas sobre el territorio.

Todo ello de acuerdo con los principios inspiradores esbozados a partir del ordenamiento jurídico existente y de los objetivos derivados del estado de la ordenación territorial y los recursos naturales en Gran Canaria, que ha permitido realizar una aproximación, por acercamientos sucesivos, a la realidad territorial desde distintas perspectivas de actuación.

Debido a dicho análisis, diagnóstico y síntesis, son **objetivos fundamentales** de este Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria:

1. El desarrollo de un modelo territorial equilibrado, sostenible y eficiente.
2. El equilibrio entre la preservación del entorno y el desarrollo humano.
3. La conservación de la biodiversidad y el consumo eficiente de los recursos naturales, especialmente del suelo.
4. La mejora de la calidad ambiental.
5. La gestión integrada y el uso eficiente del ciclo de agua.
6. La diversificación energética y su integración en el territorio insular.
7. La protección del patrimonio cultural y la cualificación del paisaje en el medio costero, natural, rural y urbano.
8. La integración y coordinación en el desarrollo de los distintos sectores de actividad económica y social de relevancia territorial.
9. La mejora de las infraestructuras de accesibilidad y transporte colectivo.
10. La mejora de la calidad de vida y la protección civil de los habitantes, con asentamientos mejor dotados urbanísticamente y más resilientes.
11. La agilidad interadministrativa en la actividad de ordenación y ejecución de las actuaciones de interés insular o supralocal.

5.2. De la concepción sistémica del Modelo de Ordenación Insular: el Sistema Territorial

El Modelo de Ordenación Insular de este PIO/GC se fundamenta sobre tres textos normativos:

- Decreto 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de las leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias
- Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.
- Decreto 6/1997, de 21 de enero, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de planes de ordenación de recursos naturales.

Desde cada una de estos tres textos legales, se les encomienda a los Planes Insulares de Ordenación la caracterización del Modelo de Ordenación Insular, a partir del cual definir e impulsar sistemas territoriales equilibrados y eficientemente articulados, desarrollando estrategias de transformación territorial adecuadas a los diferentes procesos territoriales que cada espacio a ordenar experimente.

+ Sistema Territorial

Estrategias de Transformación Territorial

Modelo de Ordenación Insular

Así, el DPORN, habla de diferenciar ambientalmente cuatro grandes zonas territoriales en función de los recursos naturales identificados tras un diagnóstico insular, de tal manera que se distingue, de acuerdo con su artículo 8, entre:

- La **Zona A** será la de mayor valor natural y en la misma se incluirán, como mínimo, los parques nacionales contemplados en la legislación estatal, y los parques naturales y reservas naturales.
- La **Zona B** incluirá aquellos lugares donde coexistan valores naturales de importancia con actividades humanas productivas de tipo tradicional. En esta categoría podrán incluirse, en parte o en su totalidad, los parques rurales, paisajes protegidos, monumentos naturales y sitios de interés científico de la red canaria de espacios naturales protegidos. Dentro de esta categoría se podrá contemplar la existencia de dos subzonas:
 - **Subzona de aptitud natural:** formada por aquella parte de la Zona B que albergue valores forestales, paisajísticos o naturales de importancia, o bien que tenga potencialidad para albergarlos.
 - **Subzona de aptitud productiva:** constituida por aquella parte de la Zona B que albergue actividades productivas de tipo tradicional o que, por su morfología, accesos y demás factores del proceso productivo, sea susceptible de albergarlas.
- La **Zona C** incluirá aquellas partes del territorio que son susceptibles de albergar diversos equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general.
- La **Zona D** incluirá los suelos clasificados como urbanos, urbanizables y asentamientos rurales, así como aquellos que por determinación del planeamiento puedan llegar a serlo.

No obstante lo anterior, el artículo 178 de la Ley 4/2017 dispone la necesidad de diferenciar exclusivamente tres zonas A, B y C, siendo las dos primeras de idéntico contenido que las dispuestas bajo esa denominación en el DPORN, mientras que la zona C se define como aquella que incluye "*...aquellas partes del territorio que por su menor valor ambiental resulten aptas para albergar instalaciones puntuales de interés general. Se incluirán en esta categoría aquellos suelos transformados por la urbanización y/o asentamiento en el medio rural o que pudieran resultar aptos para la clasificación de suelo rústico común y suelos urbanos y urbanizables*".

Consiguientemente, y por imperativo legal, el documento aprobado definitivamente zonifica el territorio insular en las siguientes zonas:

- La **Zona A** será la de mayor valor natural y en la misma se incluirán, como mínimo, los parques nacionales contemplados en la legislación estatal, y los parques naturales y reservas naturales.
- La **Zona B** incluirá aquellos lugares donde coexistan valores naturales de importancia con actividades humanas productivas de tipo tradicional. En esta categoría podrán incluirse, en parte o en su totalidad, los parques rurales, paisajes protegidos, monumentos naturales y sitios de interés científico de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos. Dentro de esta categoría se podrá contemplar la existencia de dos subzonas:

- **Subzona de aptitud natural:** formada por aquella parte de la Zona B que albergue valores forestales, paisajísticos o naturales de importancia, o bien que tenga potencialidad para albergarlos.
- **Subzona de aptitud productiva:** constituida por aquella parte de la Zona B que albergue actividades productivas de tipo tradicional o que, por su morfología, accesos y demás factores del proceso productivo, sea susceptible de albergarlas.
- La **Zona C** incluirá aquellas partes del territorio que por su menor valor ambiental resulten aptas para albergar instalaciones puntuales de interés general. Se incluirán en esta categoría aquellos suelos transformados por la urbanización y/o asentamiento en el medio rural o que pudieran resultar aptos para la clasificación de suelo rústico común y suelos urbanos y urbanizables.

Paralelamente, las DOGT disponían que todo instrumento de planeamiento debe considerar en su elaboración un sistema territorial integrado. Esta idea de sistema territorial integrado como criterio de actuación para la ordenación insular se asume como propia de este Plan Insular, integrada al menos por los siguientes elementos:

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

Asimismo, el TRLOTENC consagraba los Planes Insulares de Ordenación como instrumentos de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística de la isla cuyo objeto es definir el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible. Para la configuración de dicho modelo de ordenación territorial resulta significativo lo previsto en sus artículos 18 y 19 en cuanto a las determinaciones que debe incorporar, en particular aquellas determinaciones relacionadas con:

- La descripción y evaluación detalladas de los recursos naturales, su estado de conservación y previsible evolución futura, necesarias para garantizar la conservación de los recursos naturales, entendiendo por conservación la preservación o utilización ordenada, en su caso, con base al criterio de desarrollo sostenible.
- La estructura y localización de las infraestructuras, los equipamientos y las dotaciones e instalaciones de servicios públicos de relevancia e interés social para la isla.
- El esquema de distribución y priorización de los usos y actividades estructurantes del territorio insular, con expresa localización y regulación ordenada de las actividades relevantes para el desarrollo económico y social autonómico o insular y, específicamente, criterios para la delimitación en los instrumentos urbanísticos de ámbito municipal de las siguientes zonas del territorio:
 - Las que deban preservarse del proceso urbanizador y, en su caso, edificatorio, porque su transformación sería incompatible con el desarrollo sostenible de la isla.
 - Las que deban destinarse a usos del sector primario, en especial los forestales, agrarios o extractivos.
 - Las aptas para el desarrollo de nuevos espacios turísticos, determinando si procede las condiciones que limiten el incremento de capacidad, reservando a los Planes Generales la delimitación de los sectores urbanizables turísticos.

Por tanto, a través de cada uno de estos tres textos legales se regulan de distinta manera aspectos de la ordenación insular de similar naturaleza.

A los efectos de lograr una adecuada adaptación normativa del Modelo de Ordenación Insular, el planificador insular ha optado por componer de forma coherente, homogénea e integradora los distintos aspectos territoriales regulados, planteando como posible la unificación metodológica de los mismos, ya que son más las similitudes que las diferencias existentes.

De este ejercicio se deduce que la configuración territorial básica para la ordenación insular es la consideración de un sistema territorial integrado por una serie de elementos que posibilitan anuar la ordenación urbanística, territorial y de los recursos naturales.

Si atendemos a su propio significado, un sistema es un conjunto de reglas o principios sobre una materia racionalmente enlazados entre sí, o un conjunto de cosas que relacionadas entre sí ordenadamente contribuyen a determinado objeto. Por tanto, este Plan interpreta los sistemas como el conjunto de elementos territoriales estructurales que, en este caso, caracterizan la organización ambiental, económica y social del Modelo de Ordenación Insular y determinan el sentido general de sus decisiones fundamentales.

A la hora de identificar qué elementos conforman la ordenación insular se hace necesario diferenciar entre:

- aquéllos que atienden al reconocimiento de las aptitudes propias del suelo,
- aquéllos que ponen en relación las distintas partes del territorio,
- aquéllos que sirven de apoyo para la transformación y aprovechamiento del suelo

Los elementos territoriales estructurales se han agrupado metodológicamente a partir de la identificación, localización y priorización de los usos y actividades estructurantes del territorio, que sean de relevancia e interés social para la isla por su carácter estratégico, y/o sinérgico, para la ordenación. Así, se han establecido:

- Las **Zonas**, derivadas del cumplimiento del DPORN, que constituyen la caracterización básica del sustrato territorial en virtud de sus valores, recursos y potencialidades, necesaria para garantizar la conservación de los recursos naturales, entendiendo por conservación la preservación o utilización ordenada, en su caso, con base al criterio de desarrollo sostenible.
- Las **Redes**, conforman el entramado básico que vertebra y articula el territorio, a través de las cuales se define la estructura y localización de las infraestructuras, los equipamientos y las dotaciones e instalaciones de servicios públicos de relevancia e interés social para la isla, en los términos especificados en el artículo 18.4.a) del TRLOTENC.
- Los **Tejidos**, constituyen la sustancia soporte y materialización física de las diferentes actividades que se implantan en el territorio, que reflejan el esquema de distribución y priorización de los usos y actividades estructurantes del territorio insular, así como la expresa localización y regulación ordenada de las actividades relevantes para el desarrollo económico y social autonómico o insular, tal y como se expresa en el artículo 18.4.b) del TRLOTENC.

Estos elementos territoriales son interdependientes, actuando como un todo y no sólo como la mera agregación de las partes. La interrelación de dichos elementos configura la organización territorial de la isla, complementándose de forma adecuada los valores naturales y productivos con los asentamientos e infraestructuras asociados.

Por tanto, de la interrelación de los elementos territoriales estructurantes, y de la preponderancia de alguno de ellos respecto al resto de elementos interrelacionados, surgen los sistemas natural, rural, urbano, costero y de infraestructuras y servicios que, en definitiva, conforman el Sistema Territorial insular.

En conclusión, el Modelo de Ordenación Insular, a partir del cual definir e impulsar un Sistema Territorial Insular equilibrado y eficientemente articulado, desarrollando estrategias de transformación territorial adecuadas para su ordenación, se plantea a través de la configuración de los sistemas natural, rural, urbano, costero y de infraestructuras y servicios, como componentes básicos del Sistema Territorial. Unos sistemas que se diferencian por la interrelación y preponderancia de los elementos territoriales estructurales que los organizan, agrupados según zonas, redes y tejidos.

5.2.1. Los sistemas como componentes básicos del Modelo de Ordenación Insular

Como ya se ha dicho, un **sistema** es un conjunto de elementos territoriales estructurales que caracterizan la organización ambiental, económica y social del Modelo de Ordenación Insular y determinan el sentido general de sus decisiones fundamentales.

Atendiendo al diagnóstico realizado y a la evolución histórica de las formas de ocupación del suelo en Gran Canaria se identifican cinco sistemas, para los cuales se ha tomado como base los postulados contenidos en el marco normativo seguido en su momento, de tal manera que:

- El **sistema urbano**, está formado por las ciudades y los núcleos urbanos en el medio rural, así como por los espacios destinados a las actividades económicas, incluidas las zonas turísticas.

En este Plan el sistema urbano está constituido por los espacios destinados a los asentamientos de población o actividades económicas estratégicas relacionadas con el uso industrial, turístico y científico-tecnológico que, en todo caso, requieran un uso intensivo del suelo.

- El **sistema rural**, está constituido por los espacios excluidos de los procesos de urbanización por su valor como espacio vacío o por razones económicas y ambientales, incluidos los espacios protegidos y los paisajes naturales y culturales.

Dentro de este sistema, los espacios de mayor valor ambiental, en los que se mantienen los procesos ecológicos y el potencial evolutivo de las especies y los ecosistemas, se integran en lo que este Plan denomina el **sistema natural**, así como en el **sistema costero** a los efectos de dar respuesta a la necesidad de otorgarles un tratamiento normativo diferenciado con respecto al resto del territorio incluido en este sistema rural.

- El **sistema de infraestructuras y servicios**, está compuesto por las grandes infraestructuras, espacios libres, equipamientos estructurantes y sistemas generales que vertebran y articulan el territorio, definiendo y caracterizando la estructura y localización de los servicios públicos de relevancia e interés social para la isla, en los términos especificados en el artículo 18.4.a) del TRLOTENC.

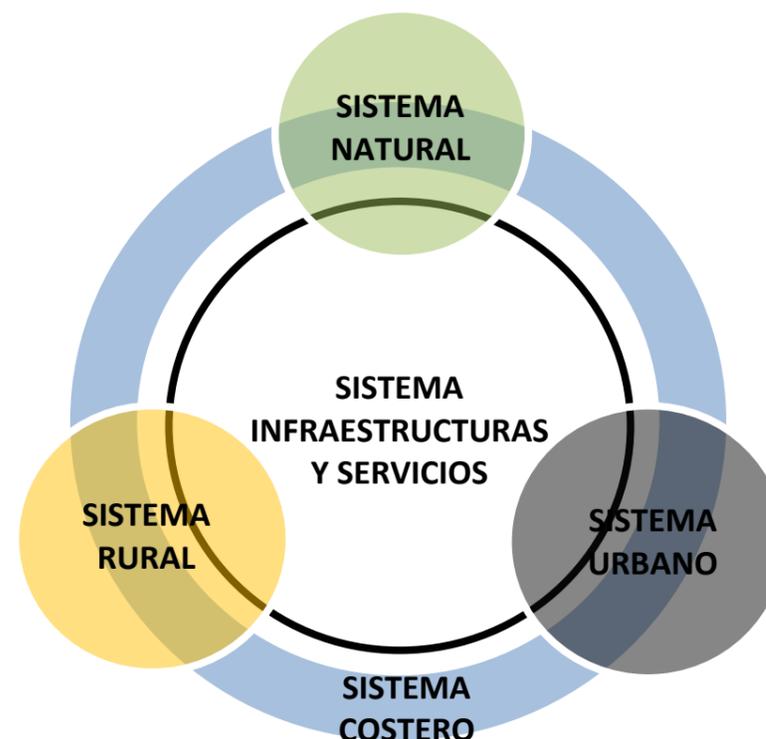
Para este conjunto heterogéneo de elementos que vertebran el Sistema Territorial, este Plan diferencia:

- Las redes de transportes, formadas por las infraestructuras, construcciones e instalaciones necesarias para resolver la accesibilidad, movilidad y conectividad interna y externa que posibilitan la entrada y salida de personas y bienes de la isla;
- Las redes viarias, formadas por las infraestructuras, construcciones e instalaciones terrestres necesarias para resolver la accesibilidad, movilidad y conectividad interna de la isla en el movimiento de personas y bienes;
- Las redes de infraestructuras básicas, formadas por el conjunto heterogéneo de infraestructuras, construcciones e instalaciones que aseguran el suministro y

abastecimiento eficaz de bienes y servicios a los núcleos y asentamientos de población, así como los centros de actividad económica y turística de la Isla;

- Las redes de espacios de interés insular, formadas por el conjunto de áreas en las que se concentran los equipamientos y dotaciones que dan servicio por y para la población residente, incorporando determinados espacios verdes (o azules en el caso de los ecosistemas acuáticos) y otros elementos físicos de espacios terrestres y marinos (incluidas las zonas costeras) que cualifican geográficamente la estructura del territorio.

Componentes básicos del Modelo de Ordenación Insular



A partir de este acercamiento, y conforme a la problemática específica de cada sistema territorial que ha sido analizada en el Capítulo 4 de esta Memoria de Ordenación, se ha podido llevar a cabo un primer planteamiento de los objetivos fundamentales que han de ser cubiertos para una correcta definición del Modelo de Ordenación Insular desde el punto de vista de los recursos naturales, la estructura territorial y la transformación urbanística.

5.2.2. Las zonas, redes y tejidos como elementos integrantes de los sistemas

Cada uno de estos cinco sistemas se define a partir de la concreta interrelación que se da en el mismo de los elementos territoriales estructurales anteriormente enunciados, esto es:

- aquéllos que atienden al reconocimiento de las aptitudes propias del suelo, son las **Zonas**.
- aquéllos que ponen en relación las distintas partes del territorio, son las **Redes**.
- aquéllos que sirven de apoyo para la transformación y aprovechamiento del suelo, son los **Tejidos**.

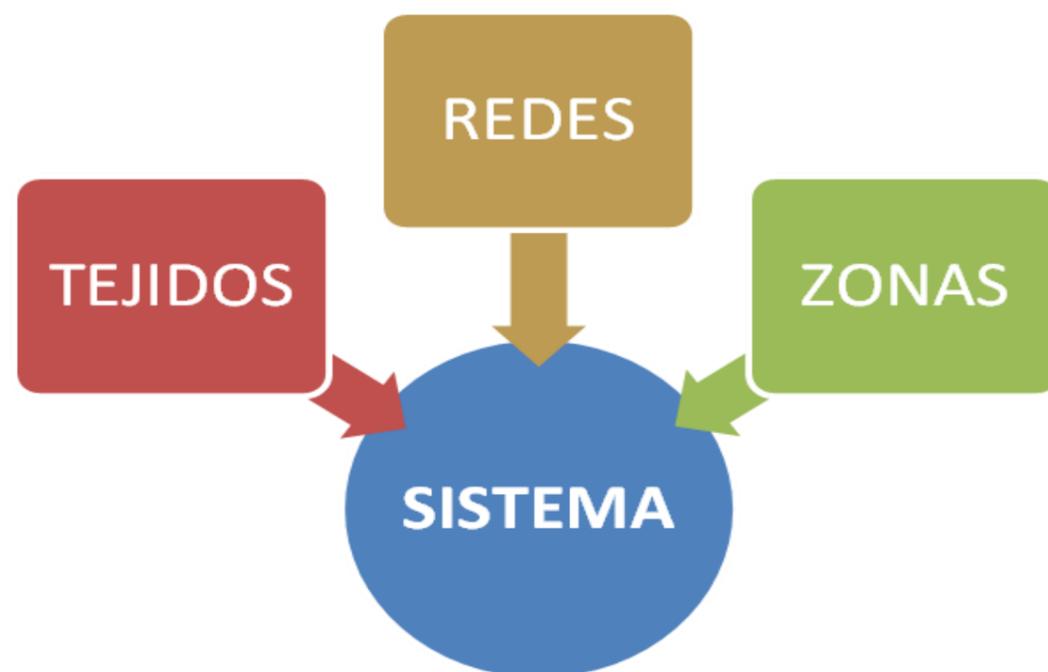
Esto es así porque la organización espacial que fundamenta el Modelo de Ordenación Insular está caracterizada por la gran complejidad y diversidad de situaciones espaciales y formales heterogéneas que se pueden detectar, marcadas por la discontinuidad territorial y por la brusca interrupción entre lo urbano, lo rural y lo natural.

Según la preponderancia de las cualidades intrínsecas de uno u otro elemento territorial estructural se gradúa, con una visión globalizadora y transversal, la relevancia de las mismas en la ordenación territorial integrándolas con los objetivos fundamentales planteados en este Plan.

De esta manera, la interrelación de dichos elementos territoriales estructurales actúa como un todo y no sólo como la mera agregación de las partes.

La interdependencia de dichos elementos configura la organización territorial de la isla, de forma que, de la preponderancia de alguno de ellos respecto al resto de elementos interrelacionados, surgen los sistemas natural, rural, urbano, costero y de infraestructuras y servicios que, en definitiva, conforman el Sistema Territorial Insular.

Elementos Territoriales Estructurales



5.3. ZON: Las Zonas como elementos territoriales de reconocimiento de las aptitudes propias del medio terrestre

Como ya se ha expuesto, las **Zonas** derivan del cumplimiento del DPORN, completado por el artículo 178 de la Ley 4/2017 en relación con la Disposición Transitoria Primera apartado sexto del Decreto 181/2018 por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias, que regula la necesidad de zonificar todo el territorio insular atendiendo a criterios heterogéneos que parten de la identificación de los recursos naturales y productivos en presencia, así como de

la objetivación de las previsiones de desarrollo urbano y de las necesidades de implantación de infraestructuras y equipamientos al servicio de dicho desarrollo.

A partir de una identificación teórica entre las unidades ambientales y de diagnóstico delimitadas en la Memoria de Información y las cinco zonas de ordenación de los recursos naturales establecidas en el DPORN, se puede asumir una cierta preeminencia de determinadas zonas atendiendo a la fragilidad y/o naturalidad dominante para cada unidad ambiental básica definida.

Sin embargo, no hay una correspondencia directa entre zonas y unidades ambientales y de diagnóstico, dado que las zonas han de identificar las distintas situaciones territoriales dentro de cada unidad, e incluso la aptitud territorial – natural, mixta o productiva – de los distintos ámbitos para acoger determinados usos y actividades compatibles, con el objeto de valorar su aptitud para la transformación territorial, equilibrando las diversas cualidades ambientales, territoriales y socioeconómicas existentes.

La evolución histórica de los procesos territoriales en la isla ha dado lugar a una complejidad de situaciones territoriales en que se entremezclan valores naturales, patrimoniales y socioeconómicos que impiden asumir como posible una equivalencia conceptual unívoca entre las zonas y las unidades ambientales y de diagnóstico, más allá de la predominancia de unas zonas respecto de otras.

Además, tal y como está conceptualizado en el DPORN, la zonificación tiene el objetivo de ajustar la regulación para garantizar la conservación de los recursos naturales, entendiendo por conservación la preservación o utilización ordenada, en su caso, con base al criterio de desarrollo sostenible de los recursos existentes. Mientras que, por su parte, la concepción de un sistema territorial integrado configura los sistemas como elementos que establecen vínculos de relación con los procesos territoriales de transformación que cada espacio a ordenar está experimentando, de acuerdo con las características y el Modelo de Ordenación Insular definido.

CARÁCTER DE LA DELIMITACIÓN	ZONA PREDOMINANTE	SISTEMATIZACIÓN TERRITORIAL		
IDENTIFICATIVA DE RECURSOS Y VALORES	A	SISTEMA NATURAL	SISTEMA INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS	SISTEMA COSTERO
	B.a			
	B.b	SISTEMA RURAL		
	B.c			
PROPOSITIVA DE DESARROLLOS TERRITORIALES	C	SISTEMA URBANO		

En base a los criterios aquí expuestos, y profundizando en la casuística zonal prevista en el DPORN y la sistematización territorial establecida, se han identificado seis grandes zonas de ordenación en función de la prevalencia de sus recursos naturales, patrimoniales, litorales, paisajísticos y artificiales de acuerdo con las unidades ambientales y de diagnóstico identificadas.

Los principales cambios en la zonificación respecto del PIO/GC 2004 están relacionados con la reconsideración de la Zona B y de la Zona D, denominada como C.1 y C.2 en este Plan Insular. Según el DPORN, la Zona B incluirá aquellos lugares donde coexistan valores naturales de importancia con actividades humanas productivas de tipo tradicional, por lo que se puede considerar que dichas actividades pueden diferenciarse dependiendo de la diferente interpretación que se haga del concepto “actividades productivas de tipo tradicional”.

Primeramente, hay que señalar que el DPORN habla de “actividades productivas de tipo tradicional” y no de “actividades productivas con valor tradicional”.

Según la Real Academia de la Lengua Española, mientras el “tipo” se refiere a un elemento representativo o característico de una cosa que por generalización puede simbolizarla, por tanto, objetivable; el “valor” es el alcance de la significación o importancia de una cosa, y por tanto, una valoración subjetiva.

Por ejemplo, existen ámbitos de suelo con valor o interés agrológico en las que los medios de producción de tipo tradicional – tanto por la dimensión física de las explotaciones o por las limitaciones del soporte territorial (escasa accesibilidad o excesiva pendiente), como por la dimensión económica de la escala productiva, más familiar y atomizada –dan lugar a actividades extensivas de aprovechamiento de los recursos productivos escasamente industrializadas. A estos suelos los denominaremos la Zona B.b.

Pero, en otros ámbitos de suelo la intensidad de los procesos de transformación territorial asociados a la actividad agraria intensiva ha supuesto que el paisaje originario pierda la concepción de lo natural para conformar un nuevo paisaje artificial sujeto a procesos de urbanización y/o edificación no sistematizada, pero ajustados a las demandas económicas de dicha actividad que condicionan, si no llegan a anular, toda coexistencia de valores naturales originales o de importancia. A estos suelos los denominaremos la Zona B.c.

Estos usos agrarios intensivos no se corresponden con actividades productivas de tipo tradicional, aun cuando esos suelos hayan venido tradicionalmente siendo cultivadas, diferenciando así entre el “tipo” de producción y el “valor” característico de mantener en el tiempo dicha actividad agraria.

Dado pues que se está ante un concepto jurídico indeterminado, pero acotado por el lenguaje, se hace necesario ser muy cuidadoso a la hora de ajustar la interpretación del mismo al objeto normativo que sustenta, por lo que el presente Plan apuesta por diferenciar claramente cada supuesto en dos subzonas distintas: la Zona B.b y la Zona B.c.

Por su parte, la Zona D definida por el DPORN, y considerada en este Plan Insular como una subzona de la zona C (C.1 y C.2) en aplicación del artículo 178 de la Ley 4/2017, está igualmente sujeta a una cuestión propositiva de política territorial no necesariamente relacionada con los valores ambientales y productivos en presencia, dado que incluye aquellos suelos que por determinación del planeamiento puedan llegar a ser suelos urbanos o urbanizables. Por lo tanto, su delimitación está ligada a la proyección a futuro de las necesidades de crecimiento regular previstas para cada asentamiento de población.

El PIO/GC 2004 optó por delimitar con carácter indicativo como Zona D los suelos ya clasificados por el planeamiento urbanístico como suelos urbanos, urbanizables y suelo rústico de asentamiento rural, derivando la futura clasificación de nuevos suelos sujetos a transformación urbanística a su compatibilidad con las restantes zonas de ordenación y con el modelo de ordenación insular, de tal manera que los desarrollos urbanísticos se superponían a Zonas B.a y Zonas B.b, principalmente.

No obstante, como ya se ha dicho en el apartado 1.3.2, el Modelo de Ordenación Insular que se propugna por el presente Plan toma 2.050 como año horizonte a efectos cuantitativos, partiendo del reconocimiento tendencial de las dinámicas territoriales habidas en el período entre los años 1.995 a 2.010. Esto permite al presente Plan, en función del modelo de ordenación insular elegido, del sistema territorial diseñado y de su estrategia para implantarlo, la determinación a largo plazo de las Zonas C.1 y C.2.

No debe entenderse en ningún caso que la adscripción a Zonas C.1 y C.2 implique que sean susceptibles de clasificarse como suelo urbano o urbanizable de manera indistinta, precisamente la argumentación aquí expuesta lo que comporta es una ampliación del concepto en aplicación de los contenidos sustantivos del propio DPORN, que habilita al planeamiento urbanístico para que siempre de manera motivada pueda elegir la clasificación y categorización de suelo más adecuada para su desarrollo futuro en su período de vigencia, sin que por ello haya de deducirse que todo el suelo deba ser considerado urbano o urbanizable, o adscribirlo en su totalidad para un uso distinto al principal propuesto, mientras no sea necesaria su ocupación territorial.

5.3.1. Zona A, las zonas de mayor valor natural

La Zona A está formada por las áreas de mayor valor natural, que albergan los ámbitos insulares con mayor grado de naturalidad de la isla, incluyéndose los Espacios Naturales Protegidos declarados como Parques Naturales y Reservas Naturales en el TRLOTENC.

- **Tres zonas A terrestres: A.1, A.2 y A.3.** La primera reconoce los ámbitos de mayor valor natural y las dos últimas identifican situaciones específicas en el interior de Parques Naturales y Reservas Naturales.

En relación al establecimiento de categorías de suelo rústico, en las zonas A.1 y A.2 se restringe de forma importante la posibilidad de desarrollar nuevos usos y actividades tradicionales, especialmente los de carácter agrario y forestal, sin perjuicio del reconocimiento de los ya existentes.

Como consecuencia de ello, se ha establecido que determinadas categorías de suelo rústico de protección económica no deben tener cabida en estas zonas, exceptuando la Zona A.3, potenciando el reconocimiento de categorías de protección ambiental.

5.3.2. Zona B, las zonas de aptitud natural y productiva

La Zona B está formada por aquellas áreas donde coexisten valores naturales de importancia con actividades humanas productivas de tipo tradicional; incluyéndose, en parte o en su totalidad, los Espacios Naturales Protegidos declarados como Parques Rurales, Paisajes Protegidos, Monumentos Naturales y Sitios de Interés Científico en el TRLOTENC.

En esta Zona se recogen los espacios con aptitud natural y productiva de la Isla, diferenciándose entre las zonas de aptitud natural, las zonas rurales de aptitud productiva tradicional y las zonas mixtas de aptitud productiva estratégica.

5.3.2.1. Subzona de aptitud natural

La subzona de aptitud natural está formada por aquellas áreas que contengan o sean susceptibles de contener valores forestales, paisajísticos o naturales de importancia, o bien que tengan potencialidad para albergarlos.

- **Tres zonas B.a terrestres: B.a.1, B.a.2 y B.a.3.** Las dos primeras reconocen ámbitos fuera de Parques Naturales y Reservas Naturales de alto o moderado valor natural con

presencia de otros valores forestales, paisajísticos o incluso productivos de importancia, o bien que tenga potencialidad para albergarlos. Sin embargo, la tercera identifica áreas que conservan globalmente su morfología y su carácter natural, generalmente en entornos antropizados de las zonas bajas de la isla, cuyo valor natural no es relevante, pero tienen valor paisajístico.

No obstante, dado el reconocimiento de ciertos valores productivos, este Plan permite la posibilidad de categorizar suelos rústicos de protección económica para las actividades primarias cuando así se justifique, sin perjuicio de que se establezcan determinadas condiciones a su implantación, debido a la aptitud natural predominante que caracteriza estas zonas.

5.3.2.2. Subzona de aptitud productiva

La subzona de aptitud productiva está formada por aquellas áreas que alberguen actividades productivas de tipo tradicional o que, por su morfología, accesos y demás factores del proceso productivo, sea susceptible de albergarlas.

En esta Zona se recogen los espacios con aptitud productiva de la Isla, diferenciándose como Zona B.b las zonas rurales de aptitud productiva tradicional, y como Zona B.c las zonas mixtas de aptitud productiva estratégica.

- **Cinco zonas B.b terrestres: B.b.1, B.b.2, B.b.3, B.b.4 y B.b.5.** Las cuatro primeras zonas reconocen situaciones diversas de ámbitos territoriales en las medianías y cumbres insulares que alberguen actividades productivas de tipo tradicional (o que, por su morfología, accesos y demás factores del proceso productivo, sea susceptible de albergarlas), aunque la última de ellas reconoce antiguas áreas agrarias en desuso o en abandono con una doble componente paisajística y de posible reserva agraria.

En aquellas zonas donde hay un reconocimiento de su valor agrícola, este Plan promueve la categorización extensiva de suelos rústicos de protección económica para las actividades agrícolas y ganaderas de tipo tradicional, quedando condicionado su régimen de usos admisibles a la compatibilidad territorial de las necesidades previstas con los valores productivos, naturales y paisajísticos en presencia.

En aquellas zonas en desuso o en abandono, que en algunos casos han iniciado un proceso de recolonización natural, la proliferación de aprovechamientos agrarios en suelos puede tener un potencial efecto multiplicador de impactos en el paisaje. Por eso, la categorización de suelo y régimen de usos admisibles queda vinculado al reconocimiento previo de las aptitudes territoriales de estas áreas, ligados a su localización territorial, capacidad agrológica y compatibilidad ambiental.

- **Tres zonas B.c: B.c.1, B.c.2 y B.c.3.** Las dos primeras reconocen aquellas áreas periurbanas que albergan actividades agrarias intensivas. La última de ellas identifica las áreas extractivas autorizadas, actualmente en explotación fuera de Espacios Naturales Protegidos.

Dada la relevancia estratégica y el valor estructurante de estos suelos en el Sistema Territorial Insular, este Plan permite la posibilidad de categorizar suelos rústicos de protección económica para las actividades agrícolas intensivas cuando así se justifique, sin perjuicio de que se establezcan determinadas directrices para el reconocimiento de elementos puntuales de interés paisajístico o valores naturales que requieran su categorización como suelos rústicos de protección ambiental.

En cualquier otro caso, la implantación de actuaciones de interés general o la excepcional categorización de suelo urbano, suelo urbanizable o suelo rústico de asentamiento rural deberá quedar suficientemente justificado por el planeamiento

urbanístico en función de las preexistencias y el necesario tratamiento de los bordes edificados para asegurar su integración ambiental y paisajística.

5.3.3. Zona C, las zonas de aptitud estructurante

La Zona C está formada por aquellas partes del territorio que por su menor valor ambiental resulten aptas para albergar instalaciones puntuales de interés general. Se incluirán en esta categoría aquellos suelos transformados por la urbanización y/o asentamiento en el medio rural o que pudieran resultar aptos para la clasificación de suelo rústico común y suelos urbanos y urbanizables.

En esta Zona se recogen, con carácter indicativo, los espacios ligados a aquellos equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general ya implantados o previstos, en función de las cualidades ambientales y a partir de la casuística territorial que se deriva del Modelo de Ordenación que se propugna en este Plan.

Igualmente, en esta Zona se recogen con carácter indicativo, los espacios de crecimiento regular del sistema urbano (suelos urbanos, suelos urbanizables y suelos rústicos de asentamiento rural) y, en función de las necesidades de crecimiento analizadas cuantitativamente para el año 2.050, los espacios de valor estructurante que permitan, a futuro, organizar y ordenar los procesos de transformación urbanística asociados al Modelo de Ordenación Insular que se propugna para dicho año horizonte.

- **Tres zonas C.1 terrestres: C.1.1, C.1.2 y C.1.3.** Estas Zonas reproducen de modo indicativo no declarativo los suelos urbanos existentes, los suelos urbanizables propuestos y los suelos rústicos de asentamiento rural delimitados en el planeamiento vigente a fecha de 18 de abril de 2019, exceptuando únicamente aquellos que eventualmente este Plan hubiese ya optado por desclasificar, así como los que resultaron desclasificados en su momento por aplicación de las determinaciones de la Ley 19/2003.

Asimismo, por indicación de la Dirección General de la Costa y el Mar, se han grafiado con una trama de rejilla, superpuesta a la de la Zona C.1.2, aquellos suelos urbanizables localizados en el ámbito litoral, que se encuentren incluidos en el DPMT, por lo que deben ser preservados de su transformación mediante la urbanización, manteniéndose en situación de suelo rural en el planeamiento urbanístico, en tanto venga obligado a ello por la legislación aplicable y en particular por la normativa sectorial de Costas.

En cualquier caso, en los suelos afectos al DPMT, sus servidumbres y/o la zona de influencia, serán de aplicación las limitaciones establecidas en la normativa de Costas.

- **Dos zonas C.2 terrestres: C.2.1 y C.2.2.** Estas Zonas identifican a aquellos suelos de relevancia estratégica y valor estructurante por su cualidad para organizar y ordenar la ocupación del territorio. Este Plan permite al planeamiento urbanístico que, mientras no vayan a ser transformados urbanísticamente según sus previsiones, puedan ser categorizados como suelos rústicos de protección económica para las actividades agrícolas intensivas cuando así se justifique, sin perjuicio de que se establezcan determinadas directrices para el reconocimiento de elementos puntuales de interés paisajístico o valores naturales que requieran su categorización como suelos rústicos de protección ambiental.

En cualquier otro caso, la categorización de suelo urbano, suelo urbanizable o suelo rústico de asentamiento rural deberá quedar suficientemente justificado por el planeamiento urbanístico observando la adecuada jerarquía, contigüidad, proporcionalidad y articulación formal de los desarrollos asignados para atender, hasta el año horizonte fijado, los razonables crecimientos previsibles de la demanda.

- **Dos zonas C.3 terrestres: C.3.1 y C.3.2.** La primera reconoce con carácter indicativo las instalaciones, equipamientos y dotaciones de relevancia insular existentes, para las cuales el planeamiento ya ha asumido su relevancia en el Modelo de Ordenación Insular.

Por su parte, la segunda identifica con carácter indicativo no declarativo las áreas susceptibles de acoger determinadas instalaciones, equipamientos y dotaciones de relevancia insular para el Modelo de Ordenación Insular, de acuerdo con el objetivo de definir e impulsar sistemas territoriales equilibrados y eficientemente articulados.

5.4. Las Redes como elementos territoriales de articulación funcional

Las **Redes** conforman el entramado básico que vertebra y articula el territorio, a través de las cuales se define la estructura y localización de las infraestructuras, los espacios libres, los equipamientos estructurantes y los sistemas generales en que se apoyan las dotaciones e instalaciones de servicios públicos de relevancia e interés social para la isla, en los términos especificados en el artículo 18.4.a) del TRLOTENC.

Por tanto, conforman el entramado básico que vertebra y articula cada Tejido, y es el principal soporte estructural de los distintos componentes básicos del Sistema Territorial. De acuerdo con los subsistemas establecidos, se puede diferenciar entre redes de transportes, redes viarias, redes de infraestructuras básicas y redes de espacios de interés insular.

Obviamente, constituyen en sí mismo los elementos territoriales preponderantes dentro del Sistema de Infraestructuras y Servicios anteriormente definido, además de superponerse al resto de elementos territoriales estructurales, tales como las Zonas y Tejidos, dotándolos de una estructura de relación territorial propia.

En cualquier caso, esta capacidad de superposición de cada una de las Redes sobre los restantes componentes básicos del Sistema de Infraestructuras y Servicios, así como sobre el resto de elementos territoriales estructurales antedichos que conforman el Sistema Territorial Insular, requiere la adecuación de las instalaciones y construcciones a ellas asociadas, atendiendo en su implantación a las afecciones ambientales que puedan impactar sobre el territorio, para determinar las medidas correctoras eficaces y suficientes que aseguren el equilibrio, articulación y sostenibilidad de su protagonismo dentro del Modelo de Ordenación Insular.

5.5. RT: Las Redes de Transportes como elementos territoriales que resuelven la movilidad interna y externa insular

Las redes de transporte están formadas por las infraestructuras, construcciones e instalaciones necesarias para resolver la accesibilidad, movilidad y conectividad interna y externa que posibilitan la entrada y salida de personas y bienes de la isla.

5.5.1. RTA: Red de Transporte Aéreo.

Esta red resuelve, por un lado, una parte de la entrada y salida de bienes y servicios, así como, actividades económicas complementarias que facilitan la diversificación y externalización de la economía insular.

- **Aeropuerto de Gran Canaria**, incluyendo la delimitación de las zonas de servicio aeronáutico de interés general.
- **Centro Insular y Comarcal de Extinción de Incendios Forestales**, y su área de influencia.

- **Aeródromo de El Berriel**, y su área de influencia.
- **Instalaciones aéreas de escasa entidad**, que pueden complementarse con otras actividades complementarias de servicio público y protección civil.

5.5.2. RTM: Red de Transporte Marítimo.

Esta red resuelve, por un lado, el abastecimiento interno de la isla y, por otra parte, supone su conexión con las principales vías marítimas que circundan el Atlántico, asegurando su conexión con Europa, América y África. La Red la conforman:

- **Puertos Comerciales y de Transportes**, como obras náuticas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y servicio a las embarcaciones para el transporte de pasajeros, mercancías y pesquerías, pudiéndose complementar con la actividad deportiva.

Esto incluye las actuales zonas de servicio portuario delimitadas del Puerto de Las Palmas, del Puerto de Salinetas y del Puerto de Arinaga, así como la delimitación del Puerto de Las Nieves en Agaete y del Puerto de Santa Águeda en San Bartolomé de Tirajana.

- **Puertos Deportivos y Pesqueros**, como obras náuticas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y servicio a las embarcaciones de tipo pesquero o deportivo, con un número de amarres normalmente superior a los cien atraques.
- **Puertos Deportivos y Turísticos**, como obras náuticas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y servicio a las embarcaciones de tipo deportivo o turístico, con un número de amarres normalmente superior a los cien atraques.

- **Instalaciones Náuticas**, como obras náuticas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y determinados servicios a las embarcaciones de tipo deportivo o turístico, con un número de amarres normalmente inferior a los cien atraques.

Generalmente, están dispuestas en el interior de un ámbito portuario mayor como complemento a la actividad principal de los mismos, o bajo la protección de actuaciones realizadas en la línea de costa encaminadas a prevenir, amortiguar y/o corregir procesos de erosión costera.

5.5.3. RTT: Red de Transporte Terrestre.

Esta red resuelve el transporte terrestre en función de las necesidades de demanda y velocidad comercial, incorporando los principales corredores de alta demanda por el movimiento de pasajeros; entre ellos, se asume el escenario futuro ya planificado de la incorporación de un corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado, cuya implementación supone una reorganización del transporte terrestre apoyado en la red de carreteras existentes y previstas.

En cualquier caso, el objetivo perseguido es descongestionar de tráfico de agitación los principales asentamientos urbanos. Esta red básica está formada por:

- **Tren de Gran Canaria:** a partir de las determinaciones de los PTE-21 y PTE-22, se contiene el corredor insular y las instalaciones correspondientes ya planificadas y, en su caso proyectadas, para la implantación de un modo guiado de transporte con infraestructura propia complementario al Corredor Litoral entre Arucas, Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, con posibilidad de su extensión hasta Agaete de acuerdo con las previsiones del Eje Transinsular de Canarias.

- **Transporte de Mercancías:** se trata de la identificación de los principales itinerarios viarios en los que implementar infraestructuras de apoyo a los transportes de bienes por carretera que van a permitir la descongestión de las vías existentes, bien mediante la especialización en algunos tramos de los usos viarios posibles, bien por la alternancia en el uso de los medios de transporte terrestre colectivos.
- **Transporte Complementario:** se prevén a modo indicativo los principales asentamientos de población y centros de actividad económica y turística en los que plantear corredores alternativos complementarios necesarios para implantar sistemas de accesibilidad intermedia de transporte colectivo acordes con las necesidades de movilidad y velocidad comercial a la escala local o comarcal, y dentro del tejido del Sistema Urbano.
- **Intercambiadores modales:** entendidos como aquellas instalaciones destinadas a posibilitar la coordinación del transporte por carretera, público y privado y de éste con otros modos de transporte terrestre, aéreo o marítimo que requerirán de un tratamiento especial, en función del trazado y otras características de la red de transporte colectivo.
- **Aparcamiento Disuasorio:** son aquellos espacios destinados al aparcamiento de vehículos de uso particular en estrecha relación funcional con el resto de elementos de la Red de Transporte Terrestre. Su función es la de facilitar el acceso y uso de los transportes públicos colectivos.

5.6. RV: Las Redes Viarias como elementos territoriales que ponen en relación las distintas partes del territorio

Las Redes Viarias están formadas por las infraestructuras, construcciones e instalaciones terrestres necesarias para resolver la accesibilidad, movilidad y conectividad interna de la isla en el movimiento de personas y bienes. A los efectos de la definición de la estructura viaria insular se distingue entre:

- **Corredor Litoral,** conformado por el cinturón virtual de carreteras de nivel básico de la GC-1, la GC-2 y la GC-200 en su tramo La Aldea-Mogán Playa.
- **Corredor Interior,** conformado en las medianías del norte y este de la Isla por las carreteras GC-75 entre Pagador-Moya, la GC-350 entre Moya-Buenlugar, la GC-300 entre Buenlugar-Firgas, la GC-20 entre Arucas-Firgas, la GC-3 y su prolongación hasta la variante aeroportuaria, la GC-100 entre Jinámar-Telde-Ingenio y su prolongación por medio de la nueva carretera hasta El Doctoral.
- **Ejes Transversales,** conformada por carreteras de la red de nivel intermedio, perpendiculares a la costa, conformando a menudo un mallado territorial de soporte viario al sistema urbano junto con los corredores interior y litoral.
- **Red Radial e Interior,** conformada por carreteras pertenecientes a la red de nivel básico y que dan acceso al interior y centro de las Isla desde la costa.
- **Ejes Locales Estructurantes,** conformados por carreteras de la red de nivel intermedio y locales que poseen valor estructurante del tejido urbano a escala local.

De forma adicional, en este Plan se propone abrir una reflexión sobre aquellos elementos de las redes viarias que discurren por paisajes de singular atractivo o interés ambiental, que pueden complementar su rol territorial con acciones dirigidas a cuidar su integración en el paisaje circundante potenciando el valor como recurso turístico de su recorrido (mediante infraestructuras aledañas a las carreteras, tales como miradores, apartaderos o áreas de servicio, debidamente señalizados y destinados a la contemplación del paisaje o al descanso del viaje por carretera), o que pueden complementar su rol territorial con acciones dirigidas a cubrir

necesidades de movilidad peatonal o ciclable en aquellos recorridos generalmente asociados a los viarios que unen los principales asentamientos de población o centros de actividad económica y turística de la Isla.

De conformidad a la legislación sectorial estos recorridos deberán estar en plataforma independiente a la de la calzada que le sirva de referencia. En el caso de los recorridos ciclables, sólo podrán compartir plataforma con la calzada en las carreteras que atraviesen áreas residenciales o turísticas y en las travesías en las que sea factible, y siempre en forma de carriles para el tráfico exclusivo de bicicletas.

5.7. RIB: Las Redes de Infraestructuras Básicas como elementos territoriales de apoyo para el desarrollo insular

Las Redes de Infraestructuras Básicas están formadas por el conjunto heterogéneo de infraestructuras, construcciones e instalaciones que aseguran el suministro y abastecimiento eficaz de bienes y servicios a los núcleos y asentamientos de población, así como los centros de actividad económica y turística de la Isla.

En aras de una mejor complementariedad, este Plan se propone acometer la compatibilidad y coexistencia de las distintas redes de infraestructuras básicas entre sí, así como con aquellas redes viarias con que puedan coincidir para reducir los potenciales impactos al discurrir por paisajes de singular atractivo o interés ambiental, concentrando en la medida de lo posible los efectos sobre el territorio.

5.7.1. REE: Redes de Energía.

Son infraestructuras de rango territorial destinadas a la producción, transformación, acumulación y almacenaje de la energía eléctrica, así como sus corredores de transporte y distribución.

5.7.2. RHS: Redes Hidráulicas y de Saneamiento.

Son infraestructuras de rango territorial destinadas a la captación, producción, transporte y almacenamiento del recurso hídrico, así como a la depuración, reutilización de aguas depuradas y eliminación de excedentes.

5.7.3. RIR: Redes de Gestión de Residuos.

Son infraestructuras de rango territorial destinadas a la reutilización, reciclaje, valorización o eliminación de los residuos.

- **Complejos Ambientales de Residuos:** Conjunto de instalaciones en las que se descargan los residuos con destino, según su naturaleza, al preparado para el transporte posterior a otro lugar, para valorización, tratamiento o eliminación in situ, así como el depósito temporal previo a las operaciones de valorización, tratamiento y eliminación ex situ.
- **Áreas de Vertido Propuestas:** Son áreas del territorio, generalmente en cabecera de barrancos o barranquillos de corto recorrido situados en zonas bajas de la Isla o en áreas degradadas que admiten el aporte exterior de tierras o la gestión de residuos inertes en cada una de ellas.

5.7.4. RTC: Redes de Telecomunicaciones.

Son infraestructuras de rango territorial destinadas a la emisión, transmisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o información de todo tipo por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos.

Igualmente, se incluyen las instalaciones asociadas a los servicios de radiodifusión, televisión, comunicaciones móviles e inalámbricas para voz y datos, seguridad y emergencias, telefonía fija, banda ancha y comunicaciones de datos y otros.

5.8. REI: Las Redes de Espacios de Interés Insular como elementos territoriales de una oferta de equipamientos y dotaciones de calidad

Las Redes de Espacios de Interés Insular están formadas por el conjunto de áreas en las que se concentran los equipamientos y dotaciones que dan servicio por y para la población residente y turista, con unos mínimos razonables de calidad de vida, incorporando determinados espacios verdes (o azules en el caso de los ecosistemas acuáticos) y otros elementos físicos de espacios terrestres y marinos (incluidas las zonas costeras) que cualifican geográficamente los núcleos y asentamientos de población así como los centros de actividad económica y turística de la Isla.

A efectos de este Plan, se ha tenido en cuenta aquellos espacios y enclaves que por sus dimensiones y aptitudes territoriales o paisajísticas son susceptibles de acoger acciones encaminadas a la implantación de grandes equipamientos estructurantes o dotaciones insulares o supralocales que, por su necesaria ubicación en grandes superficies de suelo, o por su capacidad para potenciar las características y funciones naturales de los entornos urbanos y rurales, pueden complementar la demanda de usos recreativos y de ocio de la población residente y turística, disuadiendo de la inadecuada utilización para tal fin de los Espacios Naturales Protegidos así como, en su caso, atrayendo y generando economías de escala en todo el sector turístico.

Además, las Redes de Espacios de Interés Insular dotan de una oferta especializada y atractiva a la Isla que redundan en el potencial económico e imagen exterior de Gran Canaria. Esta red básica está formada por las áreas libres de interés insular, los conectores estructurantes y los servicios de interés insular.

5.8.1. ALII: Áreas Libres de Interés Insular

Las Áreas Libres de Interés Insular son ámbitos de carácter mixto por sus características ambientales, topográficas y/o geomorfológicas que deben preservar su integridad territorial en el Modelo de Ordenación Insular como vacío estructurante definidor del Sistema Urbano, aunque pueden asumir en función del rol territorial que les corresponda una cierta gradación de equipamientos y dotaciones al servicio de la población residencial y turística.

La implantación edificatoria en estas Áreas Libres de Interés Insular estará condicionada, en su caso, a la función estructurante del espacio, no alterando en lo sustancial su condición de vacío. Por lo tanto, dichas implantaciones deberán ser limitadas en extensión y poco significativas respecto de la entidad superficial del ámbito de que se trate y atendiendo a los valores y recursos en presencia. Se diferencia entre:

- **Áreas Libres Estructurantes:** configuradas por vacíos territoriales, de naturaleza y entidad superficial diversas, que se encuentran plenamente insertos en el Sistema Urbano, contribuyendo a la cualificación y articulación, a escala territorial, de los tejidos

residencial, turístico y productivo que lo integran, por lo que este Plan les reconoce valor estructurante dentro del Modelo de Ordenación Insular.

- **Áreas Libres con Equipamiento:** son vacíos territoriales que, por su localización y características, no sólo presentan aptitud para acoger espacios libres sino también equipamientos y dotaciones que comportan un gran consumo de suelo y cuyo ámbito de servicio es supralocal o insular. Al tratarse de espacios y enclaves conformados por elementos paisajísticos de interés territorial, escasamente antropizados, los equipamientos y dotaciones susceptibles de implantarse serán preferentemente aquellos que requieran desarrollarse al aire libre, con baja ocupación edificatoria a fin de no alterar los rasgos básicos del paisaje que las caracteriza, para la implantación de usos de raíz turística, científico-divulgativa, deportivo-recreativa o socio-sanitaria. Dado que esta modalidad puede constituir por sí misma un caso singular de producto turístico, toda posible implantación edificatoria alojativa, en su caso, queda condicionada al equipamiento de uso dominante y a la no alteración en lo sustancial de su condición de vacío estructurante.
- **Parques Periurbanos,** se entienden como aquellos ámbitos en los que es susceptible localizar por el planeamiento aquellos espacios libres de gran dimensión, de titularidad y uso públicos, destinados a actividades de ocio y esparcimiento de la población que se localizan en ámbitos próximos a las principales aglomeraciones urbanas (ceranos a núcleos I y II), con una buena accesibilidad desde la red viaria intermedia, aunque no en contacto directo con el tejido urbano. Su posición y condiciones naturales los caracterizan como piezas territoriales idóneas para la localización de grandes espacios libres y actuaciones de restauración paisajística y/o recuperación ambiental, que se ubican en zonas preferiblemente fuera de áreas protegidas para asumir una función disuasoria respecto de los Espacios Naturales Protegidos (a excepción de San José del Álamo).
- **Parques Conurbanos:** configurados por piezas territoriales de grandes dimensiones, rodeadas de conjuntos urbanos propios de núcleos I y II, inicialmente independientes y con una buena accesibilidad desde la red básica y la red intermedia que, por sus dimensiones, localización y posición relativa respecto del tejido urbano y los principales ejes viarios, ostentan una alta capacidad estructurante del Sistema Urbano al contribuir a reforzar la centralidad territorial como espacios de concentración de equipamientos y dotaciones de interés local y supralocal con gran proporción de espacios libres.
- **Parques Urbanos:** constituyen las áreas de esparcimiento y ocio del tejido residencial ubicados en núcleos I, II y III que poseen una buena accesibilidad desde la red local e intermedia y que ya han sido reconocidos por el planeamiento, cuyo interés insular y escala territorial se enfatiza, con carácter meramente indicativo, no declarativo, por la gran proporción de equipamientos, dotaciones y espacios libres públicos que los conforman. En la mayoría de los casos, estas áreas libres urbanas coinciden con sistemas generales de espacios libres delimitados por el planeamiento urbanístico en los principales núcleos de población de la Isla.

5.8.2. CON: Conectores Estructurantes

Los conectores estructurantes son tramos o elementos del territorio, de extensión y configuración variables, que tienen aptitudes territoriales y paisajísticas para conectar funcionalmente ámbitos del territorio de singular relevancia, permitiendo configurar elementos de organización ambiental que cualifican los distintos asentamientos poblacionales, así como su entorno urbano, rural o natural, según el caso.

- **Conectores Paisajísticos:** se plantean como tramos o elementos de organización de los espacios libres, dotaciones y equipamientos relacionados con el uso y disfrute público de ámbitos generalmente coincidentes con los principales cauces de barranco insulares, en los se plantean actuaciones de cualificación territorial para conectar entre sí los distintos asentamientos poblacionales, siempre con características de respeto ambiental y paisajístico acordes con los valores y recursos en presencia, según el caso.
- **Conectores Costeros:** se plantean como tramos o elementos de organización de los espacios libres, dotaciones y equipamientos relacionados con el uso y disfrute público del borde litoral, en los se plantean actuaciones de cualificación territorial para conectar entre sí los distintos asentamientos poblacionales, siempre con características de respeto ambiental y paisajístico acordes con los valores y recursos litorales en presencia, según el caso.
- **Conectores Urbanos,** conformados por las principales vías urbanas, existentes o propuestas con carácter indicativo, del tejido residencial en núcleos I, II y III que interconectan las principales áreas de esparcimiento y ocio de los asentamientos poblacionales y los centros de actividad económica y turística desde la red local e intermedia, cuyo interés insular y escala territorial se enfatiza con carácter meramente orientativo, no declarativo, por la capacidad de relacionar entre sí los equipamientos, dotaciones y espacios libres públicos existentes con el tejido urbano circundante.

5.8.3. SII: Servicio de Interés Insular

Los Servicios de Interés Insular son aquellos espacios, enclaves, infraestructuras, equipamientos, dotaciones e instalaciones puntuales de relevancia e interés supralocal o insular más representativos del Sistema de Infraestructuras y Servicios, en función de la prestación de servicios a los que se destinan, por su singularidad o magnitud. Asimismo, se incluyen las instalaciones militares, zonas de interés de la defensa nacional y zonas de seguridad correspondientes, por su interés estratégico.

A tal efecto, se representan con carácter indicativo en la documentación gráfica de este Plan los elementos más representativos, así como las citadas instalaciones militares, zonas de interés de la defensa nacional y zonas de seguridad; sin que tal representación gráfica tenga carácter exhaustivo, pudiendo localizarse elementos de estructuración insular fuera de los identificados por el resto de instrumentos de planeamiento en desarrollo del Modelo de Ordenación Insular. Se diferencia entre:

- **Servicios de Interés Territorial:** son aquellos espacios y enclaves que albergan y/o son susceptibles de albergar aquellas infraestructuras, equipamientos e instalaciones puntuales de relevancia e interés supralocal o insular, para resolver la prestación de servicios específicos y cualificados de interés general a la población, siempre que así se establezca en el planeamiento pertinente.
- **Servicios de interés ambiental:** son aquellos espacios y enclaves de rango territorial específicamente acondicionados para el desarrollo de actividades científico-divulgativas en la naturaleza compatibles con actividades de esparcimiento, ocio y recreo, en su caso dotadas suficiente y adecuadamente de instalaciones y servicios básicos para el disfrute ocasional, la acampada o la pernocta, siguiendo en todo momento criterios de integración paisajística y mínimo impacto visual en su implantación.

5.9. TJ: Los Tejidos como elementos territoriales que sirven de apoyo para la transformación y aprovechamiento del suelo.

Los **Tejidos** constituyen la sustancia soporte y materialización física de las diferentes actividades que se implantan en el territorio, que reflejan el esquema de distribución y priorización de los usos y actividades estructurantes del territorio insular, así como la expresa localización y regulación ordenada de las actividades relevantes para el desarrollo económico y social autonómico o insular, tal y como se expresa en el artículo 18.4.b) del TRLOTENC.

Por medio de los Tejidos se concentran las actividades antrópicas sobre el territorio que transforman sus condiciones de partida, y que resuelven el conjunto de asentamientos y centros de actividad económica que se concentran en el Sistema Urbano, principalmente.

En los Planos Normativos (PC.01) y Propositivos (PC.02), así como en las diferentes Fichas de las Actuaciones Territoriales, se representan los Tejidos y las piezas territoriales que los componen con tramas de diferente color, según “la sustancia” o uso global al que se adscribe el territorio afecto en cada caso.

Dicha adscripción no implica ni mucho menos que todo el territorio afecto a un determinado Tejido sea susceptible de transformación o de ocupación por instalaciones o edificaciones adscritas al uso global que caracteriza al ámbito ni de cualquier otra forma de aprovechamiento urbanístico.

La estructura y configuración interna del ámbito, en lo que se refiere a la clasificación y ordenación pormenorizada del suelo por el planeamiento urbanístico vendrá condicionada entre otros aspectos por los límites y condiciones impuestos por la legislación urbanística, ambiental y sectorial aplicable, y en particular, en lo que se refiere al ámbito litoral, por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y su desarrollo reglamentario, que regula el régimen de utilización del dominio público marítimo-terrestre, de sus zonas de servidumbre y de la zona de influencia.

A tal efecto, y para mayor claridad, en los referidos Planos Normativos y Propositivos, así como en las diferentes Fichas de las Actuaciones Territoriales, además de representarse las líneas de DPMT y de servidumbre de protección, se han grafiado con una trama de rejilla, superpuesta a la del color correspondiente a cada tejido, el ámbito correspondiente a los terrenos incluidos en el DPMT.

Asimismo, la configuración de los Tejidos está íntimamente ligada a las Redes de infraestructuras y Servicios definidas en los apartados anteriores, ya que los dota de un almacén interno para estructurar su desarrollo urbanístico.

Igualmente, se ve influenciada por las distintas zonas en que se insertan a la hora de adecuar el impacto ambiental de las mismas y establecer medidas correctoras eficaces y suficientes para asegurar su papel estructurante en el Modelo de Ordenación Insular.

De entre los Tejidos que conforman el conjunto de asentamientos y centros de actividad económica que vertebran el Sistema Territorial destacan:

5.9.1. AMB: Tejido Ambiental

El Tejido Ambiental está constituido por el conjunto de actuaciones conducentes a asegurar una correcta gestión de aquellos elementos naturales y antrópicos que cualifican el territorio y suponen, mayoritariamente, un recurso ambiental susceptible de ser aprovechado por los seres humanos.

En función del estado de conservación de los diferentes recursos a lo largo del territorio insular, se han definido una serie de áreas que atienden, por un lado, a la necesidad de mantener los

procesos ecológicos en presencia, o por otro lado, al condicionamiento en la explotación de determinados recursos para la sostenibilidad de su aprovechamiento, garantizando la compatibilidad de las determinaciones urbanísticas con los valores en presencia y, en su caso, la adecuación de las actuaciones a los mismos. Estas áreas pueden ser:

5.9.1.1. ACT: Áreas de Actuación Ambiental

En virtud de la fragilidad y sensibilidad de los recursos naturales, paisajísticos y/o culturales se han definido una serie de áreas que atienden, por un lado, a la necesidad de corregir los impactos diagnosticados, acondicionando aquellos elementos naturales y antrópicos preexistentes para cualificar ambiental y paisajísticamente el territorio, o para contribuir al mantenimiento de los procesos ecológicos en presencia. Se diferencia entre:

- **ARP: Áreas de Restauración Prioritaria:** son áreas del territorio de cierta entidad que, por diversas circunstancias han visto alteradas sus condiciones naturales, por lo que requieren de actuaciones de restauración, con el fin de ser rehabilitadas, puestas en uso, o recuperar sus características naturales.
- **AVR: Áreas de Vertido a Restaurar:** son áreas del territorio que por diversas circunstancias han visto alteradas sus condiciones naturales, y son aptas para recibir materiales de relleno tales como vertidos de tierras y residuos de construcción y demolición, o RCD, con el fin de ser rehabilitadas, puestas en uso, o recuperar sus características naturales.
- **ARF: Áreas de Repoblación Forestal:** son áreas del territorio susceptibles de ser reforestadas con objeto de mejorar la función ecológica de estas zonas, bien sea para la conexión de masas forestales preexistentes, bien para iniciar una cierta regeneración natural de las condiciones de partida o bien para favorecer la protección del nivel freático del acuífero insular.
- **AIE: Áreas de Interés Extractivo:** son áreas del territorio en las que existen determinados recursos sólidos que se encuentran en su interior, que pueden ser destinadas a la explotación minera de manera compatible con los valores naturales, culturales y paisajísticos en presencia, así como los usos o actividades existentes o previstos en su entorno.

En aquellas partes de las áreas de interés extractivo donde se ha desarrollado la actividad extractiva, este Plan las ha identificado dentro de la Zona B.b.5 estableciendo un régimen específico de usos que compatibiliza las instalaciones relacionadas con la misma y las labores de restauración de las zonas afectadas por la extracción con el resto de actividades territorialmente aptas en las mismas.

5.9.1.2. CAM: Corredores Ambientales

De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 42/2007, se plantean como tramos o ámbitos del territorio que, debido a su disposición y estado de conservación, se configuran como elementos territoriales con aptitudes para lograr la conectividad ecológica del territorio, conectando funcionalmente hábitats y espacios naturales de singular relevancia para la biodiversidad, la calidad ambiental y el paisaje. Se diferencia entre:

- **Corredores Ecológicos Forestales:** Ámbitos insertos entre formaciones arbóreas naturales de la Isla, de las principales zonas de interés para la recuperación del monteverde, pinar u otras formaciones, a través de las cuales es posible favorecer la conectividad ecológica contribuyendo a la movilidad de la fauna asociada a las mismas, a la dispersión de sus especies vegetales características, etc.

- **Corredores Ecológicos Litorales:** Constituidos por determinados tramos costeros que, a pesar de que puedan ser discontinuos al existir núcleos de población o determinadas infraestructuras, presentan aptitudes para posibilitar la continuidad de la vegetación natural propia del ámbito litoral, contribuyendo a la dispersión de las especies y a la preservación de las dinámicas sedimentarias del litoral.
- **Corredores Ecológicos Radiales:** Ámbitos de conexión entre el litoral y el interior, constituidos por tramos de cauces de barrancos a través de los cuales es posible establecer una conexión natural entre determinados enclaves naturales litorales de especial interés con los espacios naturales del interior de la Isla contribuyendo a la movilidad de la fauna asociada a las mismas y a la preservación de las dinámicas fluviales de escorrentía en los cauces.

5.9.2. RES: Tejido Residencial

El Tejido Residencial, dada la importancia que tiene en la configuración del paisaje antropizado, está constituido tanto por los distintos asentamientos de población que se han ido conformando en la Isla como por el entorno inmediato en que se ubican y que es susceptible de organizar y ordenar los procesos de transformación urbanística asociados al Modelo de Ordenación Insular que se propugna en función de las necesidades de crecimiento analizadas cuantitativamente para el año 2.050.

Fuera de estos supuestos, el presente Plan establece como única alternativa territorial de ordenación las actuaciones de completamiento de borde urbano. Estas últimas actuaciones tienen como función únicamente la de completar los intersticios vacantes que pudieran quedar desde los asentamientos existentes hasta su definitiva delimitación por accidentes geográficos, infraestructuras territoriales, vacíos estructurantes, otros tejidos contiguos o por zonificación incompatible en el perímetro del asentamiento de población.

En cualquier caso, atendiendo a su tamaño, localización y función, así como a la diferenciación entre sus niveles de servicio a la población, se han clasificado y jerarquizado los distintos núcleos urbanos de la isla para agrupar las diferentes actuaciones que regulan los modos de crecimiento. Así se diferencia entre:

5.9.2.1. Crecimientos exógenos

Entendido como aquel crecimiento del tejido residencial generado fuera de su propia estructura, que comporta la ocupación futura de suelo libre con independencia de su clasificación actual, pero siempre sobre zonificación compatible. A su vez, se puede hablar de:

- **Áreas de crecimiento cerrado o limitado:** se trata de actuaciones que aprovechan aquellos recintos que son resultado de la superposición de nuevos ejes viarios a determinados tejidos urbanos consolidados que, por sus buenas condiciones de accesibilidad, de topografía y de contigüidad, se configuran como oportunidades para alojar crecimientos urbanísticos. Éstos no sólo incorporan usos residenciales, sino que llevan aparejadas dotaciones y equipamientos cualificados que refuercen la centralidad y el rol territorial del asentamiento.
- **Áreas de crecimiento abierto o progresivo:** son ámbitos en los que el crecimiento urbanístico no se encuentra limitado en un contexto inmediato por la existencia de accidentes geográficos, infraestructuras de relevancia territorial o por otros tejidos diferentes, sino por vacíos territoriales de estructura diversa y funciones heterogéneas, muchas veces ligadas a actividades agrícolas o ganaderas intensivas, que han quedado insertos en las dinámicas de transformación urbanística del sistema urbano.

Su valor de posición, unido a sus características territoriales (dimensión, topografía, accesibilidad) hacen prevalente su incorporación progresiva, modulada de acuerdo a las previsiones de crecimiento poblacional, y condicionada a la preservación con el uso dominante de espacios libres de aquellos vacíos territoriales estructurantes que cualifiquen la ordenación urbanística final de estos ámbitos, así como también a asegurar la compatibilidad de las actividades productivas de naturaleza primaria con la actividad de transformación urbanística y los usos consolidables previstos.

5.9.2.2. Crecimientos endógenos

Entendido como aquel crecimiento del tejido residencial cuyo origen es interno a la estructura del tejido ya consolidado, cuya intención es provocar la diversificación y especialización funcional de áreas centrales en los núcleos urbanos existentes. Se diferencia entre:

- **Áreas de refuerzo o especialización:** se trata de aprovechar los vacíos de cierta escala e internos del sistema urbano que aún queden vacantes y en situación estratégica, para insertar tejidos residenciales con estándares y tipologías adecuadas de dotaciones y equipamientos y que devienen además en una oportunidad territorial para recualificar los ámbitos contiguos de suelo urbano.
- **Áreas de renovación:** son ámbitos interiores del tejido residencial consolidado, pero saturadas, obsoletas o insuficientemente dotadas, para los que se recomienda reforzar su rol territorial actualizando sus parámetros de calidad espacial y de servicios.

5.9.3. PRO: Tejido Productivo

El Tejido Productivo está constituido por aquellas partes del territorio en las que expresamente se prevé la implantación de actividades económicas sobre las que se sustenta la consolidación y ampliación de la base productiva insular, teniendo como principal finalidad producir bienes, información y servicios.

Por tanto, el Tejido Productivo se define como un elemento flexible que acoge actividades en constante evolución, según las funcionalidades cambiantes y los avances tecnológicos en que se apoyen. Normalmente, están incluidos bien en áreas estratégicas donde ya existen usos intensivos en cualquiera de sus modalidades productivas, bien en áreas de oportunidad de acuerdo con el Modelo de Ordenación Insular que se propugna.

Además de las actuaciones territoriales propuestas para el Tejido Productivo, el presente Plan establece determinaciones al planeamiento urbanístico dirigidas a desplazar a escala local del tejido residencial los usos menos compatibles con el mismo, sustituyendo parcial o totalmente dichas actividades por usos más afines, normalmente con el objeto de recualificar el tejido urbanístico y reforzar o generar nuevas áreas de centralidad urbana.

Por esta razón, se establecen criterios para que el planeamiento pueda proponer y localizar polígonos para la industria local en el entorno de los principales asentamientos de población, así como parques logísticos en el entorno de los principales núcleos turísticos.

Esto se realiza así debido a que son ámbitos especialmente indicados para que el planeamiento urbanístico ubique las actividades productivas (talleres, lavanderías, almacenes, depósitos) que dan servicio a escala local a la población residente y a los usos de las Zonas Turísticas Litorales, respectivamente.

5.9.3.1. PRM: Tejido Productivo Primario

El Tejido Productivo Primario está constituido por aquellas partes del territorio en las que expresamente se prevé la preservación de actividades económicas primarias por estar incluidas bien en áreas estratégicas donde ya existen usos intensivos de esta índole en cualquiera de sus modalidades productivas, bien en áreas de oportunidad donde las estrategias territoriales de desarrollo propuestas resultan compatibles con este tipo de actividades.

Por tanto, el Tejido Productivo Primario se define por aquellos espacios agrícolas de explotación intensiva cuya condición de vacío territorial contribuye a estructurar, organizar y ordenar en su conjunto el ámbito territorial en el que se insertan, adecuando las condiciones naturales del sustrato territorial a las necesidades de producción y uso en que apoyar su rendimiento económico. Según su relevancia estratégica y valor estructurante, se distinguen dos tipos:

- **Pieza Agrícola Mixta:** son unidades territoriales ligadas a actividades agrícolas o ganaderas intensivas especializadas a partir de la transformación de las condiciones naturales originales de extensas áreas de suelo para la mejora de su competitividad agraria. Admiten una cierta transformación urbanística para asegurar su capacidad de mecanización, industrialización e inversión en tecnología, compatible con la implantación de instalaciones adecuadas para concentrar y aumentar la producción, así como para asegurar procesos complementarios a la actividad primaria principal de tipo industrial, energético o científico-tecnológico.
- **Pieza Agrícola Pura:** son unidades territoriales ligadas a actividades agrícolas o ganaderas intensivas a partir de la transformación de las condiciones naturales originales de extensas áreas de suelo. Con el fin de hacerlas más aptas para su explotación directa, admiten la implantación de instalaciones puntuales, preferiblemente colectivas, que aumenten la competitividad del sector primario mediante procesos controlados para la producción intensiva, envasado, transformación industrial y almacenamiento de bienes alimenticios y materia prima.

5.9.3.2. ECO: Tejido Productivo Económico

El Tejido Productivo Económico está constituido por aquellas partes del territorio en las que existen o expresamente se prevea la implantación de actividades económicas secundarias, terciarias y cuaternarias relacionadas con la transformación industrial, la investigación, desarrollo e innovación empresarial así como la comercialización o producción de bienes, información y servicios especializados a empresas y personas, sobre las que se sustenta la consolidación y ampliación de la base productiva insular.

Por tanto, se define como un elemento necesariamente flexible que debe acoger actividades en constante evolución. En función de su relevancia estratégica, tamaño, localización y función, se han diferenciado en:

- **Nuevas Piezas Económicas:** son ámbitos que este Plan, por sus condiciones de oportunidad estratégica, considera aptos para la implantación de nuevo Tejido Productivo Económico destinado a las actividades de los sectores secundario, terciario y cuaternario.
- **Extensión de Piezas Económicas:** son ámbitos que este Plan, por sus condiciones de oportunidad estratégica y colindancia con suelos ya consolidados, considera aptos para el crecimiento del Tejido Productivo Económico destinado a las actividades de los sectores secundario, terciario y cuaternario.
- **Renovación de Piezas Económicas:** son actuaciones dirigidas a la recualificación integral de Tejido Productivo Económico existente, actuando tanto sobre las infraestructuras y servicios (viario, redes de instalaciones) como sobre la edificación, de forma que se

incremente el rendimiento del tejido y su calidad formal. No requiere cambio de uso hacia otros sectores.

- **Especialización de Piezas Económicas:** son áreas de Tejido Productivo Económico existente en las que por encontrarse próximas o insertas en Tejido Residencial o en Tejido Productivo Económico especializado se proponen actuaciones dirigidas a la sustitución de las actividades menos afines o que deterioran la calidad ambiental del tejido, por otras más cualificadas y especializadas.

5.9.4. TUR: Tejido Turístico

El Tejido Turístico está constituido por aquellas áreas en las que se admite el alojamiento temporal en cualquiera de sus modalidades, con independencia de su régimen de tenencia y modo de explotación, así como el equipamiento complementario requerido para mejorar la oferta turística.

Por tanto, el Tejido Turístico se define como un elemento flexible organizado mediante modalidades diversas para alojar y organizar el ocio para una población flotante que viene atraída por las posibilidades de recreo ligadas a los recursos naturales, patrimoniales, litorales y paisajísticos existentes y a la oferta cualificada de servicios y actividades de interés lúdico que se ha ido implantando en el medio insular.

Atendiendo a su tamaño, localización y función, se han diferenciado distintas Piezas Territoriales Turísticas en las que existen o están previstos uno o varios productos turísticos conformando un conjunto identificable, que tiene el 30% o más de la edificabilidad total del ámbito destinada al uso turístico. Así se diferencian:

- **Piezas Turísticas Consolidadas:** son aquellas piezas localizadas en suelo urbano consolidado con un porcentaje igual o superior al 30% de la edificabilidad total del ámbito o el 30% de la superficie de las parcelas con aprovechamiento lucrativo destinado al uso turístico. Se consideran igualmente como consolidadas las que, aun localizándose en suelo rústico, se encuentran totalmente ejecutadas conforme a las previsiones del proyecto que sirvió de base para su autorización.
- **Piezas Turísticas en Proceso de Consolidación:** son aquellas piezas localizadas en suelo urbano no consolidado o urbanizable cuyas obras de urbanización estén en ejecución y a las que el planeamiento asigna el uso turístico con un porcentaje igual o superior al 30 % de la edificabilidad total del ámbito o el 30% de la superficie de las parcelas con aprovechamiento lucrativo. Cuando la totalidad de los suelos adscritos a dichas piezas sean, en ejecución del planeamiento, efectivamente urbanizados de conformidad con sus determinaciones, la pieza pasará a tener la consideración de Pieza Turística Territorial Consolidada.
- **Piezas Turísticas Nuevas:** son aquellas piezas localizadas en suelos clasificados como rústicos, o urbanizables no sectorizados turísticos, así como los que se han localizado en suelos urbanizables sectorizados del mismo uso que se clasifiquen en aplicación de lo dispuesto en el artículo 12.1 de la Ley 6/2009, que se consideran aptas para el desarrollo de actividad turística y que no cuentan con planeamiento de desarrollo.

5.10. Las alternativas de ordenación insular

La conformación de un Modelo de Ordenación Insular ha de resultar de la más adecuada alternativa para dar respuesta en el período de vigencia del presente Plan a los objetivos fundamentales identificados.

Sin embargo, debido a que no se deducen nuevas dinámicas distorsionadoras de la actualización de la diagnosis territorial realizada, estas alternativas de ordenación han de seguir la configuración territorial y las actuaciones estratégicas del anterior Plan, el PIO/GC 2004, dado que ha quedado demostrado a partir del análisis y diagnóstico realizados que sigue siendo ambientalmente viable y territorialmente válido.

El PIO/GC 2004 establecía su ordenación mediante la definición simultánea de un régimen jurídico adscrito a la zonificación de recursos naturales y una ordenación estructural cuyo desarrollo era acometido paralelamente por un régimen de integración territorial de actividades de relevancia o interés socioeconómico y unas normas relativas a las actuaciones territoriales previstas.

Dado que el análisis ambiental y socioeconómico realizado permite concluir que no hay cambios sustanciales que justifiquen variar dicho modelo, las distintas alternativas de ordenación se caracterizan porque:

- El régimen jurídico adscrito a la zonificación de recursos naturales permanece invariable sustancialmente, limitándose los ajustes a diferenciar instrumentalmente las situaciones en que el territorio es susceptible para su clasificación como suelo urbanizable durante el período de vigencia establecido para el Plan, el año 2.050.
- La ordenación estructural de las redes y tejidos permanece invariable sustancialmente, limitándose los ajustes a adecuar el régimen de integración territorial de actividades de relevancia e interés socioeconómico a la legislación sobrevenida, y a incorporar únicamente nuevas actuaciones territoriales para resolver determinadas situaciones territoriales que generan problemas diferenciales detectados.

Por tanto, más allá de las diferencias conceptuales que se han incorporado, no hay una reconsideración del Modelo de Ordenación Insular en el presente Plan, limitándose las alternativas de ordenación a proponer soluciones posibles a las disfunciones o inconcreciones respecto del marco de ordenación actualmente vigente, así como a plantear para el año horizonte las extensiones probables de las principales dinámicas territoriales en la Isla.

Ahora bien, la adaptación del Modelo de Ordenación Insular implica una reformulación, en términos descriptivos y de análisis. Esto es, introduce una nueva expresión de dicho modelo en términos de Sistema Territorial Integrado, sujeto a unas determinadas estrategias territoriales de transformación.



Dichas estrategias de transformación territorial proponen desarrollar e impulsar un sistema territorial equilibrado y eficientemente articulado que, en concreto para la isla de Gran Canaria, requiere concentrar las actividades de desarrollo socioeconómico en el área metropolitana de Las Palmas y en los principales corredores costeros del norte, este y sur insular.

Asimismo, la nueva formulación del Modelo de Ordenación Insular demanda a su vez ser armonizada con la que se deduce del DPORN, en todo aquello que no contradiga a la Ley 4/2017, cuya zonificación ofrece un claro paralelismo con el Sistema Territorial, aunque desde la óptica de la protección ambiental de los recursos naturales.

Con todo, el concepto de sistema es más amplio que el de la zona, y comprensivo del mismo. De modo que cada sistema estará integrado por una o varias zonas predominantes, sobre las que se disponen los tejidos con los que se reconocen aptitudes territoriales para la materialización de los usos y actividades compatibles, y las redes que articulan y complementan las distintas implantaciones asegurando un desarrollo territorial integral e integrado.

Por esta razón, el enfoque sobre el que gravita la formulación de las distintas alternativas se ha relacionado con la capacidad que tiene cada elemento territorial definido (zonas, redes y tejidos como componentes básicos del Sistema Territorial Insular) para dar respuesta a los objetivos fundamentales diagnosticados.

5.10.1. La configuración básica del Modelo de Ordenación Insular

En la configuración del Modelo de Ordenación Insular confluyen de manera simultánea un amplio conjunto de interacciones de carácter ambiental, territorial y socioeconómico, sobre las que se deben articular las distintas estrategias de transformación territorial previstas.

En última instancia, está plenamente consolidada la materialización de al menos parte del mallado territorial propuesto en el área metropolitana de Las Palmas, a falta de su extensión desde Telde hasta El Doctoral.

Aunque se han producido avances en su planificación, sobre todo en lo referente a su ajuste territorial a las solicitudes del sistema general aeroportuario, siguen existiendo dudas sobre su idoneidad territorial para conectar los diferentes núcleos poblacionales de las medianías del este insular, por los problemas orográficos existentes y las demandas reales de movilidad existentes.

Esta demanda de movilidad se ha desplazado hacia la plataforma litoral del este, dejando de lado los desarrollos urbanísticos en el entorno de Carrizal, Ingenio o Agüimes, para concentrarse entre Arinaga y Vecindario.

Además, el desarrollo de la primera periferia del área metropolitana de Las Palmas ha consolidado la implantación de grandes dotaciones y equipamientos de relevancia e interés insular en torno a la GC-3 de circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria.

La demanda de accesibilidad insular que estas dotaciones y equipamientos han supuesto, ha puesto en entredicho la capacidad de absorción del mallado territorial existente y previsto, poniendo en valor como solución compatible la futura implantación del corredor de transporte colectivo en plataforma reservada y modo guiado, a pesar de las restricciones que su implantación supone a los desarrollos urbanísticos previstos.

Desde otro punto de vista, el papel estratégico que se le confería al aeropuerto como potencial instrumento para la diversificación productiva se ha reforzado por la complementariedad de los principales puertos comerciales y de transportes. La ampliación de las dársenas del Puerto de Las Palmas y del Puerto de Arinaga ha venido a complementar la oferta de servicios asociados a los principales polos de actividad económica.

Todo lo contrario a lo sucedido en torno al Puerto de Agaete que se ha visto congestionado por los servicios de tráfico de pasajeros no habiendo servido para diversificar los sectores económicos industriales de la comarca norte insular.

Esta comarca adolece de suelos para desarrollar nuevas actividades económicas que complementen la muy escorada economía comarcal hacia la actividad agraria. Además, las restricciones impuestas para el desarrollo de nuevos tejidos turísticos han ido en contra de la posibilidad de desarrollar nuevos productos turísticos en este ámbito territorial que sirviesen para diversificar la economía local, y muy particularmente en el Valle de La Aldea.

Por lo demás, a pesar del control exhaustivo del suelo rústico, han proliferado las promociones de baja densidad y tipología repetitiva (de viviendas en hilera o adosadas) en el entorno de las principales aglomeraciones urbanas para aglutinar las demandas de crecimiento poblacional.

Estas extensiones del tejido residencial se han realizado de manera indistinta, sin decantar un rol territorial claramente diferenciado para los nuevos asentamientos, o llegando incluso a entrar en contradicción con las principales centralidades urbanas.

Así ocurre con las periferias rurales de los núcleos de Firgas, Moya y Valleseco de mayor extensión que las cabeceras municipales. O entre Los Quintana y Gáldar, entre Maspalomas y El Tablero, entre Puerto Rico y Arguineguín, donde el fuerte crecimiento de las periferias de los primeros asentamientos entra en contradicción con la relevancia territorial supuesta de los segundos núcleos, a los que se les priva de dotaciones y equipamientos a favor de los nuevos crecimientos.

A pesar de estas tendencias territoriales, con el PIO/GC 2004 ha quedado relativamente bien resuelta la intención de implementar a nivel insular:

- Una potente ciudad administrativa y de servicios en el área metropolitana de Las Palmas como capital insular.
- Un pujante corredor industrial en la plataforma litoral del este, que va desde las inmediaciones del barranco de Silva hasta la desembocadura del barranco de Tirajana.
- Un destino turístico internacional de primer orden, concentrado en torno a la gran plataforma aluvial y haces de barrancos del sur insular.
- Un pujante y diversificado sector primario en el cuadrante norte de la isla, que alcanza desde la plataforma litoral hasta las medianías norteñas.
- Un área natural con aptitudes singulares para cualificar ambientalmente la isla, que recoge las cumbres y el sector suroccidental de la isla.

Para estos cinco ámbitos territoriales el presente Plan busca favorecer el desarrollo y consolidación de nuevas centralidades en los asentamientos poblacionales existentes, que ayuden a contener el crecimiento demográfico y la nueva ocupación del suelo, de manera consecuente con las estrategias equilibradoras de contención y concentración de la población y de las actividades económicas propuestas.

Asimismo, atendiendo a los diferentes procesos en las áreas metropolitanas y turísticas, sus periferias y corredores costeros, se establecen determinaciones territoriales para potenciar sus principales fortalezas territoriales ajustando los crecimientos previsibles a las necesidades de desarrollo detectadas.

En tal sentido, a las propuestas de refuerzo y consolidación ya identificadas por el PIO/GC 2004 se hace preciso incorporar algunas pautas de adaptación a las dinámicas territoriales analizadas, de acuerdo con el diagnóstico territorial realizado.

5.10.1.1. ¿Qué disfunciones o inconcreciones se obtienen respecto del marco de ordenación vigente?

Dado que el Modelo de Ordenación Insular debe quedar conformado por un Sistema Territorial Integrado, en el presente Plan este sistema está integrado por un conjunto estructurado de elementos territoriales (las zonas, las redes y los tejidos) de cuya interrelación se configuran las diferentes acciones estructurantes y determinaciones territoriales para el planeamiento.

Este conjunto estructurado de elementos territoriales se ha elaborado considerando en su caso las determinaciones de los planes territoriales de desarrollo aprobados definitivamente, o en su

defecto, las previsiones establecidas para su ordenación por planes territoriales de ordenación, sin perjuicio de la correspondiente planificación sectorial competente.

Sin embargo, hay determinaciones territoriales o acciones estructurantes del vigente PIO/GC 2004 que no se ha considerado necesario incorporar como parte de los elementos integrantes del Sistema Territorial Insular, o que han requerido ser reinterpretadas dadas las disfunciones o inconcreciones que su regulación supone respecto de las determinaciones de desarrollo sostenible que se quieren implementar ahora.

- Instrumentalmente, la principal revisión en la configuración del Modelo de Ordenación Insular radica en la **zonificación terrestre** de cada alternativa de ordenación insular. En el PIO/GC 2004 la zonificación terrestre era definida en función de su aptitud territorial puesta en relación con la estructura territorial de desarrollo socioeconómico insular.

No obstante, este criterio de zonificación ya producía en el Modelo de Ordenación Insular algunas inconcreciones al favorecer determinadas acciones de contención frente a la transformación del territorio en aquellas zonas aptas que se identificaban. Así, se consideraba compatible la urbanización del territorio pero se establecían límites cuestionables a dicha potestad clasificatoria.

Estos límites no estaban basados en los razonables crecimientos previsibles, dado que no habían sido estimados estadísticamente, ni en los mismos principios reguladores que se establecían para el crecimiento regular del tejido urbanístico, y en ocasiones era difícil reconocer si dependían de valores protegibles o de decisiones territoriales, por lo que resultaban inconcretos tanto a la hora de salvaguardar el suelo no ocupado como de justificar su transformación urbanística.

Para resolver esta inconcreción, a partir de la estimación estadística para el año horizonte 2.050 de los razonables crecimientos previsibles, se plantea en cada alternativa de ordenación insular configurar una Zona C que aglutine los ámbitos con aptitudes para la clasificación de nuevo suelo urbanizable, en los que se considera que los desarrollos urbanísticos son compatibles con los valores en presencia.

En el resto de zonas terrestres no se producen alteraciones sustanciales, salvo los ajustes derivados de la corrección de errores materiales o las mejoras instrumentales en su definición y régimen de usos.

Con esta nueva instrumentación, el régimen jurídico adscrito a la zonificación terrestre no sólo debe asegurar la integración territorial de los usos y actividades compatibles con los valores en presencia, sino que también debe pautar los previsibles crecimientos urbanísticos, incentivando unas determinadas actuaciones territoriales de transformación urbanística frente a otras, ajustando el grado de previsión ejecutoria así como el alcance de cada actuación.

- Con respecto a las **redes viarias**, aunque se mantienen la mayor parte de las propuestas del PIO/GC 2004, incorporando los corredores ya planificados o en ejecución, algunas han sido reconsideradas para evitar procesos inducidos más impactantes respecto de lo propuesto inicialmente o para reforzar su valor estructurante y relevancia estratégica en el Modelo de Ordenación Insular.

Así, la nueva configuración de la zonificación terrestre permite atender el previsible incremento de demanda por las solicitudes derivadas de los nuevos tejidos urbanísticos, asegurando la optimización del doble mallado viario propuesto, de forma complementaria con la extensión del sistema de infraestructura propio y modo guiado a los dos corredores costeros insulares, en sintonía con lo previsto en el Eje Transinsular de Transportes de Canarias.

Además, permite evitar la traslación de procesos urbanísticos inducidos en torno a los nuevos corredores viarios, dada la evidente pulsión de crecimiento demográfico y

desarrollo especulativo habidos en los últimos años en torno a estas infraestructuras viarias.

Para evitar dicho efecto territorial, se han configurado las alternativas de ordenación insular redirigiendo los crecimientos de los principales asentamientos de población hacia las zonas con mejores aptitudes territoriales frente a aquellas con una mayor fragilidad paisajística y ambiental por su aptitud productiva tradicional.

Sin embargo, en estos casos la red viaria se configura como el límite máximo de crecimiento urbanístico manteniéndose la reconfiguración de determinados ejes viarios estructurantes para organizar el crecimiento en las nuevas zonas de interés estratégico previstas, situadas normalmente en un entorno urbano consolidado, de tal manera que ayuden a articular aquellas relaciones funcionalmente especializadas a escala local, entre los núcleos desarrollados y los crecimientos urbanísticos previstos.

- Con respecto a las **redes de transportes** se mantienen las actuaciones propuestas en el PIO/GC 2004 que afectan a la red de transporte terrestre, marítimo y aéreo, manteniendo la previsión de las superficies necesarias para la ejecución de estas actividades y los espacios de reserva que garantizan la posibilidad de desarrollo y crecimiento de dichas infraestructuras, según la progresión de demanda prevista.

De acuerdo con las determinaciones para el sistema de transportes del Eje Transinsular de Transportes de Canarias, se propone mejorar las conexiones logísticas de los desarrollos portuarios entre sí y con el Aeropuerto de Gran Canaria, para lo cual se prevé el estudio de la implantación de carriles especializados para tráfico pesado y vehículos de alta ocupación en los principales corredores viarios insulares.

Esta propuesta se sustenta en la previsible reducción de los niveles de servicio de estas vías con la entrada en vigor del sistema de infraestructura propio y modo guiado a los dos corredores costeros insulares, según las determinaciones del PTE-21 y las previsiones para el PTE-22.

Asimismo, se incorpora la previsión de la extensión hasta Agaete de este corredor de transportes y su posible complementariedad con el transporte de mercancías, teniendo en cuenta que las posibilidades de seguir ampliando la actual GC-2, o de prever trazados alternativos por los núcleos de medianías, tendrían efectos ambientalmente significativos por la configuración orográfica y los valores naturales existentes en este ámbito territorial

En sintonía con esta planificación territorial de desarrollo, se mantiene la creación de una red secundaria de transporte colectivo en las principales conurbaciones insulares para redistribuir y absorber los pasajeros de los sistemas locales de transporte público hacia o desde el sistema de infraestructura propio y modo guiado.

- Con respecto a la **red de infraestructuras básicas**, los distintos instrumentos de planeamiento territorial previstos en el PIO/GC 2004 han desarrollado las propuestas de espacios que albergaban y/o eran susceptibles de albergar actuaciones de interés general o dotaciones infraestructurales para resolver el abastecimiento, gestión y distribución a la población de distintos servicios básicos (residuos, energía, agua, telecomunicaciones, etc.), por lo que las determinaciones territoriales derivadas de su ordenación se han incorporado al Modelo de Ordenación Insular en las distintas alternativas de ordenación insular, al objeto de establecer un marco coherente a escala insular con dichas determinaciones territoriales.

Asimismo, se mantienen todas las propuestas de refuerzo de la producción de las dos centrales de producción energética con la proposición, por un lado, de nuevas fuentes alternativas de aprovechamiento energético, y por otro lado de nuevos aprovechamientos hidráulicos en los distintos embalses y depósitos de agua existentes con características técnicas para hacer viable la implantación de nuevos sistemas de

almacenamiento y gestión energética, sin perjuicio de los trazados y reservas de suelo que se deriven de la planificación sectorial competente.

En el caso de las nuevas fuentes alternativas de aprovechamiento energético, se ha actualizado la información disponible lo que ha permitido ampliar los mapas eólicos y fotovoltaicos insulares. No obstante, para no provocar un impacto paisajístico significativo por la proliferación de instalaciones puntuales de aprovechamiento de energías renovables, sobre todo en las distintas piezas agrícolas con valor estructurante y relevancia estratégica, en las alternativas de ordenación insular se fomenta la concentración de las implantaciones en los entornos con mejores aptitudes territoriales frente a las zonas de mayor fragilidad paisajística y ambiental.

Por lo demás, ante el creciente aumento en la producción de los residuos, debido principalmente a una economía cuyo desarrollo se apoya en el sector servicios derivado de la actividad turística, en las alternativas de ordenación insular se opta de manera preventiva por prever la ampliación de los dos complejos ambientales insulares según las necesidades trasladadas por la administración insular competente, y mantener la regulación de los puntos limpios, plantas de transferencia y áreas de vertido controlado según las determinaciones propuestas en el Plan de Residuos de Gran Canaria.

- Con respecto a las **redes de espacios de interés insular**, se mantienen los emplazamientos ya previstos por el PIO/GC 2004 para la implantación de infraestructuras, equipamientos e instalaciones de relevancia e interés insular, por ser coherentes con los condicionantes de integración urbanística y territorial derivados de su localización en el medio insular a la vez que, atendiendo al efecto inductor que pudieran conllevar y a las distintas situaciones territoriales con aptitudes para acoger la localización indicativa de nuevos equipamientos, se incluyen nuevas áreas en las alternativas de ordenación insular, que vienen a mejorar la red planteada en el Modelo de Ordenación Insular.

De conformidad con una estrategia territorial de espacios libres disuasorios, algunas de estas nuevas áreas se disocian de la red de áreas libres con equipamiento para configurar parques periurbanos, o en algunos casos, conectores estructurantes en los principales barrancos, tal y como ya preveía el PTE-05.

Con la incorporación de los barrancos como elementos estructuradores del territorio con un alto valor ambiental, paisajístico e identitario propios, se mejora la cualificación territorial de los tejidos urbanísticos previstos para el año 2.050 y se permite crear un elemento común vertebrador para los istemas generales de espacios libres de la ordenación urbanística estructural, vinculándolos al medio natural y costero.

Por otra parte, se concentran las alternativas de ordenación insular en definir una red de parques periurbanos próximos o limítrofes con los principales asentamientos de población con expectativas de crecimiento exógeno, para satisfacer la demanda de ocio y entretenimiento de la población residente detrayéndola de los espacios y áreas recreativas ubicadas en el medio natural.

- Con respecto al **tejido ambiental** se asume la regulación ambiental establecida en el PIO/GC 2004, mejorando sus contenidos, así como las actuaciones y precauciones ambientales asociadas, en el convencimiento de su consistencia, oportunidad y compatibilidad con las directrices emanadas de la nueva legislación sobre biodiversidad y patrimonio natural.

Únicamente, se han requerido ajustes formales para su actualización y adecuación de acuerdo con los avances logrados en política ambiental insular en los últimos años, sobre todo en materia de reforestación, restauración ambiental y control de vertidos.

Así, en las alternativas de ordenación insular se opta por no remitir a planeamiento territorial de desarrollo las actuaciones ambientales que se deriven del Modelo de

Ordenación Insular, dada su consideración como áreas aptas para que las administraciones competentes ordenen, gestionen y ejecuten dichas actuaciones de conformidad con la normativa ambiental aplicable.

En otro orden de cosas, el proceso de análisis y evaluación ambiental estratégica ha permitido identificar unas áreas ambientalmente condicionadas sobre las cuales se requiere extremar la protección de los valores naturales, paisajísticos y/o culturales que las caracteriza.

En algunos casos, son áreas en las que se han producido impactos ambientales y paisajísticos significativos derivados de la implantación de infraestructuras, dotaciones e instalaciones de relevancia e interés insular. En otros, son ámbitos identificados por el planeamiento territorial de desarrollo para la restauración de vertidos o de impactos paisajísticos identificados durante su elaboración.

Estas áreas ambientalmente condicionadas, en las alternativas de ordenación insular se incorporan como ámbitos de salvaguarda de nuevos espacios naturales protegidos que se proponen para ultimar la red canaria de espacios protegidos en Gran Canaria, como Áreas de Restauración Prioritaria en aquellos casos donde es necesario revertir los impactos acumulados, o por último, se establecen determinaciones ambientales específicas a las correspondientes piezas territoriales, en función de las razones que justifican su fragilidad.

- Con respecto al **tejido productivo primario** se mantienen las áreas agrícolas de valor estructurante definidas en el PIO/GC 2004, según la delimitación aportada para las reservas agrarias estratégicas del PTE-09 con los correspondientes ajustes de borde respecto de la zonificación de recursos naturales de cada alternativa de ordenación insular.

A tal efecto, en las alternativas de ordenación insular se identifican aquellas áreas con aptitudes territoriales para su desarrollo urbanístico que, a pesar de que actualmente puedan estar ligadas a actividades agrícolas o ganaderas intensivas, coinciden con los vacíos territoriales en el entorno de las nuevas áreas de oportunidad para el tejido residencial, económico o turístico, donde se prevén crecimientos exógenos de los asentamientos poblaciones y principales centros de actividad socioeconómica.

Las restantes piezas agrícolas decantan su rol territorial para asegurar la implantación de aquellas actividades productivas primarias de relevancia estratégica para el desarrollo insular, como las actividades agrícolas intensivas de los corredores costeros, atendiendo a su vez en su implantación al valor estructurante que por su configuración territorial puedan aportar al Modelo de Ordenación Insular.

Para proteger su papel productivo de manera compatible con su papel estratégico, se protegen estas piezas agrícolas mediante pautas de contención del consumo de suelo, limitando su clasificación únicamente a supuestos de tratamiento de bordes edificados para su integración paisajística y ambiental, y condicionando la implantación de usos y actividades a aquellos necesarios para asegurar procesos complementarios de investigación, preparación, envasado, transformación industrial y almacenamiento de materias primas.

Asimismo, se ha evaluado ambientalmente de acuerdo con el Estudio de Capacidad de Carga Turística elaborado el desarrollo excepcional de tejido turístico de manera muy controlada y limitada dentro de las Zonas Turísticas Litorales delimitadas, en las que la edificación y la urbanización destinadas al uso turístico se limita a la ocupación puntual de enclaves no sujetos a explotación agrícola, situándose en los bordes de las zonas próximas o limítrofes con suelos urbanos para evitar la fragmentación del espacio agrícola, tanto a efectos productivos como ambientales y paisajísticos.

Esta pauta que ya se preveía en el PIO/GC 2004 para la Zona Turística Litoral del Norte, se veía limitada por la exigua delimitación de la misma, que impedía vincular los desarrollos turísticos a los asentamientos poblacionales consolidados, limitando las posibilidades de contigüidad con los suelos urbanos y urbanizables ya clasificados.

Por lo demás, el resto de áreas sujetas a regulación de usos y actividades primarias en las alternativas de ordenación insular se corresponden con ámbitos zonificados por su aptitud productiva.

- Con respecto a los **tejidos urbanísticos**, hay determinadas dinámicas territoriales en las medianías insulares y principales periferias urbanas propuestas por el PIO/GC 2004 que pueden provocar demandas inducidas imprevistas en un escenario de desarrollo del tejido urbanístico que se aleje del objetivo perseguido de equilibrar el sistema de centralidades territoriales existentes y previstas.

A partir de las estimaciones realizadas, en las distintas alternativas de ordenación insular se ha hecho un esfuerzo de profundización en el refuerzo territorial del sistema insular de asentamientos poblacionales y la consolidación de los principales centros de actividad socioeconómica, para incorporar una estrategia de jerarquización territorial y de graduación de los servicios en los distintos ámbitos territoriales insulares.

De acuerdo con la estimación demográfica para el año 2.050 de las proyecciones demográficas obtenidas, así como del consumo de suelo en proceso de transformación urbanística, se han obtenido las siguientes necesidades a futuro de suelo urbanizable:

TEJIDOS		HECTÁREAS NECESARIAS
RESIDENCIAL		1.263,42
ECONÓMICO	INDUSTRIAL	108,23
	TERCIARIO	-67,40
	COMERCIAL	13,67
	ESTRATÉGICO	-262,48
TURÍSTICO	ZTLS - LITORAL SUR	-99,35
	ZTLN - LITORAL NORTE	106,16
	ZTLN - VALLE DE LA ALDEA	58,13
	ZTI - TURISMO DE INTERIOR	403,25
TOTAL		1523,65

- Con respecto al **tejido residencial**, aunque ya se partía del modelo de centralidades territoriales y locales del PIO/GC 2004, la concreción del rol territorial y de sus niveles de servicio a la población realizada con el Estudio del Sistema de Asentamientos de Población de Gran Canaria ayuda a instrumentar un control más riguroso del crecimiento progresivo de los procesos de transformación urbanística en las distintas

alternativas de ordenación insular, mediante la redefinición de la anterior Zona D y el ajuste de las pautas de crecimiento regular de suelo urbanizable de uso residencial.

Para ello, se asume la colmatación del área metropolitana previendo nuevas áreas con aptitudes territoriales para el crecimiento exógeno en las principales centralidades de la primera periferia, para posteriormente focalizar los crecimientos residenciales bien en los núcleos de medianías de la plataforma litoral este y noroeste, en relación con la nueva accesibilidad que introduciría la autopista costera propuesta; bien en las principales centralidades comarcales del norte, este y sur.

Ello implica reconocer no sólo la capacidad de transformación por procesos urbanísticos de las piezas territoriales insertas en las dinámicas urbanas sino también la necesidad, en su caso, de preservar la cualidad de vacío territorial de aquellas piezas estratégicas que ayuden a estructurar, organizar y ordenar en su conjunto el ámbito territorial en que se insertan.

Para controlar el pautado temporal en la transición urbanística de estos suelos rústicos se plantea una regulación territorial del nuevo suelo residencial. Éste queda acompasado a la disponibilidad de recursos de agua suficientes y al análisis de la capacidad de carga de cada pieza territorial conforme a los razonables crecimientos previstos por el planeamiento urbanístico, dentro de la horquilla propuesta para el Modelo de Ordenación Insular.

Fuera de estos ámbitos, el resto de áreas sujetas a regulación del tejido residencial se corresponden con ámbitos ya previstos en el PIO/GC 2004 para la articulación formal de los crecimientos regulares previstos o para la recuperación de servidumbres y tratamiento de la fachada marítima que se incorporan como potenciales áreas de renovación urbana previendo las holguras suficientes para su relocalización, en caso necesario. Mientras que en aquellas ubicadas en torno a las áreas más frágiles se ha limitado cualquier expansión urbanística al tratamiento de los bordes edificados para mejorar su integración ambiental y paisajística, de acuerdo con la zonificación de recursos naturales circundante.

Similar análisis se deduce de los ámbitos territoriales de disperso edificatorio, en los que el PIO/GC 2004 identificaba poblaciones dispersas donde se han producido procesos de edificación extensiva y discontinua, agrupada o diseminada, fuera de los núcleos de población y asentamientos en el medio rural.

Aunque predominantemente eran extensiones de suelo rústico, podían incluir suelos urbanos y asentamientos rurales o agrícolas, por lo que eran sometidos a una regulación diferenciada para controlar y ordenar estos desarrollos residenciales dispersos.

Sin embargo, más allá de la clara adscripción de los suelos urbanos y asentamientos rurales a una concreta zona de ordenación de recursos naturales, el resto de los suelos incluidos en los ámbitos territoriales de disperso edificatorio estaban ligados a zonas de aptitud natural o aptitud productiva, para las cuales el régimen de uso establecía criterios específicos de contención y ajuste formal de la ordenación urbanística y territorial.

Estos criterios específicos, en ausencia de ordenación territorial habilitante, debían ser incorporadas por el planeamiento urbanístico a la hora de acometer la ordenación pormenorizada de estos ámbitos territoriales de disperso edificatorio, y muy particularmente para motivar la clasificación de los suelos urbanos, suelos rústicos de asentamiento rural o suelos rústicos de asentamiento agrícola reconocidos.

Por lo tanto, además del régimen de usos de la zonificación de recursos naturales, existían recomendaciones tipológicas suficientes, de carácter general y específico, para la ordenación, disposición y equipamiento de estos enclaves residenciales, que a su vez

redundaban en aspectos ya contenidos en la normativa sectorial sobre la ordenación de la actividad residencial en suelo rústico.

Por esta razón, en la configuración instrumental de esta problemática en las alternativas de ordenación insular se consideró más apropiada la regulación directa de la actividad residencial en suelo rústico en función de la zonificación, evitando redundancias innecesarias.

- Con respecto al **tejido productivo económico**, se mantienen las áreas estratégicas de extensión del suelo industrial, terciario y comercial en el PIO/GC 2004, aumentando la superficie prevista de acuerdo con las estimaciones realizadas.

El objeto de esta ampliación es asegurar la máxima integración de las actividades productivas estratégicas y la excelencia en su implantación territorial, asumiendo que la mayoría de los usos propuestos se plantean en entornos de desarrollo socioeconómico ya consolidados de acuerdo con el Modelo de Ordenación Insular.

En cualquier caso, para controlar el pautado temporal en la transición urbanística de estos suelos hacia el tejido productivo económico se plantea una regulación territorial del nuevo suelo para actividades económicas.

Así, la generación de nuevo suelo destinado a actividades secundarias, terciarias o cuaternarias queda acompañada a la consolidación de los suelos efectivamente clasificados, al menos a la mitad de su superficie edificable y al análisis de la capacidad de carga de cada pieza territorio conforme a los razonables crecimientos previsibles de la demanda previstos por el planeamiento urbanístico.

Dicha capacidad de carga debe evaluar las condiciones de accesibilidad local y territorial de las piezas territoriales y las fórmulas urbanísticas de adecuación de los lotes de parcelas a las demandas de actividades previstas, previendo la posibilidad de incorporar aquellas industrias y empresas relocalizadas por los procesos de transformación y recualificación urbana de los suelos industriales insertos en la trama urbana consolidada de los principales núcleos de población insulares.

De esta manera, en las alternativas de ordenación insular se realiza una ampliación controlada del tejido productivo económico en aquellos ámbitos donde el PIO/GC 2004 no había previsto necesidades de expansión, a pesar de las dinámicas territoriales existentes (como ocurre entre Guía, Gáldar y Agaete por el papel logístico y distribuidor del Puerto de Las Nieves).

Pero también para crear unas condiciones territoriales favorables para reconducir actuales impactos negativos derivados de la hibridación de usos en el tejido productivo económico consolidado, de la degradación de la funcionalidad o complejidad urbanística de sus tramas, o porque han quedado insertos en desarrollos urbanísticos incompatibles con los usos consolidados.

De esta manera, se mantienen en las alternativas de ordenación insular asociado a los principales polos de accesibilidad insular (esto es, los puertos y el Aeropuerto de Gran Canaria) aquellas localizaciones en las que se podrían aprovechar las sinergias territoriales derivadas de la implantación de las actuaciones sobre la red viaria y la red de transporte terrestre, para consolidar los actuales polos de actividad económica estratégica.

- Por último, con respecto al **tejido turístico**, se incluyen aquellas áreas de oportunidad para el desarrollo turístico reconocidas por el PIO/GC 2004, de acuerdo con la nomenclatura propia y delimitación del PTEOTI/GC, con los correspondientes ajustes de borde respecto de la zonificación de recursos naturales de cada alternativa de ordenación insular.

No obstante, el Estudio de Capacidad de Carga Turística ha permitido valorar la capacidad de la Isla para acoger nuevos desarrollos turísticos, asumiendo como base para la estimación de las necesidades de suelo turístico para el 2.050 las densidades brutas territoriales especificadas para cada una de las zonas turísticas insulares.

En el citado Estudio se estima que la Isla, con los recursos, infraestructuras y servicios en los niveles cuantitativos y cualitativos actuales, tiene capacidad para albergar en condiciones óptimas una oferta alojativa turística de 160.000 plazas. Considerando que las plazas actuales existentes (registradas por el Patronato de Turismo de Gran Canaria al año 2.014) son 132.550 plazas, se da cobertura a las necesidades existentes.

No obstante, el Estudio de Capacidad de Carga Turística confirma que la Isla podría llegar a acoger 261.588 plazas turísticas (esto es, 129.030 plazas más para turismo en el medio urbano, en el medio rural o en el medio litoral) incorporando exigencias de sostenibilidad y calidad que garanticen una óptima integración ambiental de los desarrollos turísticos y mejoras para incrementar la capacidad de infraestructuras y servicios.

En este sentido, el Modelo de Ordenación Insular mantiene y refuerza el modelo turístico ya planteado por el PIO/GC y el PTEOTI/GC, estableciendo dentro del margen de capacidad de carga turística evaluado, unas alternativas de ordenación insular en lo referente a la delimitación de las zonas turísticas y de criterios de implantación en suelo rústico.

En el caso de la Zona Turística Litoral del Sur se ajustan los límites para adecuarlos a la realidad territorial definida por el PTEOTI/GC de manera complementaria a las aptitudes territoriales identificadas en el entorno de las mismas, donde las preexistencias y los límites territoriales y/o infraestructurales (en este caso, la traza de la prolongación del GC-1) permiten asumir nuevos espacios libres y equipamientos estructurantes en contigüidad con el tejido turístico.

Asimismo, en las alternativas de ordenación insular se propone la nueva delimitación de los dos ámbitos en que se subdivide la Zona Turística Litoral Noroeste para incorporar nuevos suelos con aptitudes territoriales suficientes, de conformidad con el Estudio de Capacidad de Carga Turística.

Esta nueva delimitación puede conllevar un incremento de las posibles plazas alojativas que se materialicen en esta Zona Turística Litoral, pero en la medida en que en los últimos diez años el ritmo de crecimiento de la oferta turística ha sido casi nulo, y que el Estudio de Capacidad de Carga Turística ha dejado claro las determinaciones ambientales y territoriales que es necesario atender, las nuevas implantaciones estarán sujetas a un control más exhaustivo respecto del PIO/GC 2004, que preveía la clasificación excepcional de suelo urbanizable de uso turístico en esta Zona Turística Litoral, para las implantaciones edificatorias y los procesos de urbanización.

Con la nueva delimitación propuesta en las alternativas de ordenación se busca atender a la posible demanda turística con una oferta más diversificada apoyada en los recursos existentes de valor etnográfico, cultural y/o paisajístico que se ubica en el entorno de los principales núcleos de población y en las vegas agrícolas de costa y medianías.

Esto implica que los posibles desarrollos turísticos en la Zona turística Litoral del Noroeste han de concentrar las edificaciones en enclaves específicos de escasa entidad superficial en relación con el espacio agrícola al que se adscriben, cuando no se ubiquen insertos o en contigüidad a los suelos urbanos y urbanizables existentes o previstos por el planeamiento urbanístico.

Con esta limitación territorial, condicionada a su vez a su situación en los bordes de las zonas próximas o limítrofes con los núcleos de población para evitar la fragmentación del espacio agrícola al que se adscriben, tanto a efectos productivos como ambientales o

paisajísticos, es posible plantear esta ampliación de la delimitación de la Zona Turística Litoral Noroeste.

En cualquier caso, se mantienen los criterios paisajísticos y de contención urbanística en que se basaba la identificación de las piezas de suelo con aptitudes territoriales para acoger excepcionalmente el desarrollo turístico del PIO/GC 2004, haciéndolas extensibles a los suelos incluidos en la nueva delimitación de la Zona Turística Litoral Noroeste, abarcando según la alternativa de ordenación insular las medianías de Gáldar, Santa María de Guía, Moya y Firgas.

Esta nueva delimitación de Zona Turística Litoral Noroeste permite redefinir el modelo de ordenación turística en este ámbito territorial, toda vez que las dinámicas de fomento de la actividad turística implementadas en los últimos años se han apoyado en el impulso y fomento de los valores ambientales, patrimoniales y etnográficos de este ámbito, alejándose de la explotación del litoral que planteaba el PIO/GC 2004, como forma de diferenciar y especializar la oferta turística respecto de los desarrollos ubicados en otros puntos de la Isla.

Por último, en las alternativas de ordenación insular se mantiene la potencialidad para incorporar una oferta limitada y muy ajustada ambiental y paisajísticamente de desarrollo del turismo rural y de naturaleza, mayoritariamente asociada a los asentamientos de población en el medio rural.

De igual modo, no se establecen más limitaciones al turismo urbano en los suelos urbanos de los núcleos de población que la proporción de suelo destinado al uso turístico sea igual o inferior al 30% de la edificabilidad total o de la superficie de las parcelas con aprovechamiento lucrativo, tal y como ya venía establecido en el PIO/GC 2004, y de conformidad con el PTEOTI/GC.

5.10.1.2. ¿En qué dinámicas territoriales se sustentan las distintas alternativas de ordenación insular?

Dado que el Modelo de Ordenación Insular está conformado por un Sistema Territorial Insular integrado por un conjunto estructurado de elementos territoriales (las zonas, las redes y los tejidos), en las distintas alternativas de ordenación insular el reconocimiento de las distintas situaciones territoriales de transformación urbanística se realiza atendiendo al potencial urbanístico de transformación y crecimiento de los suelos de forma complementaria a los valores naturales, paisajísticos y patrimoniales en presencia.

Así, según los condicionantes demográficos, la tendencia de crecimiento económico y la movilidad existente en el territorio se puede deducir un escenario de desarrollo del tejido urbano para el año 2.050 concentrado en las cotas bajas de la Isla, sensiblemente inferior a la cota 300, a lo largo de los dos corredores litorales principales, hacia el sur y hacia el norte.

Esta extensa área sujeta a las dinámicas territoriales establece claramente un límite máximo de desarrollo urbano y económico, cuyo desarrollo en los últimos años de acuerdo con el modelo de ordenación insular propuesto por el anterior Plan ha sufrido determinadas variaciones disfuncionales.

En este sentido, atendiendo al estado de la ordenación territorial y de los recursos naturales en Gran Canaria, donde la ordenación de las redes viarias, de transporte y de infraestructuras básicas está muy avanzada a nivel territorial y urbanístico, las distintas alternativas de ordenación insular han de desarrollar un escenario territorial en función de los nuevos presupuestos identificados para el Modelo de Ordenación Insular:

- En relación a las **redes de espacios de interés insular**, las principales apuestas girarán en torno a la identificación, regulación y propuesta de aquellos espacios de interés insular

con capacidad para actuar como espacios libres disuasorios, cualificadores de la calidad de vida de los habitantes, tanto residentes como turistas. Además de las Áreas Libres Estructurantes y las Áreas Libres con Equipamiento del anterior Plan, se ha querido hacer un esfuerzo por diferenciar situaciones territoriales distintas en función de su ubicación urbana, conurbana y periurbana. Asimismo, aunque el anterior Plan no contiene ninguna actuación específica para los barrancos, salvo para el Barranco de Guinguada, se han trasladado como conectores paisajísticos determinadas actuaciones territoriales en el ámbito de algunos barracos insulares y tramos costeros a los que se les reconoce cierto valor estructurante, por la singular calidad ambiental y relevancia de los elementos territoriales de su entorno.

Estos conectores paisajísticos y costeros son entendidos como áreas de oportunidad estructurante que se extienden más allá de las dinámicas urbanas, cualificando la estructura del territorio insular, dado su valor como vacíos estructurales del medio natural, rural y urbano.

Por esta razón, deben conservar sus valores ambientales y paisajísticos permaneciendo libres de toda transformación urbana si bien son compatibles con las actividades tradicionales preexistentes, o pueden albergar actuaciones o instalaciones singulares siempre que se respeten aquellos valores de conectividad territorial que les son reconocidos.

- En el **tejido ambiental** se mantienen sensiblemente iguales las distintas actuaciones ambientales reconocidas por el anterior Plan que se planteaban desarrollar mayoritariamente en las Zonas A, B.a y B.b: las áreas de restauración prioritaria y las áreas de repoblación forestal (con sus correspondientes corredores ecológicos).

Este concepto de corredores ecológicos, no sólo forestales sino también previendo corredores litorales y radiales, asociados a los principales barrancos, permitiría incluir aquellas áreas libres estructurantes del anterior Plan que se encontraban superpuestas con otras zonas de ordenación distintas de la Zona D (actuales zonas C.1 y C.2), pero que guardaban relación con la fragilidad paisajística de los desarrollos urbanísticos previstos sobre todo en las medianías y cumbres insulares.

- En el **tejido productivo primario** se identifican aquellos espacios agrícolas que contribuyen a estructurar, organizar y ordenar en su conjunto el ámbito territorial del sistema urbano en el que se insertan. Pero también, se incluyen aquellas otras áreas agrícolas de valor estructurante en el medio rural, fuera por tanto de Zona D (actuales zonas C.1 y C.2), a las que se les atribuye expresamente el mantenimiento o potenciación de su función agrícola, excluyéndolas de los procesos regulares de urbanización.

Fuera de estas piezas agrícolas se han distinguido aquellas unidades territoriales ligadas todavía a actividades agrícolas o ganaderas intensivas pero que han quedado insertas en las dinámicas de transformación urbanística del sistema urbano, para las que el presente Plan prevé su transición progresiva al desarrollo urbano de tejido residencial, económico o turístico a partir de las necesidades estimadas para el Año 2.050.

Estas piezas territoriales de transición coinciden con las nuevas áreas de oportunidad identificadas para el tejido residencial, como son los crecimientos entre Costa Ayala y Las Mesas, o entre Telde y Marpequeña, o entre Carrizal y Arinaga, o entre Arinaga y Vecindario, o entre El Tablero y El Salobre, o entre San Isidro y Los Quintanas.

Para el resto de áreas agrícolas de valor estructurante, en función de su valor de posición unido a sus características territoriales (dimensión, topografía, accesibilidad), se diferencia entre piezas agrícolas mixtas y piezas agrícolas puras.

Dado que el valor estructurante de las áreas agrícolas no sometidas a procesos de crecimiento regular del tejido urbanístico estaba asociado a la compatibilidad con la

implantación de instalaciones adecuadas para concentrar y aumentar la producción, así como para asegurar procesos complementarios de preparación, envasado, transformación industrial y almacenamiento de materia prima, la principal diferencia radicaría en la identificación de las piezas agrícolas puras.

Las piezas agrícolas puras admiten la implantación excepcional de instalaciones puntuales preferiblemente de uso colectivo que aumenten la competitividad del sector agrícola o ganadero intensivo, mediante procesos biológicos controlados de producción intensiva de bienes alimenticios y materias primas, o mediante procesos complementarios que aporten valor añadido a la actividad agraria principal, pero conservando en lo sustancial el valor estructurante de sus características territoriales y paisajísticas.

Será el planeamiento urbanístico, a la hora de definir su ordenación estructural, valorando su cualidad de vacío estructurante y de reserva de suelo estratégica, el que habrá de justificar hasta qué punto puede materializar el esquema de distribución de usos establecido manteniendo la productividad agrícola, en iguales condiciones de competitividad y aptitud territorial.

- En el **tejido productivo económico** destinado a actividades secundarias, terciarias o cuaternarias se han identificado nuevas áreas estratégicas de actividad económica en función de la proyección de la oferta y demanda de suelo urbanizado prevista para el Año 2.050. Estas piezas económicas se localizan en Las Moriscas en Agaete, y en Montaña Blanca y Los Giles, entre Arucas y Las Palmas de Gran Canaria, a partir de los suelos urbanizables de uso industrial previstos en el planeamiento urbanístico municipal.

En el caso de Las Moriscas, se considera que su carácter estratégico radica en la posibilidad de complementar los desarrollos industriales en el noroeste, circunscritos a San Isidro en Gáldar y Llano Alegre en Santa María de Guía que están a punto de agotar su disponibilidad de suelo vacante. De esta manera, se configuraría un eje de actividad económica con tres emplazamientos diferenciados interconectados por la traza de la GC-2 y comunicados con el exterior por el Puerto de Las Nieves.

En el caso de Montaña Blanca y Los Giles, se considera que su carácter estratégico radica, por un lado, en la buena accesibilidad territorial de la que dispondrán con la GC-2 y la prolongación de la GC-3 en ejecución. Por otro lado, se posibilita concentrar los distintos desarrollos industriales de escala local previstos en el planeamiento urbanístico de los municipios que conforman el Área Metropolitana de Las Palmas.

Además, se crea suelo vacante suficiente para fomentar actuaciones dirigidas a la sustitución de las actividades menos afines o que deterioran la calidad ambiental del tejido económico consolidado, por encontrarse próximas o insertas en tejido residencial o en tejido económico especializado en dicho ámbito, como son Los Tarahales, Miller Bajo o Escaleritas en Las Palmas de Gran Canaria, o El Maípez y Cruz de La Gallina en Telde.

Pero también se han incorporado otras piezas de extensión del tejido económico, por otro lado ya previstas en el anterior Plan, sobre suelos con aptitudes territoriales para su transformación urbanística que, a su vez, están próximos o limítrofes a los principales polos de actividad económica insular, como son las extensiones de El Goro en Telde, Las Majoreras en Ingenio, o Arinaga en Agüimes.

- En el **tejido residencial** se mantienen tanto los refuerzos de centralidad de núcleos como las centralidades de ámbitos territoriales, que tienen su correspondencia con los vacíos de oportunidad para refuerzo de áreas centrales definidos para el tejido residencial en función de los condicionantes demográficos, la tendencia de crecimiento económico y la movilidad existente en el territorio.

Sin embargo, de la superposición de nuevos viarios de nivel estructurante a determinados tejidos urbanos ya consolidados se deducen nuevas áreas de oportunidad para el tejido residencial, como son los crecimientos entre Costa Ayala y Las Mesas, o entre Telde y Marpequeña, o entre Carrizal y Arinaga, o entre Arinaga y Vecindario, o entre El Tablero y El Salobre, o entre San Isidro y Los Quintanas.

La mayor parte de estas piezas territoriales eran entendidas en el anterior Plan como ámbitos sujetos a la articulación de los crecimientos regulares, dando como resultado limitaciones a su aptitud territorial para configurarse como nuevos crecimientos residenciales por sus buenas condiciones de accesibilidad, de topografía y de contigüidad urbanística.

Del análisis de los condicionantes demográficos, la tendencia de crecimiento económico y la movilidad existente en el territorio para el Año 2.050 se deduce que estos ámbitos atraerán a futuro la demanda de residencia permanente, frente a los vacíos de oportunidad para refuerzo de áreas centrales identificadas en el anterior Plan.

Probablemente, el motivo radica en los precios del mercado del suelo que se ha visto hasta ahora sometido a las tensiones especulativas derivadas de la exigencia estricta del cumplimiento de criterios de contigüidad, proporcionalidad y articulación formal de los nuevos crecimientos respecto de los suelos ya consolidados.

Sin embargo, estas tensiones especulativas se han extendido ya tanto sobre el suelo clasificable como aquellos en situación expectante, por lo que actualmente no suponen un motivo distorsionador de los procesos urbanísticos, sobretodo en una coyuntura económica en contracción.

Por esta razón, se considera territorialmente más apropiado redirigir las tensiones urbanísticas en torno a estas áreas de oportunidad para el tejido residencial, dado que en el modelo territorial de escala insular adquieren un papel relevante para la reorganización del asentamiento de la población que excede del mero control del crecimiento regular de las distintas iniciativas urbanísticas que en ellas se acometan.

Ante esta nueva situación territorial surge una modificación sustancial en el caso de la centralidad de Telde. Los ámbitos de oportunidad para el refuerzo de centralidad en este núcleo de población se ubicaban ocupando la orla de terrenos colindantes con el perímetro del casco histórico, ligados a la futura traza del corredor interior.

Sin embargo, la realidad territorial ha demostrado en estos últimos años como las tendencias demográficas en este ámbito territorial se han dirigido a la consolidación de los núcleos costeros y al crecimiento de los núcleos intermedios entre la carretera de La Pardilla y la carretera de Melenara.

Por esta razón, se considera territorialmente más apropiado redirigir las tensiones urbanísticas en torno al eje de la actual GC-10 de conexión entre el casco de Telde y La Garita, en un ámbito de ancho variable que no alcance a superar el límite del Barranco Real de Telde y del Barranco de La Rocha, preservando el resto de suelos agrícolas del crecimiento regular del tejido residencial.

Por otra parte, otras nuevas centralidades que no estaban contempladas en el anterior Plan pero que se han ido consolidando por el planeamiento urbanístico en los mismos años, están ligados a vacíos de oportunidad y a la recualificación del tejido urbanístico consolidado existentes. Este es el caso de centralidades como Miller Bajo en Las Palmas de Gran Canaria, El Tablero en San Bartolomé de Tirajana o Arguineguín en Mogán.

La primera está relacionada con el proceso de renovación urbana acometido en la primera periferia metropolitana tras la entrada en servicio de la GC-3 de circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria. Los desarrollos urbanísticos en torno al Barranco de la Ballena y Siete Palmas, han puesto en una posición central este antiguo polígono

industrial, en el que la actividad secundaria ha ido evolucionando hacia actividades de carácter terciario, comercial y de servicios.

Por su parte, las nuevas centralidades de El Tablero y Arguineguín, surgen del desarrollo y consolidación del tejido turístico y su hibridación con el tejido residencial. A pesar de la previsión del anterior Plan de concentrar la centralidad del ámbito territorial en torno al Barranco de Maspalomas, entre la GC-1 y la GC-500, los servicios territoriales a disposición de la actividad turística y de la población residente se han desperdigado entre San Fernando de Maspalomas, El Tablero y Meloneras para San Bartolomé de Tirajana, y para Mogán entre Arguineguín, Puerto Rico y Puerto de Mogán.

Sin embargo, destacan por sus aptitudes territoriales para seguir acogiendo la concentración de servicios a disposición de la actividad turística y la población residente estas dos nuevas centralidades, en El Tablero y Arguineguín, toda vez que el resto de núcleos se han colmatado o no tienen una posición territorial adecuada para atender a públicos tan dispares a escala local y supralocal.

- En el **tejido turístico** se incluyen aquellas áreas de oportunidad para el desarrollo turístico reconocidas por el anterior Plan como enclaves a los que, en el modelo territorial de escala insular, se les asignaba valor de oportunidad para la organización del alojamiento turístico.

De acuerdo con la nomenclatura propia del PTEOTI/GC, estas unidades territoriales han sido reconocidas como piezas territoriales turísticas, de tal manera que se mantiene su diferenciación entre piezas consolidadas, piezas en proceso de consolidación y piezas nuevas, en iguales condiciones de desarrollo y ocupación territorial.

Por su parte, aquellos nuevos ámbitos susceptibles de acoger algún desarrollo turístico complementario a la actividad propuesta, como pudieran ser algunas piezas de suelo con aptitudes territoriales para acoger áreas libres con equipamiento estructurante, se han incorporado a la delimitación de las zonas turísticas insulares a tal efecto.

5.10.1.3. ¿En qué se diferencian las distintas alternativas de ordenación insular?

A pesar de las dinámicas territoriales comentadas, la predisposición a favorecer determinadas acciones de contención del crecimiento en unos ámbitos territoriales frente a otros antes que permitir la transformación sostenida del territorio insular, y el grado de previsión ejecutoria así como alcance de las actuaciones posibles, da lugar a la conformación de distintas alternativas de ordenación insular.

Estas alternativas de ordenación mayoritariamente están diferenciadas por la amplitud y ubicación de la Zona D (actuales zonas C.1 y C.2) correspondiente para cubrir la demanda prevista para el año 2.050, por las actuaciones territoriales propuestas para resolver las solicitudes de accesibilidad territorial, y por la previsión de infraestructuras básicas para satisfacer la nueva demanda inducida de producción y abastecimiento de servicios esenciales, en función de las zonas aptas para desarrollo urbanístico identificadas en cada alternativa de ordenación.

Todas estas alternativas son válidas, y no son necesariamente únicas las que aquí se exponen. Por encima del encuadre de una determinada actuación en una u otra alternativa de ordenación está su idoneidad y adecuación para la resolución de los conflictos derivados en la diagnosis.

Por ello, las nuevas actuaciones territoriales han sido concebidas individualmente desde un triple punto de vista ambiental, técnico y socioeconómico, para atender de forma singular a las nuevas necesidades y nuevos requerimientos planteados en el Modelo de Ordenación Insular.

En conclusión, las diferencias entre las distintas alternativas estriba en:

- La conformación de una zonificación de recursos naturales solamente con diferencias instrumentales que no afectan al régimen jurídico que tiene adscrito, circunscribiéndose los cambios a la reconsideración de la aptitud territorial para la clasificación de nuevo suelo urbanizable.
- La incentivación de unas determinadas actuaciones territoriales frente a otras, relacionadas principalmente con la formalización y completamiento de las redes viarias, de transporte, dotaciones y equipamientos ligadas a los previsibles crecimientos de los asentamientos poblacionales identificados.

Estos dos aspectos – zonificación y actuaciones territoriales – configuran las alternativas de ordenación del Modelo de Ordenación Insular del presente Plan, tal y como ya hiciera igualmente el PIO/GC 2004. Por tanto, más allá de las diferencias conceptuales que se han incorporado a partir del análisis de las dinámicas territoriales reconocidas, se concluye que no hay una reconsideración del Modelo de Ordenación Insular en el presente Plan, sino una evolución de las determinaciones del mismo a la luz de las variaciones territoriales y disfunciones urbanísticas diagnosticadas.

5.10.1.4. Relación entre la configuración básica de las alternativas de ordenación insular y los objetivos fundamentales del Plan

El enfoque sobre el que gravita la formulación de las distintas alternativas de ordenación insular es el alcance dado a las distintas estrategias de actuación a partir de las actuaciones territoriales estratégicas que las conforman. Pero en todas ellas, los objetivos fundamentales a cumplir son los mismos que ya han sido expuestos. A saber:

- **El desarrollo de un modelo territorial equilibrado, sostenible y eficiente.**
- **El equilibrio entre la preservación del entorno y el desarrollo humano.**
- **La conservación de la biodiversidad y el consumo eficiente de los recursos naturales, especialmente del suelo**

Estos tres objetivos fundamentales están ligados a la regulación general y específica de la Zonificación, a la hora de definir los usos y actividades compatibles para cada zona de ordenación de los recursos naturales, en función de los valores en presencia y de la aptitud territorial para asumir nuevos roles de desarrollo socioeconómico dentro del Modelo de Ordenación Insular.

En este sentido, la transformación del suelo debe ser proporcionada a las necesidades previstas objetivamente, ordenada y articulada con respecto al resto de usos en presencia, los asentamientos y centros de actividad económica preexistentes.

Para acometer estos procesos se propone compatibilizar las actividades económicas con los requisitos ambientales, induciendo sinergias reequilibradoras que canalicen las tensiones de uso y disfrute de los recursos, sobretodo frenando la ocupación y transformación de los tramos costeros y proponiendo el refuerzo de las centralidades locales de servicio, de acuerdo con sus pautas tendenciales de desarrollo, así como fortalecer la identidad rural como interfaz productivo-natural mediante la incorporación de centros locales de actividades y servicios también en el medio rural.

Sólo mediante el desarrollo de un modelo territorial equilibrado, sostenible y eficiente se puede asegurar el equilibrio entre la preservación del entorno y el desarrollo humano, pues al acotar las posibles zonas susceptibles de transformación urbanística se consigue defender la integridad ecológica de los espacios de máxima preservación.

Mediante la contención del consumo de suelo en armonía con la capacidad de carga no sólo se evitan los daños a formaciones sedimentarias y ecosistemas naturales singulares,

sino también se contribuye a evitar la desaparición o degradación de los valores naturales, culturales y paisajísticos del territorio insular.

Estos tres objetivos interrelacionados pueden ser alcanzados con una adecuada zonificación de los recursos naturales, toda vez que el DPORN regula la necesidad de zonificar todo el territorio insular atendiendo a criterios heterogéneos que parten de la identificación de los recursos naturales y productivos en presencia, así como de las necesidades de implantación de infraestructuras y equipamientos al servicio del desarrollo urbano razonablemente previsible.

Ciertamente, la identificación zonal descansa en criterios que están relacionados no únicamente con los valores y recursos en presencia, sino también con la proyección sobre el territorio de un modelo de “intenciones” de orden territorial. Por tanto, con esta caracterización zonal se busca otorgar un tratamiento prioritario e integral a determinadas zonas donde se producen procesos ecológicos esenciales o existen sistemas vitales básicos que deben ser preservados, estableciendo un marco jurídico en el que se establezcan las actividades compatibles o prohibidas para cada zona, en función de las unidades ambientales y de diagnóstico delimitadas indistintamente de su proyección o aptitud territorial.

Sobre la zonificación terrestre no se van a producir en este Plan modificaciones de relevancia, dado que se considera justificadamente adecuada a estos tres objetivos fundamentales. Las diferencias se circunscriben, en su caso, a la adecuación de las determinaciones con todo lo referente al crecimiento y consolidación del sistema urbano, así como a la necesaria regulación de los procesos de urbanización y edificación asociados.

Así, en las distintas alternativas de ordenación se establece un marco de desarrollo insular donde se conservan y protegen aquellos ámbitos del territorio (Zonas A y B.a) que presentan valores ambientales relevantes – ya sea por su biodiversidad, geodiversidad, paisaje, recursos patrimoniales, etc. – a la vez que se establece un área suficientemente amplia donde ubicar los usos más tradicionales y ligados al territorio (Zonas B.b y B.c) o los usos con más capacidad de transformación del territorio (Zonas C y D), estas últimas reagrupadas, en el documento final, bajo la única denominación de zona C conforme los motivos ya expuestos a lo largo de esta memoria, y concretamente en su apartado 2.2.5.1.

Aun cuando la zonificación ya supone en sí misma una protección, al definir un régimen de usos específico en función de los valores en presencia identificados, con la redefinición conceptual de determinadas zonas, se define un marco territorial donde pueden tener cabida todas las actividades productivas intensivas que suponen una transformación de las condiciones naturales del territorio, siempre que para su implantación cumplan con una serie de requisitos (incluidos los ambientales) y se mantenga la estructura del territorio, conservándose mayoritariamente el carácter natural, paisajístico o rural de algunas zonas, aún dentro de la propia zona D, de las alternativas de ordenación planteadas.

Así, la Zona D de dichas alternativas se ha subdividido en dos grupos: las zonas de crecimiento regular y las zonas de valor estructurante.

El primer grupo se refiere de modo indicativo a los suelos urbanos existentes, los suelos urbanizables y los suelos rústicos de asentamiento rural, y el segundo grupo a aquellos suelos de relevancia estratégica y valor estructurante identificados en las distintas alternativas de ordenación por su cualidad para organizar, estructurar y ordenar la ocupación del territorio.

Dada la relevancia estratégica y el valor estructurante de estos suelos en el Sistema Territorial Insular, la categorización de suelo urbano, suelo urbanizable o suelo rústico

de asentamiento rural en estas zonas deberá quedar suficientemente justificado por el planeamiento urbanístico observando la adecuada jerarquía, contigüidad, proporcionalidad y articulación formal de los desarrollos asignados para atender, hasta el año horizonte fijado, los razonables crecimientos previsibles de la demanda.

En conclusión, las nuevas zonas de valor estructurante reconfiguran instrumentalmente aquellas partes del territorio que en el Modelo de Ordenación Insular son susceptibles de poder compatibilizar las necesidades de desarrollo urbano y económico del tejido urbanístico existente con la actividad intensiva no tradicional, actual o potencial.

Por lo demás, dado que sólo se incorporan a las zonas de valor estructurante aquellas partes del territorio más afines con las aptitudes territoriales diagnosticadas, en las alternativas de ordenación distintas de la Alternativa 0 se excluye la aptitud para la clasificación de suelo urbanizable del resto de zonas de ordenación de los recursos naturales. Téngase en cuenta que en el PIO/GC 2004 se admitía, si quiera excepcionalmente, procesos controlados de urbanización y edificación en algunas Zonas B.a y B.b.

▪ **La mejora de la calidad ambiental**

Este objetivo fundamental está ligado a las distintas actuaciones dentro del Tejido Ambiental que debe contemplar el Modelo de Ordenación Insular para prestar una especial atención al control de la atmósfera, el ruido y la iluminación exterior, reduciendo los costes ambientales y paisajísticos de los nuevos tejidos y redes.

Asimismo, está relacionado este objetivo fundamental con las Redes de Gestión de Residuos a la hora de plantear que hay que priorizar la reducción, reciclado y valorización de los residuos para garantizar la vida útil de las instalaciones de tratamiento y gestión de residuos, tanto como potenciar el control en el vertido de los residuos líquidos, los impactos ambientales y la contaminación costera.

▪ **La gestión integrada y el uso eficiente del ciclo de agua**

Este objetivo fundamental está ligado a las Redes Hidráulicas y de Saneamiento en la medida en que, para la preservación de la calidad del agua y el establecimiento de un ritmo sostenible de aprovechamiento de los recursos hídricos es necesario impulsar el auto-sostenimiento de la gestión integral del agua.

▪ **La diversificación energética y su integración en el territorio insular**

Este objetivo fundamental está ligado con las Redes de Infraestructuras Energéticas ya que, para asegurar la cobertura de la demanda energética de forma integrada en el territorio insular, es necesario potenciar las fuentes alternativas de producción a partir del aprovechamiento de las energías renovables, considerando la variable ambiental en la optimización de las infraestructuras y redes de interconexión.

▪ **La protección del patrimonio cultural y la cualificación del paisaje en el medio costero, natural, rural y urbano**

Este objetivo fundamental está ligado no sólo a la prevención de riesgos naturales sino que pasa también por la cualificación del paisaje en el medio costero, natural, rural y urbano.

La potenciación de la regeneración paisajística y la protección del patrimonio cultural implica recuperar las formas tradicionales de transformación paisajística del suelo, restituyendo el papel socioeconómico de las costumbres y tradiciones populares así como fomentando la rehabilitación del patrimonio edificado para potenciar su valor etnográfico ligado al medio natural.

Esta valorización de los recursos patrimoniales y etnográficos debe integrar las formas tradicionales de ocupación con la arquitectura contemporánea para asegurar una mayor

integración ambiental y paisajística de las implantaciones, e incluso promover actuaciones de recuperación, particularmente en el ámbito litoral.

- **La integración y coordinación en el desarrollo de los distintos sectores de actividad económica y social de relevancia territorial**

Este objetivo fundamental está ligado con el Tejido Residencial, el Tejido Productivo y el Tejido Turístico en la medida en que pautan el desarrollo de los distintos sectores de actividad económica y social de relevancia territorial, permitiendo compatibilizar las actividades productivas con el uso residencial, pero también con nuevas actividades económicas con una perspectiva turística.

- **La mejora de las infraestructuras de accesibilidad y transporte colectivo**

Este objetivo fundamental está ligado con las Redes de Transporte y las Redes Viarias como infraestructuras básicas para mejorar en cuanto a accesibilidad insular, desarrollando sistemas alternativos descentralizados de infraestructuras que tengan como objetivo último reducir el excesivo incremento en el uso del vehículo privado.

Para ello, es necesario jerarquizar y extender el transporte de pasajeros en plataforma reservada y vertebrar transversalmente los distintos tejidos residenciales y productivos, de tal manera que se reduzcan las necesidades de movilidad e interconexión longitudinal y transversal.

Además de optimizar las condiciones de seguridad y dimensionado de las redes existentes, cualificando e integrando paisajísticamente la red viaria, de caminos y de senderos, es necesario acometer la articulación logística del sistema aeroportuario y el sistema portuario, especializando corredores logísticos compatibles con otros tráficos o promoviendo el tráfico de cabotaje para el desplazamiento de pasajeros.

- **La mejora de la calidad de vida de los habitantes**

Este objetivo fundamental está ligado con las Redes de Espacios de Interés Insular dado que los elementos que la componen permiten mejorar la calidad de vida de los habitantes adecuando las dotaciones y servicios a la demanda competitiva de los tejidos.

También es necesario frenar la extensión inadecuada e ineficiente del nuevo tejido residencial, densificando el uso del suelo para fomentar su complejidad social y funcional, e incluso en determinados casos limitar drásticamente el desarrollo urbanístico, para potenciar el crecimiento endógeno de los asentamientos existentes y la reutilización de espacios obsoletos como oportunidad para nuevas centralidades o para asegurar la concentración de las actividades intensivas de ocio y divulgación.

- **La agilidad interadministrativa en la actividad de ordenación y ejecución de las actuaciones de interés insular o supralocal**

Este último objetivo fundamental no deriva tanto del diagnóstico territorial realizado como del análisis de la efectividad en los procedimientos e instrumentos de planificación (planes, programas y proyectos) utilizados para acometer la ordenación urbanística, territorial y de los recursos naturales, de lo que se deduce la necesidad de fomentar la agilización de los procedimientos de ordenación, coordinación y cooperación interadministrativa para la ejecución de las actuaciones de interés insular o supralocal.

5.10.1.5. La igualdad de oportunidades y la perspectiva de género en la configuración básica de las alternativas de ordenación insular del Plan

Dado que un Plan Insular de Ordenación constituye el instrumento general de ordenación de los recursos naturales y del territorio, a la hora de establecer el Modelo de Ordenación Insular (esto

es, el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible) se debe contar, entre otros contenidos, con un análisis y diagnóstico territorial, ambiental y económico, con especial referencia a la población, con atención particular a la igualdad de género y el bienestar de las familias, al planeamiento vigente y a la situación socioeconómica.

En este sentido, de acuerdo con los artículos 5 y 6 de la Ley 1/2010, de 26 de febrero, canaria de igualdad entre mujeres y hombres, así como el artículo 15 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, que establecen la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres como principio transversal que informará la actuación de todos los poderes públicos, a la hora de adoptar un concreto modelo de organización y utilización del territorio, se debe disponer de “indicadores sensibles al análisis de la dimensión de género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y contrarrestar los posibles impactos negativos que se detecten sobre mujeres y hombres, así como a reducir o eliminar las desigualdades encontradas, promoviendo, de esta forma, la igualdad entre los sexos”.

Sin embargo, aunque durante la elaboración de este Plan no se ha contado con un marco normativo clarificador del alcance ni del contenido mínimo necesario que debe incorporar a tal fin en la formulación del planeamiento territorial, de forma diferenciada al planeamiento urbanístico o a las restantes disposiciones de carácter general dictadas por los poderes públicos, lo cierto es que el Marco Estratégico por la Igualdad “Gran Canaria Infinita”, publicado en septiembre de 2020, ha supuesto una herramienta a partir de la cual articular una visión de cómo las políticas públicas pueden avanzar en la erradicación de las desigualdades en la isla de Gran Canaria, no sólo en las que se producen discriminaciones de género, sino también las relacionadas con las orientaciones del deseo y de la identidad de género, en sintonía también con la Ley 2/2021, de 7 de junio, de igualdad social y no discriminación por razón de identidad de género, expresión de género y características sexuales.

El Marco Estratégico por la Igualdad “Gran Canaria Infinita” se trata de una estrategia insular pensada desde una perspectiva temporal de medio plazo (de diez años: 2020-2030), coincidente en parte con el horizonte temporal previsto para el Modelo de Ordenación Insular. Su metodología de elaboración permite una contextualización cualitativa y cuantitativa de las políticas públicas de igualdad implementadas hasta ahora, a partir de la cual diagnosticar los ejes actualmente problemáticos en materia de igualdad, sobre los cuales se han configurado y fundamentado unos principios orientadores y ejes de intervención que permiten desarrollar a futuro un marco de compromisos asumibles para los distintos niveles de responsabilidad concernidos.

De entre esos ejes de intervención, el EJE IV referido a la sostenibilidad de la vida y la corresponsabilidad, actúa sobre aquellas dimensiones de la vida de las personas que inciden en la calidad de esta, en la medida en que favorecen su autonomía respecto a los modelos tradicionales de género y sobre las consecuencias que estos modelos tradicionales tienen en su libertad, su autonomía y su salud física y mental. Incide, por lo tanto, en la relación entre los cuidados y otras estructuras (económicas, morales y sociales) que frenan la posibilidad de que determinados segmentos de la población desarrollen relaciones igualitarias y negociadas con su entorno social, incluyendo las cuestiones que tienen que ver con los espacios inclusivos y la mirada de género sobre la movilidad, como mecanismos para garantizar el acceso y disfrute del espacio público en igualdad de condiciones para toda la ciudadanía.

En este sentido, entre las acciones propuestas para implementar dicho EJE IV se incluye la introducción, como materia transversal, de la perspectiva de género y lgtbiq+ con criterios de accesibilidad universal y de participación ciudadana en la planificación urbanística, en la gestión del transporte, en el diseño arquitectónico y en la planificación del territorio en todos sus aspectos, donde el concepto de territorio se refiere al ámbito geográfico en el que tiene lugar el desarrollo humano, pero no a la ordenación del territorio como tal, lo cual se deduce del análisis de las propuestas que se proponen, más propias de la ordenación urbanística, de carácter finalista:

- El fomento de las cooperativas de viviendas, el uso colectivo de la tierra y la reconversión del uso de los espacios (locales vacíos en edificios).
- Facilitación de espacios para colectivos, asociaciones, formaciones, intercambio de saberes...
- Desarrollo de un plan sistemático de formación en materia de género para el personal técnico insular y municipal de urbanismo y ordenación del territorio, con el fin de asegurar la perspectiva de género en dichas áreas.
- Introducción de la perspectiva de género con criterios de accesibilidad universal y la participación ciudadana en la planificación urbanística en la gestión del transporte, diseño arquitectónico y en la planificación del territorio donde se diseñen más espacios públicos de tipo relacional (peatonales).
- Identificación de lugares percibidos como no seguros a través de procesos participativos con mujeres y otros grupos sociales (personas mayores, niñas y niños).
- Promoción de estudios que desarrollen el diseño de viviendas adaptadas a la diversidad de las familias residentes configurando edificios multifuncionales (con guarderías, asistencia sanitaria...).
- Fomento de las infraestructuras y servicios de proximidad de manera que todas aquellas tareas vinculadas a la gestión de la vida cotidiana puedan hacerse a pie.
- Coordinación entre áreas e incluso entre diferentes administraciones para la planificación urbanística y el diseño arquitectónico con perspectiva de género y accesibilidad.

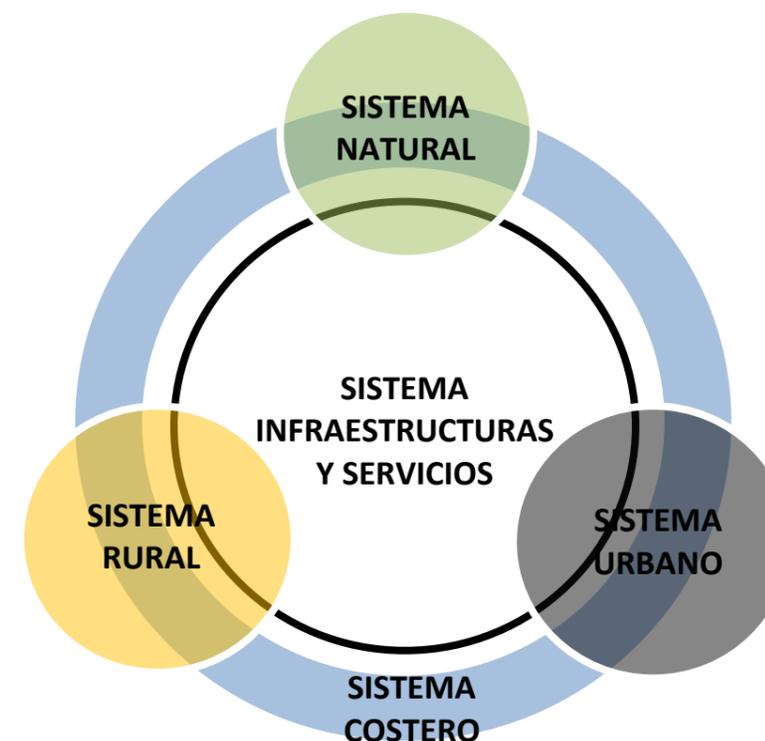
En este contexto, si bien la igualdad de trato y la no discriminación son principios jurídicos universales y reconocidos en los textos legales a todos los niveles que se pueden entender subsumidos en los dos primeros objetivos fundamentales a cumplir en el Modelo de Ordenación Insular, relativos al desarrollo de un modelo territorial equilibrado, sostenible y eficiente en equilibrio entre la preservación del entorno y el desarrollo humano, la realidad social en la que vivimos apunta en no pocas ocasiones en otra dirección, pudiendo existir una serie de factores que crean desigualdad social y sitúan a algunas personas, como ocurre con las mujeres, en posiciones de mayor desventaja respecto de otras.

En el caso que nos ocupa, por la propia naturaleza y escala de trabajo de este Plan, y, especialmente, por el conjunto de disposiciones de ordenación territorial y medidas ambientales que en él se contiene, dichas determinaciones deberán ser desarrolladas por otros instrumentos de ordenación urbanística y/o de ejecución sectorial al objeto de materializar ulteriormente la ordenación prevista.

Por lo tanto, a diferencia del “planeamiento urbanístico” a que expresamente se refiere tanto la legislación estatal – artículo 31.3 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres – como la autonómica – artículo 57.2 de la Ley 1/2010, de 26 de febrero, canaria de igualdad entre mujeres y hombres – a la hora de tener en cuenta la perspectiva de género en el diseño de las ciudades y en las políticas urbanas, las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria no tienen carácter finalista, por lo que no tiene capacidad directa para incidir, condicionar y/o modificar los impactos sobre la vida de las personas y las dinámicas sociales, y por ende, no afecta directamente a personas físicas, jurídicas y/o entidades u órganos colegiados.

No obstante, considerando las orientaciones señaladas, es plausible entender que mujeres y hombres tienen distintas necesidades y aspiraciones, y distintas posibilidades de usar y acceder a los bienes y recursos del espacio que habitan, de tal forma que el territorio, además de ser soporte físico de actividades y procesos económicos, es un medio de transformación social en tanto que espacio geográfico que sustenta un sistema de relaciones sociales.

Componentes básicos del Modelo de Ordenación Insular



Por este motivo, a la hora de planificar el Sistema Territorial Insular, y aunque no exista un marco normativo claro, suficiente y adecuado para la consideración de estos cuestionamientos, el principio de la transversalidad de género ha estado presente en todas las etapas del ciclo de la planificación de este Plan, considerando en todo momento los puntos de partida de la situación de mujeres y hombres, sus distintos intereses y necesidades, y el impacto que determinadas acciones puedan generar en la situación desigual en que se encuentran.

En este sentido, tras un análisis ambiental y sociodemográfico con información suficiente y adecuada (desagregada cuando ello ha sido posible por género, y que forma parte de la Memoria de Información del Plan), se han desplegado una serie de disposiciones y medidas que pautan las estrategias territoriales del Modelo de Ordenación Insular planteadas.

Como ya se ha dicho, un sistema es un conjunto de elementos territoriales estructurales que caracterizan la organización ambiental, económica y social del Modelo de Ordenación Insular y determinan el sentido general de sus decisiones fundamentales. Atendiendo al diagnóstico realizado y al análisis de su posible incidencia en la igualdad de trato y oportunidades se puede plantear que:

- En el **sistema urbano**, formado por los espacios destinados a los asentamientos de población o actividades económicas estratégicas (relacionadas con el uso industrial, turístico y científico-tecnológico que, en todo caso, requieran un uso intensivo del suelo), el ordenamiento urbanístico del territorio y la calidad arquitectónica de los espacios públicos influyen directamente en el acceso que las personas tienen a los lugares de empleo, equipamientos y servicios; en la calidad de uso de estos; o en la movilidad y el tiempo para acceder a ellos.

Por ese motivo, el Modelo de Ordenación Insular, a la hora de establecer sus posibles alternativas de ordenación, ha prestado especial atención a los asentamientos poblacionales (urbanos, rurales y agrícolas) en la configuración del sistema territorial, evaluando su situación actual en cuanto a equipamientos y dotaciones existentes, así

como pronosticando su razonable desarrollo demográfico. A partir de este análisis, se han establecido los niveles de equipamientos y dotaciones actuales y previstos para cada uno de los asentamientos poblacionales identificados, como fórmula para garantizar el acceso a los recursos más básicos para la vida cotidiana y, con ello, contribuir a reforzar dinámicas sociales integradoras que favorezcan, en su desarrollo urbanístico ulterior, unas relaciones de género más igualitarias entre todas las personas.

Así pues, la adecuada distribución territorial de los servicios, equipamientos y dotaciones, configurando un sistema territorial de centralidades escalonadas como el que aquí se propone, incide en reforzar urbanísticamente dinámicas sociales integradoras, reforzando así la vida colectiva y favoreciendo la seguridad, a la vez que disminuyen las dificultades de acceso y los altos costos de los servicios y del transporte, que pueden llegar a suponer una carga desproporcionada para algunos habitantes, y particularmente a las personas responsables de cuidado, sin trabajo remunerado, que son en muchos casos mujeres.

- En el **sistema rural**, constituido por los espacios excluidos de los procesos de urbanización por su valor como espacio vacío o por razones económicas y ambientales, incluidos los espacios protegidos y los paisajes naturales y culturales, la utilización racional de los recursos naturales, especialmente el suelo, influye directamente en el acceso que las personas tienen a usos y actividades económicas que garanticen su desenvolvimiento en igualdad de condiciones de forma sostenible, sin poner en peligro la conservación de la biodiversidad y del patrimonio natural.

Por esta razón, el Modelo de Ordenación Insular, a la hora de establecer sus posibles alternativas de ordenación, ha prestado especial atención a la compatibilidad territorial de los usos y actividades admisibles en suelo rústico, evaluando su incidencia sobre el medio ambiente y capacidad de integración paisajística para diferenciar dentro de él además al sistema natural, integrado por los espacios de mayor valor ambiental, en los que se mantienen los procesos ecológicos y el potencial evolutivo de las especies y los ecosistemas; y al sistema costero, por la necesaria gestión integrada del espacio litoral.

A partir de este análisis, se han establecido los niveles de admisibilidad para cada uso y actividad con incidencia en el territorio, como fórmula para garantizar su máxima integración ambiental en el marco de una gestión homogénea del territorio (es decir, mínimo consumo de suelo estrictamente necesario y máxima calidad estética de las intervenciones). Además, con ello se busca contribuir a reforzar dinámicas sociales integradoras en el medio rural que favorezcan, en su desarrollo urbanístico ulterior, el desenvolvimiento de la población rural en su entorno, incorporando distintas opciones de actividad económica que favorezcan en lo posible la igualdad de trato y oportunidades en el medio rural.

De este modo, la adecuada integración territorial de los usos y actividades en el suelo rústico que aquí se propone, en función del nivel de adecuación del mismo a las características, valores y/o recursos presentes en cada Zona (sea natural, rural o litoral), incide en la posibilidad de diversificar las economías rurales, singularmente vinculadas a las actividades primarias (agricultura, ganadería y pesca), favoreciendo en la medida de lo posible el acceso a otras nuevas fuentes de ingresos en función de la utilización racional de los recursos naturales. Con ello, se ayuda a disminuir las dificultades para subsistir en el medio rural, que puede llegar a suponer una carga desproporcionada para algunos habitantes, y particularmente a las mujeres, ante la falta de ingresos complementarios a las actividades primarias por la dificultad, o a veces incluso imposibilidad, de desarrollar otros usos compatibles en suelo rústico, por no estar previamente previstos para su consideración por el planeamiento urbanístico ulterior.

- En el **sistema de infraestructuras y servicios**, compuesto por las grandes infraestructuras, espacios libres, equipamientos estructurantes y sistemas generales que

vertebran el territorio, definiendo y caracterizando la estructura y localización de los servicios públicos de relevancia e interés social para la Isla, esta capacidad de articulación territorial influye directamente en la calidad de vida de las personas, garantizando una accesibilidad universal a las infraestructuras básicas (energía, agua, saneamiento, telecomunicaciones, transportes...) pero también dotando de áreas libres de relación en el medio urbano, periurbano y rural.

Debido a ello, el Modelo de Ordenación Insular, a la hora de establecer sus posibles alternativas de ordenación, ha prestado especial atención a las necesidades a cubrir para garantizar una distribución equilibrada de los servicios asociados a los usos y actividades característicos de cada ámbito. No sólo identificando las principales estrategias territoriales para dotar suficientemente de infraestructuras básicas los posibles desarrollos futuros, sino también estableciendo un sistema jerarquizado de áreas aptas para la implantación de espacios libres, equipados o no, que doten de calidad territorial a los futuros desarrollos urbanísticos, garantizando la igualdad de acceso a espacios de relación para todas las personas.

Desde el punto de vista de la movilidad, esto requiere repensar las transversalidades que permitan cohesionar el territorio, optándose por una configuración de "malla territorial". La caracterización de este mallado infraestructural, al que acoplar las distintas dotaciones y equipamientos básicos, debe procurar la interrelación tanto con los distintos asentamientos poblacionales que conformen el tejido residencial y turístico, como con las principales piezas territoriales del tejido productivo existente, y particularmente las agrícolas e industriales.

Se trata así de asegurar una cierta accesibilidad alternativa al territorio, implementando junto a la red viaria una red de transporte alternativo buscando reducir el excesivo incremento del uso del vehículo privado, cuyos trazados yuxtapuestos mejoran la integración territorial de la movilidad en el territorio y son una garantía a futuro de acceso en igualdad de condiciones para todas las personas.

Aunque la red viaria y de transportes asegura la mayor integración y articulación del territorio, existen otras cuestiones infraestructurales que inciden sobre el Modelo de Ordenación Insular. Singularmente, las infraestructuras de carácter ambiental, como las de abastecimiento y gestión de residuos, suponen el soporte de un modelo equilibrado de ordenación que promueve la proximidad. A través de la implantación de servicios básicos que logren acortar las distancias en las tareas cotidianas se consigue potenciar la autonomía, sostenibilidad y conciliación de la población, incidiendo con ello en la mejora de la integración social y en la igualdad de trato y oportunidades de las personas.

Por tanto, la adecuada distribución territorial de las redes de infraestructuras básicas coadyuva, en su implementación ulterior por el planeamiento urbanístico y los programas de obras públicas que lo desarrollen, a consolidar la configuración de un sistema territorial de centralidades escalonadas como el que aquí se propone, e incide en reforzar urbanísticamente dinámicas sociales integradoras.

Como se puede deducir fácilmente, las diferentes determinaciones que el Sistema Territorial Insular incorpora para la implementación del Modelo de Ordenación Insular, en cualquiera de sus alternativas de ordenación, no buscan afectar ni tener incidencia directa o indirecta en la posición personal y social tanto de mujeres como de hombres, ni tienen capacidad por sí solas de modificar roles y estereotipos de género, o de incidir directa o indirectamente en el logro de una igualdad efectiva, pues deben ser posteriormente implementadas por los planes, programas y proyectos que, en su desarrollo, se formulen.

En definitiva, aunque este instrumento de ordenación general de los recursos naturales y del territorio no puede provocar por sí mismo ninguna situación que incida, positiva o negativamente, en desigualdades por razón de género o de orientación sexual, sí es cierto que el desarrollo ulterior de sus determinaciones por el planeamiento urbanístico y sectorial

correspondiente requerirá tener en consideración de forma más precisa estas cuestiones a la hora de pormenorizar estas actuaciones y evaluar su incidencia sobre la igualdad de oportunidades entre todas las personas.

No obstante, es preciso indicar que, a la hora tanto su formulación como de su redacción, se ha sido consciente de la necesidad de defensa de la igualdad de oportunidades y de la perspectiva de género y lgtbiq+ en la formulación y desarrollo del Modelo de Ordenación Insular, así como se ha revisado continuamente el texto, tanto normativo como justificativo, para que se utilice un lenguaje no sexista ni discriminatorio en su contenido técnico.

5.10.2. Alcance cuantitativo del Modelo de Ordenación Insular al Año 2.050

Dado que la legislación no establece expresamente un horizonte temporal específico para los instrumentos generales de ordenación de los recursos naturales y del territorio, como es un Plan Insular de Ordenación, en el presente Plan se asume íntegramente el modelo de ordenación propuesto en el PIO/GC 2004, manteniendo su proyección a veinte/cincuenta años, pero concretando a efectos meramente cuantitativos su horizonte temporal en el año 2.050, para lo cual se aportan las estimaciones necesarias para actualizar las propuestas territoriales del mismo.

Este Modelo de Ordenación Insular, ajustado cualitativa y cuantitativamente, permite asegurar que todas las políticas sectoriales (conservación de recursos naturales, gestión medioambiental, ordenación del territorio, desarrollo urbano, transportes, sector primario, reforestación, turismo, gestión de residuos, energía, aguas, etc.) estén orientadas y sean coherentes a largo plazo con el objetivo de un desarrollo sostenible, capaz a su vez de frenar y mitigar los efectos del cambio climático.

Se configura como una “apuesta territorial posible” ante un escenario de desarrollo ambiental, territorial y urbanístico factible cualitativa y cuantitativamente, que pretende aproximarse con humildad a un futuro lejano incierto sin acaparar todas las posibilidades de desarrollo territorial a largo plazo, más allá de las áreas delimitadas por su aptitud natural y/o productiva para su conservación o preservación ambiental, para no limitar innecesariamente las posibilidades de las generaciones futuras.

De este modo, las posibles alternativas para el Modelo de Ordenación Insular planteado han de ajustar su zonificación, determinaciones y actuaciones para dar respuesta a los objetivos fundamentales, tanto territoriales como insulares, derivados del diagnóstico realizado sobre el territorio insular.

Así, los distintos objetivos fundamentales resaltados de gestión de los recursos naturales, de ordenación territorial y de planificación urbanística permiten identificar, al descender al diagnóstico integral de cada elemento territorial identificado (las zonas, redes y tejidos descritos), diversas estrategias de actuación posibles en materia de infraestructuras, ordenación del medio urbano, gestión del medio natural, implantación de usos y actividades, etc.

A partir de estas estrategias de actuación se engarzan una serie de actuaciones territoriales que atienden a las aptitudes y potencialidades territoriales pronosticadas. Las combinaciones de estrategias de actuación y actuaciones territoriales posibles son pues prácticamente infinitas.

No obstante, se han seleccionado aquellas que mejor permitieran cumplir con aquellos objetivos territoriales sin desvirtuar los objetivos fundamentales y principios inspiradores del Modelo de Ordenación Insular definidos.

Además, las diferentes alternativas deben de entenderse como una operación de fortalecimiento de las estrategias básicas de transformación territorial que, igualmente, venían recogidas de manera previsoramente en el Modelo de Ordenación Insular del PIO/GC 2004.

Sin embargo, del análisis y diagnóstico realizado no se han deducido cambios sustanciales en la distribución y estado de conservación de los recursos naturales, ni en la implantación de usos y actividades de relevancia estratégica y valor estructurante en el territorio. Por esta razón, el Modelo de Ordenación Insular del presente Plan es en esencia idéntico al del PIO/GC 2004.

5.10.2.1. Razonables crecimientos previsibles de tejido residencial para el Año 2.050

El Estudio del Sistema de Asentamientos de Población de Gran Canaria ha permitido caracterizar las distintas unidades de asentamiento con rango territorial relevante a escala insular, jerarquizándolas en función de su nivel de servicios actual, así como extrapolar para el año 2.050 la población estimada en función de la tasa de crecimiento habida entre los años 2.000 y 2.008 (según el censo de padrón del INE y los datos de población del ISTAC), tal y como recoge la siguiente tabla:

ASENTAMIENTO	POBLACIÓN				NIVEL ACTUAL
	NOMBRE	P2000	P2008	P2025	
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	332.059	351.963	400.466	456.459	I
GALDAR - GUÍA	25.415	27.020	30.960	35.446	II
ARUCAS	21.674	24.119	30.835	36.995	II
TELDE	56.991	66.932	98.297	119.122	II
VECINDARIO	43.367	60.473	148.762	150.280	II
AGAETE	4.081	4.313	4.874	5.531	III
JINAMAR	30.217	30.183	30.111	30.005	III
SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA	863	815	725	563	III
AGÜIMES	5.437	5.824	6.791	7.856	III
FIRGAS	5.415	5.901	7.168	8.453	III
INGENIO	24.733	28.880	41.767	50.652	III
LA ALDEA DE SAN NICOLÁS	5.355	7.259	7.950	17.255	III
MOYA	5.377	5.221	4.911	4.402	III
ARGUINEGUÍN	4.676	4.961	5.567	6.457	III
SANTA BRÍGIDA	5.094	5.230	5.537	5.944	III
TABLERO-MASPALOMAS - PLAYA DEL INGLÉS - SAN AGUSTÍN - SAN FERNANDO	29.701	39.534	60.429	91.157	III
EL SALOBRE	862	1.234	2.025	3.187	III
SAN MATEO	2.549	3.042	4.665	5.630	III
TEJEDA	1.411	1.267	1.026	511	III

ASENTAMIENTO	POBLACIÓN				NIVEL ACTUAL
	NOMBRE	P2000	P2008	P2025	
TEROR	6.480	6.877	7.847	8.961	III
VALSEQUILLO	4.120	5.024	8.179	9.770	III
VALLESECO	2.133	2.186	2.305	2.464	III
PLAYA DE ARINAGA	5.081	8.423	15.525	25.969	IV
ARTENARA	708	624	489	183	IV
SARDINA DEL NORTE	2.272	3.002	6.201	6.835	IV
PLAYA DE MOGÁN	990	1.304	1.971	2.953	IV
CASTILLO DEL ROMERAL	2.554	3.034	4.595	5.554	IV
SAN PEDRO - VECINDAD DE ENFRETE	1.171	1.038	821	340	IV
CRUCE DE ARINAGA	6.702	9.770	16.290	25.877	IV
BAÑADEROS	2.448	2.687	3.321	3.942	IV
CAMBALUD - TRAPICHE	1.139	1.126	1.099	1.058	IV
CAIDROS	313	271	206	51	IV
CASAS DE AGUILAR	403	378	332	247	IV
MONTAÑA ALTA	230	219	198	161	IV
TASARTE	676	639	570	445	IV
TENOYA	2.582	3.230	5.657	6.632	IV
TAFIRA ALTA - EL MONTE	4.578	4.392	4.032	3.416	IV
CASAS DE VENEGUERA	186	213	293	355	IV
MOGÁN	1.267	1.882	3.189	5.111	IV
CERCADOS DE ESPINO - EL HORNO	672	707	791	891	IV
FONTANALES	226	188	134	-12	IV
LA ATALAYA	2.951	3.103	3.466	3.901	IV
ALDEA BLANCA	875	952	1.152	1.356	IV
JUAN GRANDE	760	664	512	160	IV
SANTA LUCÍA DE TIRAJANA	597	601	610	622	IV
UTIACA	565	553	529	490	IV
LAS LAGUNETAS	493	450	375	224	IV

ASENTAMIENTO	POBLACIÓN				NIVEL ACTUAL
	NOMBRE	P2000	P2008	P2025	
LOMO MAGULLO	1.191	1.179	1.154	1.116	IV
EL GORO - OJOS DE GARZA	2.692	3.056	4.108	4.967	IV
TENTENIGUADA	963	943	902	838	IV
TEMISAS	376	359	326	270	IV
ARIÑEZ	279	229	159	-34	IV
COSTA AYALA - TINOCA	1.812	1.840	1.902	1.987	IV
LAS ROSAS	433	441	459	483	0
EL AGUJERO	169	339	700	1.232	0
EL BURRERO	617	1.093	2.105	3.592	0
POZO IZQUIERDO	296	588	1.209	2.121	0
LA GOLETA	297	387	766	860	0
VISVIQUE	2.696	3.507	6.902	7.765	0
FATAGA	337	373	471	562	0
MONTE LEÓN - MONTAÑA LA DATA	719	965	2.094	2.257	0
HORNOS DEL REY	424	409	380	330	0
LA JARDINERA	1.266	1.263	1.257	1.247	0
SAN JOSÉ DEL ÁLAMO	884	1.309	2.212	3.540	0
LOS HOYOS	1.263	1.145	943	526	0
CASA AYALA	2.286	2.457	2.888	3.355	0
LOS GILES	1.564	2.011	3.821	4.358	0
LAS MESAS	2.626	3.410	6.675	7.526	0
PLAYA DE SAN NICOLÁS - LOS CASERONES	131	117	94	44	0
TAURITO	33	51	89	146	0
PUERTO RICO	2.711	5.701	12.055	21.399	0
TOTAL	684.514	770.880	986.993	1.224.302	

Esta estimación de población para el año 2.025 se mueve entre los valores de proyección reconocidos por el ISTAC en sus estimaciones, que prevén para el total de la isla una población

de 944.321 habitantes en el año 2.019, con una variación media insular de población interanual de 10.158 personas.

Por su parte, la población estimada para el año 2.050 a partir de los cálculos realizados, permiten suponer una variación media insular de población interanual de 10.795 personas, muy similar a las proyecciones realizadas por el ISTAC ya comentadas.

Con esta estimación de población para el año 2.050 se puede prever para cada unidad de asentamiento la superficie urbanizable de tejido residencial requerida, atendiendo a la capacidad de los suelos urbanos no consolidados y suelos urbanizables ya clasificados por el planeamiento urbanístico en vigor (ya referido en el apartado 14.2 de la Memoria de Información).

Mediante un análisis de las distintas fichas de ordenación del planeamiento urbanístico se extrae la población prevista y la superficie de los ámbitos o sectores clasificados, obteniéndose una densidad poblacional media para los nuevos suelos residenciales previstos en cada unidad de asentamiento.

PLANEAMIENTO			
MUNICIPIO	INSTRUMENTO	AÑO	CRITERIO DE CÓMPUTO POBLACIONAL
Las Palmas de Gran Canaria	PGOU	2.012	3 habitantes/vivienda prevista.
Telde	PGOU	2.003	3 habitantes/vivienda prevista.
Ingenio	PGOU	2.005	3 habitantes/vivienda prevista.
Agüimes	PGOU	2.003	3 habitantes/vivienda prevista.
Santa Lucía de Tirajana	PGOU	2.009	3 habitantes/vivienda prevista.
San Bartolomé de Tirajana	PGOU	1.996	3 habitantes/vivienda prevista.
Mogán	NNSS	1.987	4 habitantes/vivienda prevista.
Aldea de San Nicolás	PGOU	2.006	3 habitantes/vivienda prevista.
Agaete	PGOU	2.003	3 habitantes/vivienda prevista.
Gáldar	PGOU	2.006	3 habitantes/vivienda prevista.
Santa María de Guía	PGOU	2.003	3 habitantes/vivienda prevista.
Moya	NNSS	1.999	3 habitantes/100 m2 de suelo residencial.
Firgas	NNSS	2.001	4 habitantes/vivienda prevista.
Arucas	PGOU	2.014	2,4 habitantes/vivienda prevista.
Teror	PGOS	2.014	3 habitantes/vivienda prevista.
San Mateo	PGOU	1.990	3 habitantes/vivienda prevista.
Santa Brígida	NNSS	2.001	4,5 habitantes/100 m2 de suelo residencial.
Valsequillo	PGOU	2.005	3 habitantes/vivienda prevista.

Valleseco	NNSS	1.995	3 habitantes/100 m2 de suelo residencial.
Tejeda	PGOU	2.004	3 habitantes/vivienda prevista.
Artenara	NNSS	1.998	No se prevé suelo residencial

Esta densidad poblacional media permite calcular, en iguales condiciones de implantación territorial, la superficie necesaria de nuevo suelo urbanizable para la población estimada que no ha sido aún considerada por el planeamiento urbanístico (principalmente, porque su horizonte de ordenación es a corto plazo de 8-10 años), obteniéndose para el año horizonte previsto en el presente Plan las siguientes necesidades de suelo para la población estimada pendiente de residenciar:

ASENTAMIENTO	ESTIMACIÓN HECTÁREAS SUELO RESIDENCIAL					
	P2050-P2008	SEGÚN PLANEAMIENTO			Hectáreas Estimadas	
		Hectáreas Sectores	Población Prevista	Población Hectáreas	Población Pendiente	Hectáreas Necesarias
NOMBRE						
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	104.496	358,14	37.201	103,87	67.295	647,85
GALDAR - GUÍA	8.426	189,53	28.345	149,55	-19.919	-133,19
ARUCAS	12.836	55,08	7.180	130,36	5.656	43,39
TELDE	52.190	177,34	33.925	191,30	18.265	95,48
VECINDARIO	89.807	212,17	28.635	134,96	61.172	453,25
AGAETE	1.218	58,81	4.161	70,76	-2.943	-41,59
JINAMAR	-179	99,94	18.254	182,65	-18.433	-100,92
SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA	-252	5,67	454	80,07	-706	-8,82
AGÜIMES	2.032	24,60	2.325	94,50	-293	-3,10
FIRGAS	2.552	20,57	2.241	108,92	311	2,85
INGENIO	21.772	106,23	15.516	146,07	6.256	42,83
LA ALDEA DE SAN NICOLÁS	9.996	42,71	13.145	307,77	-3.149	-10,23
MOYA	-819	38,58	3.912	101,40	-4.731	-46,66
ARGUINEGUÍN	1.496	30,86	5.995	194,26	-4.499	-23,16
SANTA BRÍGIDA	714	16,31	3.669	224,94	-2.955	-13,14
TABLERO-MASPALOMAS - PLAYA DEL INGLÉS - SAN AGUSTÍN - SAN FERNANDO	51.623	181,10	20.397	112,63	31.226	277,25
EL SALOBRE	1.953	106,04	3.392	31,99	-1.439	-44,99
SAN MATEO	2.588	14,36	2.742	190,94	-154	-0,81

ASENTAMIENTO	ESTIMACIÓN HECTÁREAS SUELO RESIDENCIAL					
	P2050- P2008	SEGÚN PLANEAMIENTO			Hectáreas Estimadas	
		Hectáreas Sectores	Población Prevista	Población Hectáreas	Población Pendiente	Hectáreas Necesarias
NOMBRE						
TEJEDA	-756	2,38	207	87,00	-963	-11,07
TEROR	2.084	32,39	3.102	95,78	-1.018	-10,63
VALSEQUILLO	4.746	54,80	6.498	118,58	-1.752	-14,77
VALLESECO	278	3,25	439	135,08	-161	-1,19
PLAYA DE ARINAGA	17.546	20,42	2.448	119,90	15.098	125,91
ARTENARA	-441	0,00	0	0,00	-441	0,00
SARDINA DEL NORTE	3.833	99,94	9.591	95,97	-5.759	-60,00
PLAYA DE MOGÁN	1.649	37,85	3.875	102,38	-2.227	-21,75
CASTILLO DEL ROMERAL	2.520	16,65	2.158	129,59	362	2,79
SAN PEDRO - VECINDAD DE ENFRETE	-698	4,90	684	139,54	-1.382	-9,91
CRUCE DE ARINAGA	16.107	50,84	5.172	101,72	10.935	107,50
BAÑADEROS	1.255	12,41	1.634	131,65	-380	-2,88
CAMBALUD - TRAPICHE	-68	10,58	1.204	113,82	-1.272	-11,18
CAIDERS	-221	0,71	135	190,89	-356	-1,86
CASAS DE AGUILAR	-131	1,59	254	159,35	-385	-2,42
MONTAÑA ALTA	-58	0,67	99	148,87	-157	-1,05
TASARTE	-194	0,48	83	172,92	-277	-1,60
TENOYA	3.402	0,00	0	0,00	3.402	0,00
TAFIRA ALTA - EL MONTE	-977	2,50	563	224,84	-1.540	-6,85
CASAS DE VENEGUERA	142	3,90	708	181,54	-566	-3,12
MOGÁN	3.229	34,04	4.710	160,34	-1.481	-13,90
CERCADOS DE ESPINO - EL HORNO	184	8,74	1.040	118,99	-856	-7,20
FONTANALES	-200	0,99	237	239,88	-437	-1,82
LA ATALAYA	798	10,26	2.055	200,37	-1.257	-6,27
ALDEA BLANCA	404	1,25	250	200,00	154	0,77
JUAN GRANDE	-504	2,61	314	120,21	-818	-6,80
SANTA LUCÍA DE TIRAJANA	21	7,51	567	75,51	-546	-7,23

ASENTAMIENTO	ESTIMACIÓN HECTÁREAS SUELO RESIDENCIAL					
	P2050- P2008	SEGÚN PLANEAMIENTO			Hectáreas Estimadas	
		Hectáreas Sectores	Población Prevista	Población Hectáreas	Población Pendiente	Hectáreas Necesarias
NOMBRE						
UTIACA	-63	1,81	255	141,27	-318	-2,25
LAS LAGUNETAS	-226	0,45	48	107,02	-274	-2,56
LOMO MAGULLO	-63	4,40	232	52,73	-295	-5,59
EL GORO - OJOS DE GARZA	1.911	44,65	2.630	58,91	-719	-12,21
TENTENIGUADA	-105	2,39	441	184,45	-546	-2,96
TEMISAS	-89	0,00	0	0,00	-89	0,00
ARIÑEZ	-263	0,00	0	0,00	-263	0,00
COSTA AYALA - TINOCA	147	12,73	3,35	2.214	174	-11,88
LAS ROSAS	42	5,51	990	179,51	-948	-5,28
EL AGUJERO	893	31,47	2.520	80,08	-1.628	-20,32
EL BURRERO	2.499	16,07	402	10,08	2.097	23,33
POZO IZQUIERDO	1.533	40,16	2.757	68,65	-1.224	-17,83
LA GOLETA	473	9,89	990	100,05	-518	-5,17
VISVIQUE	4.258	40,17	2.172	54,07	2.086	38,57
FATAGA	189	0,00	0	0,00	0	0,00
MONTE LEÓN - MONTAÑA LA DATA	1.292	44,08	3.173	71,98	-1.882	-26,14
HORNOS DEL REY	-79	0,00	0	0,00	0	0,00
LA JARDINERA	-16	4,27	1.062	248,92	-1.078	-4,33
SAN JOSÉ DEL ÁLAMO	2.231	2,66	212	79,65	2.019	25,35
LOS HOYOS	-620	0,00	0	0,00	0	0,00
CASA AYALA	898	7,09	1.254	176,87	-356	-2,01
LOS GILES	2.347	10,88	2.449	225,09	-102	-0,45
LAS MESAS	4.116	13,36	997	74,63	3.119	41,80
PLAYA DE SAN NICOLÁS - LOS CASERONES	-74	2,69	506	188,10	-580	-3,08
TAURITO	95	0,00	0	0,00	0	0,00
PUERTO RICO	15.698	34,24	4.464	130,36	11.234	86,17
TOTAL					153.085	1.263,42

Como se puede observar, en algunos asentamientos se prevén procesos regresivos de crecimiento, a pesar de la previsión por el planeamiento urbanístico de suelos residenciales para evitar dicho decrecimiento. Asimismo, existen algunos asentamientos en los que se prevén procesos de crecimiento a futuro para asumir la población prevista a largo plazo de escasa relevancia territorial al moverse en una superficie menor a unas 15 hectáreas necesarias.

En la mayoría de estos asentamientos la previsión por parte del planeamiento urbanístico de nuevo suelo residencial se mueve en una superficie menor a las 15 hectáreas, por lo que podemos considerar que, respecto a la escala insular, no hay una zona de ampliación apreciable a tener en consideración para la ordenación a largo plazo.

En estos casos, se puede prever la consolidación del rol territorial a escala insular con sus actuales niveles de servicio, mejorados por las previsiones ya incluidas en el planeamiento urbanístico como fórmula para evitar el proceso de despoblamiento estimado.

Sin embargo, de estas consideraciones es necesario excluir a los asentamientos de Gáldar-Guía, con un exceso de 133, 19 hectáreas clasificadas; Jinámar, con un exceso de 100,92 hectáreas clasificadas; Sardina del Norte, con un exceso de 60,00 hectáreas clasificadas; Moya, con un exceso de 46, 66 hectáreas clasificadas; El Salobre, con un exceso de 44,99 hectáreas clasificadas; Ingenio, con un exceso de 42,83 hectáreas clasificadas; Las Mesas, con un exceso de 41,80 hectáreas clasificadas; Visvique, con un exceso de 38, 57 hectáreas clasificadas; y Agaete, con un exceso de 41,59 hectáreas clasificadas.

Estos asentamientos, y sus expectativas de crecimiento, deben ser tenidos en cuenta para la ordenación a largo plazo, al objeto de compensar correctamente sus previsiones de crecimiento urbanístico con los crecimientos previstos en otras unidades de asentamiento de su ámbito territorial cercano para de esa manera reducir el suelo necesario para implantar tejido residencial a la población estimada pendiente de 153.085 habitantes.

5.10.2.2. Razonables crecimientos previsibles de tejido económico para el Año 2.050

El Estudio del Suelo Industrial de Gran Canaria, del año 2.005 ha permitido caracterizar los distintos centros de actividades económicas con rango territorial relevante a escala insular, obteniendo a partir del análisis de la progresión en la ocupación del suelo clasificado (de acuerdo con la superficie ocupada según las ortofotografías de los años 1.998, 2.004-2.006, y 2.015), una estimación de la cobertura de demanda de suelo industrial en los últimos años. En estos centros de actividad económica, en función de la clasificación y categorización de suelo, se ha diferenciado entre:

- Suelos industriales.
- Suelos terciarios.
- Suelos comerciales.
- Suelos estratégicos.

5.10.2.2.1. Razonables crecimientos previsibles de suelo industrial para el año 2.050

Se entiende por suelos industriales aquellos en los que el planeamiento urbanístico tiene prevista una superficie edificable destinada a actividades industriales y similares del sector secundario, principalmente.

El estudio de la progresión en la ocupación del suelo industrial libre en los últimos veinte años permite deducir el ritmo de cobertura de demanda materializada.

Esta cobertura de demanda permite hacer una proyección para el año 2.050 en función de la tasa de ocupación de suelo vacante habida entre los años 2.015 y 1.995 (según el análisis de ocupación realizado) con la que se obtiene las necesidades de suelo a ofertar en función del nivel de servicios actual de las unidades de asentamiento en que se circunscriben estos centros de actividad económica.

A estas necesidades de suelo a ofertar se les deduce la superficie libre aún existente en el planeamiento urbanístico (en el año 2.015), de tal manera que se obtiene la superficie estimada necesaria para cubrir la demanda prevista en el año 2.050 de suelo industrial, tal y como recoge la siguiente tabla:

ASENTAMIENTO	ESTIMACIÓN HECTÁREAS SUELO INDUSTRIAL					
	ANÁLISIS SUELO LIBRE				Hectáreas 2.050	
NOMBRE	Hectáreas 1.995	Hectáreas 2.005	Hectáreas 2.015	2.015 - 1.995	Suelo Industrial	Suelo Residencial
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	52,83	41,44	28,47	24,36	32,43	647,85
GALDAR - GUÍA	28,44	16,69	8,06	12,05	22,06	-133,19
ARUCAS	37,55	33,05	32,05	5,50	- 18,30	43,39
TELDE	16,28	7,14	4,99	11,29	23,22	95,48
VECINDARIO	265,79	171,56	150,85	114,94	136,50	453,25
AGAETE	7,50	4,00	4,00	3,50	4,75	-41,59
JINAMAR	121,65	100,23	89,79	31,86	-10,12	-100,92
INGENIO	34,24	26,74	19,71	146,07	-5,18	42,83
LA ALDEA DE SAN NICOLÁS	5,57	5,57	5,57	0,00	-5,57	-10,23
ARGUINEGUÍN	1,98	1,98	1,98	0,00	-1,98	-23,16
TABLERO-MASPALOMAS - PLAYA DEL INGLÉS - SAN AGUSTÍN - SAN FERNANDO	12,32	7,32	2,46	9,86	22,18	277,25
TEJEDA	0,35	0,35	0,35	0,00	-0,35	-11,07
TEROR	4,98	4,98	4,98	0,00	-4,98	-10,63
VALSEQUILLO	13,50	13,50	12,95	0,55	-11,58	-14,77
JUAN GRANDE	4,13	4,13	4,13	0,00	-4,13	-6,80
LOS GILES	70,72	70,72	70,72	0,00	-70,72	-0,45
					TOTAL	108,23 1.207,24

Estas necesidades de suelo industrial se ponen en relación con la superficie de suelo residencial estimada en el apartado anterior, para comparar las magnitudes. En algunos casos, la demanda de suelo industrial puede ser asumida por el exceso de suelo clasificado existente en el planeamiento vigente, pero en otros casos puede ser necesario prever nuevas piezas

territoriales con aptitudes para la implantación de esta clase de tejido económico, bien sea por extensión de piezas económicas existentes o excepcionalmente, por nueva implantación de piezas económicas para satisfacer demandas futuras no previstas.

5.10.2.2.2. Razonables crecimientos previsibles de suelo terciario para el año 2.050

Se entiende por suelos terciarios aquellos en los que el planeamiento urbanístico tiene prevista una superficie edificable destinada a actividades empresariales, logísticas y similares del sector terciario, principalmente o que permitan usos comerciales únicamente de forma compatible.

El estudio de la progresión en la ocupación del suelo terciario libre en los últimos veinte años permite deducir el ritmo de cobertura de demanda materializada.

Esta cobertura de demanda permite hacer una proyección para el año 2.050 en función de la tasa de ocupación de suelo vacante habida entre los años 2.015 y 1.995 (según el análisis de ocupación realizado) con la que se obtiene las necesidades de suelo a ofertar en función del nivel de servicios actual de las unidades de asentamiento en que se circunscriben estos centros de actividad económica.

A estas necesidades de suelo a ofertar se les deduce la superficie libre aún existente en el planeamiento urbanístico (en el año 2.015), de tal manera que se obtiene la superficie estimada necesaria para cubrir la demanda prevista en el año 2.050 de suelo terciario, tal y como recoge la siguiente tabla:

ASENTAMIENTO	ESTIMACIÓN HECTÁREAS SUELO TERCIARIO					
	ANÁLISIS SUELO LIBRE				Hectáreas 2.050	
	Hectáreas 1.995	Hectáreas 2.005	Hectáreas 2.015	2.015 - 1.995	Suelo Terciario	Suelo Residencial
TELDE	13,91	8,91	8,91	5,00	3,59	95,48
VECINDARIO	30,22	30,22	30,22	0,00	-30,22	453,25
INGENIO	33,01	33,01	33,01	0,00	-33,01	42,83
TEROR	7,40	7,40	7,40	0,00	-7,40	-10,63
TOTAL					-67,40	580,93

Estas necesidades de suelo terciario se ponen en relación con la superficie de suelo residencial estimada en el apartado anterior, para comparar las magnitudes. En cualquier caso, la demanda de suelo terciario puede ser asumida por el exceso de suelo clasificado existente en el planeamiento vigente, por lo que no es necesario prever nuevas piezas territoriales con aptitudes para la implantación de esta clase de tejido económico.

5.10.2.2.3. Razonables crecimientos previsibles de suelo comercial para el año 2.050

Se entiende por suelos comerciales aquellos en los que el planeamiento urbanístico tiene prevista una superficie edificable destinada a actividades comerciales y similares del sector terciario, principalmente.

El estudio de la progresión en la ocupación del suelo comercial libre en los últimos veinte años permite deducir el ritmo de cobertura de demanda materializada.

Esta cobertura de demanda permite hacer una proyección para el año 2.050 en función de la tasa de ocupación de suelo vacante habida entre los años 2.015 y 1.995 (según el análisis de ocupación realizado) con la que se obtiene las necesidades de suelo a ofertar en función del nivel de servicios actual de las unidades de asentamiento en que se circunscriben estos centros de actividad económica.

A estas necesidades de suelo a ofertar se les deduce la superficie libre aún existente en el planeamiento urbanístico (en el año 2.015), de tal manera que se obtiene la superficie estimada necesaria para cubrir la demanda prevista en el año 2.050 de suelo comercial, tal y como recoge la siguiente tabla:

ASENTAMIENTO	ESTIMACIÓN HECTÁREAS SUELO COMERCIAL					
	ANÁLISIS SUELO LIBRE				Hectáreas 2.050	
	Hectáreas 1.995	Hectáreas 2.005	Hectáreas 2.015	2.015 - 1.995	Suelo Comercial	Suelo Residencial
GALDAR - GUÍA	7,58	7,58	7,58	0,00	-7,58	-133,19
TELDE	16,14	14,91	5,46	10,68	21,25	95,48
TOTAL					13,67	-37,71

Estas necesidades de suelo comercial se ponen en relación con la superficie de suelo residencial estimada en el apartado anterior, para comparar las magnitudes. En algunos casos, la demanda de suelo comercial puede ser asumida por el exceso de suelo clasificado existente en el planeamiento vigente, pero en otros casos puede ser necesario prever nuevas piezas territoriales con aptitudes para la implantación de tejido económico, bien sea por extensión de piezas económicas existentes o excepcionalmente, por nueva implantación de piezas económicas para satisfacer demandas futuras no previstas.

5.10.2.2.4. Razonables crecimientos previsibles de suelo estratégico para el año 2.050

Se entiende por suelos estratégicos aquellos en los que el planeamiento urbanístico tiene prevista una superficie edificable destinada a actividades declaradas estratégicas por el planeamiento insular, normalmente asociadas al sector terciario y cuaternario de alta cualificación científico-tecnológica y similar, principalmente.

El estudio de la progresión en la ocupación del suelo estratégico libre en los últimos veinte años permite deducir el ritmo de cobertura de demanda materializada.

Esta cobertura de demanda permite hacer una proyección para el año 2.050 en función de la tasa de ocupación de suelo vacante habida entre los años 2.015 y 1.995 (según el análisis de ocupación realizado) con la que se obtiene las necesidades de suelo a ofertar en función del nivel de servicios actual de las unidades de asentamiento en que se circunscriben estos centros de actividad económica.

A estas necesidades de suelo a ofertar se les deduce la superficie libre aún existente en el planeamiento urbanístico (en el año 2.015), de tal manera que se obtiene la superficie estimada necesaria para cubrir la demanda prevista en el año 2.050 de suelo estratégico, tal y como recoge la siguiente tabla:

ASENTAMIENTO	ESTIMACIÓN HECTÁREAS SUELO ESTRATÉGICO					
	ANÁLISIS SUELO LIBRE				Hectáreas 2.050	
	Hectáreas 1.995	Hectáreas 2.005	Hectáreas 2.015	2.015 - 1.995	Suelo Estratégico	Suelo Residencial
NOMBRE						
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	58,23	58,23	58,23	0,00	-58,23	647,85
ARUCAS	6,55	6,55	6,55	0,00	-6,55	43,39
TELDE	69,47	69,47	69,47	0,00	-69,47	95,48
VECINDARIO	92,05	92,05	92,05	0,00	-92,05	453,25
INGENIO	36,18	36,18	36,18	0,00	-36,18	42,83
				TOTAL	-262,48	1.282,80

Estas necesidades de suelo estratégico se ponen en relación con la superficie de suelo residencial estimada en el apartado anterior, para comparar las magnitudes. En cualquier caso, la demanda de suelo estratégico puede ser asumida por el exceso de suelo clasificado existente en el planeamiento vigente, por lo que no es necesario prever nuevas piezas territoriales con aptitudes para la implantación de esta clase de tejido económico.

5.10.2.3. Razonables crecimientos previsibles de tejido turístico para el Año 2.050

Cumpliendo con la DOT 25, el presente Plan incorpora un Estudio de Capacidad de Carga turística con la finalidad de valorar la capacidad de la Isla para acoger nuevos desarrollos turísticos. Asimismo, dado que el PTEOTI/GC está aprobado definitivamente desarrollando las estrategias de actuación turística necesarias para el Modelo de Ordenación Insular, se asumen como base para la estimación de las necesidades de suelo turístico para el 2.050 las densidades brutas territoriales especificadas para cada una de las zonas turísticas insulares.

En el citado Estudio se estima que la Isla, con los recursos, infraestructuras y servicios en los niveles cuantitativos y cualitativos actuales, tiene capacidad para albergar en condiciones óptimas una oferta alojativa turística de 160.000 plazas. Considerando que las plazas actuales existentes (registradas por el Patronato de Turismo de Gran Canaria al año 2.014) son 132.550 plazas, se da cobertura a las necesidades existentes.

No obstante, el Estudio de Capacidad de Carga Turística confirma que la Isla podría llegar a acoger 261.588 plazas turísticas (esto es, 129.030 plazas más para turismo en el medio urbano, en el medio rural o en el medio litoral) incorporando exigencias de sostenibilidad y calidad que garanticen una óptima integración ambiental de los desarrollos turísticos y mejoras para incrementar la capacidad de infraestructuras y servicios.

En este sentido, el Modelo de Ordenación Insular mantiene y refuerza el modelo turístico ya planteado por el PTEOTI/GC, estableciendo dentro del margen de capacidad de carga turística evaluado, una estimación para el año 2.050 de:

- **211.429 plazas turísticas** para la Zona Turística Litoral del Sur. Esta estimación en la costa sur supone asumir el 100% del total máximo previsto en el Estudio de Capacidad de Carga Turística para este ámbito, casi coincidente con las 211.757 plazas turísticas propuestas en el anterior PIO/GC 2004. Dado que en la Zona Turística Litoral del Sur existen 123.082 plazas turísticas registradas, estaríamos hablando de una demanda prevista de 88.347 plazas turísticas nuevas.

- **3.000 plazas turísticas** para la Zona Turística Litoral del Noroeste. Esta estimación en la costa norte supone asumir el 20% del total máximo previsto en el Estudio de Capacidad de Carga Turística para este ámbito, coincidente con las 3.000 plazas turísticas propuestas en el anterior PIO/GC 2004. Dado que en la Zona Turística Litoral del Noroeste existen 346 plazas turísticas registradas, estaríamos hablando de una demanda prevista de 2.654 plazas turísticas nuevas, que debe ser modulado territorialmente con el aumento de la superficie planteada para la zona turística en este ámbito de acuerdo con el mismo Estudio de Capacidad de Carga Turística.
- **1.900 plazas turísticas** para la zona del Valle de La Aldea, también perteneciente a la Zona turística Litoral del Noroeste. Esta estimación en el Valle de La Aldea supone asumir el 70% del total máximo previsto en el Estudio de Capacidad de Carga Turística para este ámbito, lo que supone un aumento de 700 plazas respecto de lo propuesto en el anterior PIO/GC 2004, que debe ser modulado territorialmente con el aumento de la superficie planteada para la zona turística en este ámbito de acuerdo con el mismo Estudio de Capacidad de Carga Turística.
- **3.000 plazas turísticas** para la Zona Turística de Interior. Esta estimación en el interior de la Isla supone asumir el 20% del total máximo previsto en el Estudio de Capacidad de Carga Turística para este ámbito, coincidente con las 3.000 plazas turísticas propuestas en el anterior PIO/GC 2004. Dado que en la Zona Turística de Interior existen 1.387 plazas turísticas registradas, estaríamos hablando de una demanda prevista de 1.613 plazas turísticas nuevas.

Junto a estos valores se estima que el número de plazas turísticas en el resto de la Isla podría alcanzar las 9.000 plazas en las áreas urbanas, aunque el turismo de ciudad no estará sometido a regulación turística en el presente Plan.

ZONA TURÍSTICA	ESTIMACIÓN HECTÁREAS SUELO TURÍSTICO						
	PLAZAS TURÍSTICAS				Hectáreas 2.050		
	Existentes	Propuestas	Propuestas - Existentes	Densidad Bruta Territorial	Hectáreas 2050	PTEOTI/GC	Suelo Turístico
NOMBRE							
ZTLS - LITORAL SUR	123.082	211.429	88.347	50,00	1.766,94	1.866,29	-99,35
ZTLN - LITORAL NORTE	346	3.000	2.654	25,00	106,16	0,00	106,16
ZTLN - VALLE DE LA ALDEA	0	1.900	1.900	25,00	76,00	16,87	58,13
ZTI - TURISMO DE INTERIOR	1.387	3.000	1.613	4,00	403,25	0,00	403,25
				TOTAL	2.352,35	1.883,16	468,19

En conclusión, el horizonte turístico propuesto para el año 2.050 en el Modelo de Ordenación Insular se situaría en torno a los 228.329 plazas turísticas, contemplando ahora sí una estimación de las plazas de turismo de interior y en áreas urbanas, que en el anterior Plan no habían sido evaluadas (el PIO/GC 2004 estimaba 216.757 plazas turísticas únicamente en los tres ámbitos en que se subdividían las zonas turísticas litorales).

A la hora de configurar el Modelo de Ordenación Insular, a estas necesidades de suelo turístico a ofertar se les deduce la superficie libre aún existente en el planeamiento urbanístico (en el año 2.015), tal y como fue recogido en la delimitación de las piezas territoriales turísticas en proceso

y nuevas del PTEOTI/GC, de tal manera que se obtiene la superficie estimada necesaria para cubrir la demanda prevista en el año 2.050 de suelo turístico a partir de esta diferencia.

Estas necesidades de suelo turístico se ponen en relación con la superficie de suelo turístico consolidado en la Isla, para comparar las magnitudes. En algunos casos, la demanda de suelo turístico es superior al suelo ya ofertado por lo que puede ser asumida por el exceso de suelo clasificado existente en el planeamiento vigente, pero en otros casos puede ser necesario prever que el planeamiento territorial y urbanístico pueda delimitar nuevas piezas territoriales con aptitudes para la implantación de tejido turístico, bien sea por extensión de piezas turísticas consolidadas o en proceso de consolidación existentes o excepcionalmente, por la implantación de piezas turísticas nuevas para satisfacer demandas futuras no previstas.

5.10.3. Alternativa 0: consolidación sin ajustes del modelo del PIO/GC 2004

La Ley 9/2006 define como **Alternativa 0** la “no realización de dicho plan o programa”. Por tanto, esta alternativa coincidiría con la continuidad en el tiempo del vigente PIO/GC 2004 revisado y adaptado “por la mínima” a las innovaciones legales y determinaciones normativas de rango superior acontecidas desde su aprobación definitiva.

Así, en esta **Alternativa 0** se recogen y evalúan las determinaciones y actuaciones propuestas en el anterior Plan no proponiéndose nuevas determinaciones. Esto implica la no alteración de las previsiones del anterior Plan salvo lo estrictamente necesario para adecuarlo al marco legal sobrenvenido, de conformidad con el DPORN.

Sin embargo, estos dos cuerpos normativos no han sido adaptados entre sí, dando lugar a contradicciones instrumentales y criterios de interpretación divergentes que afectan principalmente a los criterios de aplicación para la zonificación del territorio.

Si bien esta **Alternativa 0** no supone un cambio en la dinámica actual y a priori no introduce nuevos impactos (positivos o negativos), no permite encauzar tendencias que a lo largo de estos últimos años han demostrado no ser efectivas o incluso ser disfuncionales, inducir cambios a colación de los nuevos intereses de la sociedad o aprovechar sinergias que se estuvieran dando y que propiciasen alcanzar determinados objetivos.

Además, el que esta **Alternativa 0** mantenga la interpretación jurídica de la zonificación vigente, extendiendo sin ningún control territorial la potestad clasificatoria sobre suelos a los que se les reconocía en parte cierto valor productivo, supone un riesgo para un uso eficiente del territorio con evidentes impactos sobre el equilibrio ambiental, social y económico.

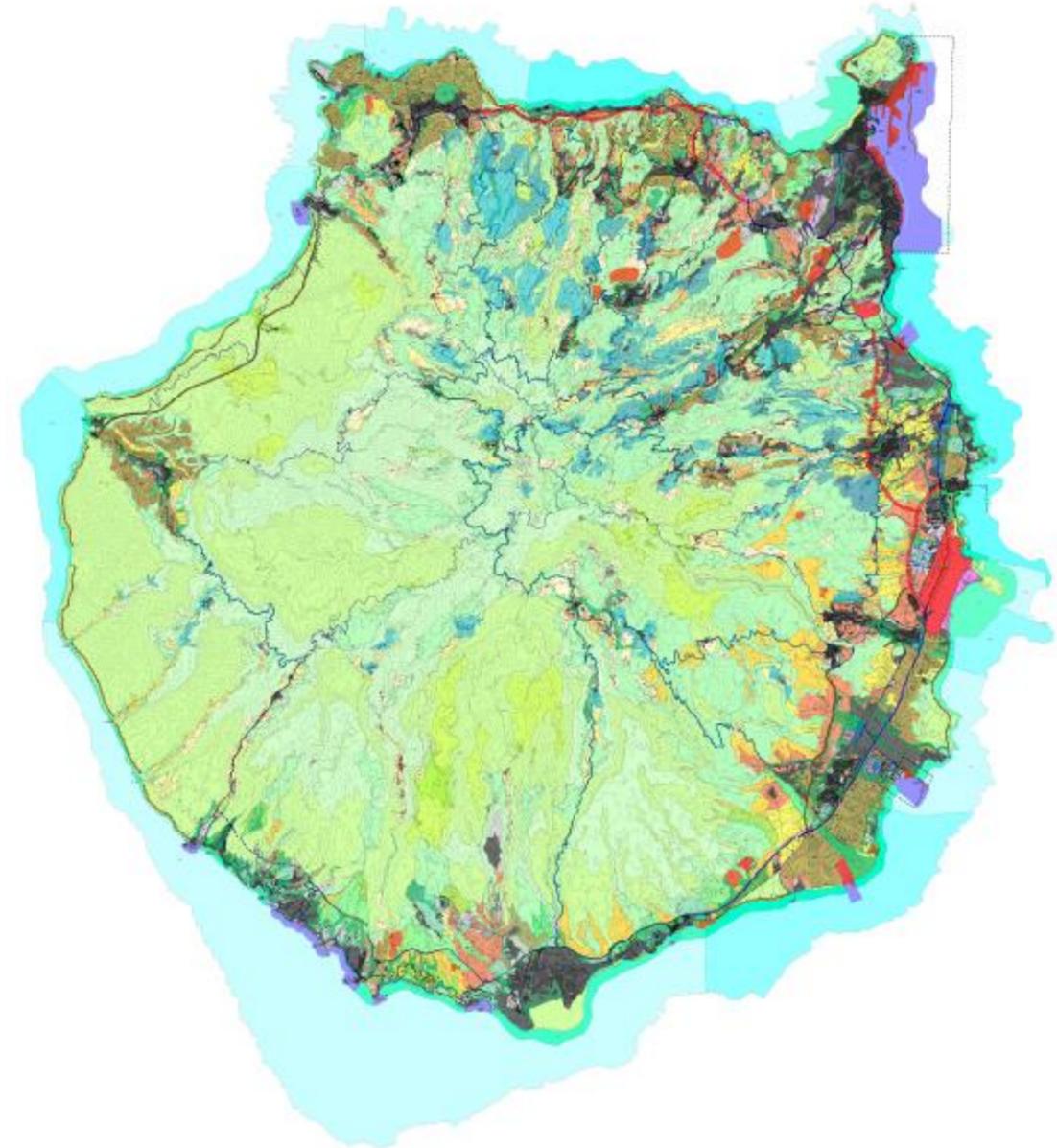
Sin embargo, la ventaja que supone el proceso de actualización de este Modelo de Ordenación Insular permitiría que esta **Alternativa 0**, durante este nuevo proceso de revisión y adaptación, fortaleciese el alcance de las medidas correctoras oportunas para asegurar su sostenibilidad y conveniencia mediante la pertinente actualización de la evaluación ambiental estratégica del anterior Plan.

Ello redundaría en un mejor control de los efectos perniciosos sobre el territorio de aquellas determinaciones de ordenación menos ajustadas a una política en favor del desarrollo sostenible, pero podrían condicionar e incluso limitar exageradamente todas aquellas otras tendencias y potencialidades identificadas que deben ser incentivadas y fomentadas y que, con el marco regulatorio actual, podrían resultar estancadas cuando no directamente rechazadas.

En resumen, con la **Alternativa 0** se mantendría la dinámica actual continuando la ejecución de todas aquellas acciones previstas sin plantear su ajuste a la realidad actual ni eliminar aquellas que, con los nuevos análisis realizados, ha quedado demostrado que no serán efectivas, ni ayudan a inducir cambios a colación de los nuevos intereses sociales ni las nuevas sinergias territoriales identificadas.

En esta alternativa, pues, se recogen y evalúan las determinaciones y actuaciones propuestas en el vigente PIO/GC 2004, no proponiéndose nuevas determinaciones.

Alternativa 0



5.10.3.1. La ambivalencia de la aptitud urbanística en la zonificación de la Alternativa 0

En el modelo de ordenación del PIO/GC 2004 el régimen jurídico adscrito a la zonificación de recursos naturales, tanto terrestre como marino, se caracterizaba por una medida ambivalencia a la hora de legitimar la implantación de los procesos de transformación urbanística.

A pesar de la definición de aptitudes dada por el DPORN para cada una de las distintas zonas que deben distinguirse en los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, el PIO/GC 2004 extendió la compatibilidad con los procesos de urbanización y/o edificación fuera de la Zona D.

PIO/GC 2004

Aptitud para la clasificación de suelo urbanizable

ZONAS RR.NN.	APTA	CONDICIONADA	EXCEPCIONAL	PROHIBIDA
A.1				
A.2				
A.3				
B.a.1				
B.a.2				
B.a.3				
B.b.1.1				
B.b.1.2				
B.b.1.3				
B.b.2				
B.b.3				
B.b.4				
B.b.5				
C				
D.1				
D.2				
D.3				

Ciertamente, la identificación zonal descansa en criterios que están relacionados no esencialmente con los valores y recursos en presencia, sino con la proyección sobre el territorio de un modelo de “intenciones” de orden territorial. Pero el DPORN era, y es, meridianamente claro en que sólo la Zona D incluiría los suelos clasificados como urbanos, urbanizables y asentamientos rurales, así como aquellos que por determinaciones del planeamiento puedan llegar a serlo.

Así, se pueden declarar como abiertamente ambiguas seis situaciones territoriales devenidas de la zonificación de recursos naturales del PIO/GC 2004:

- Las **zonas B.a.3** incluían áreas que conservaban globalmente su morfología y carácter natural, constituidas principalmente por laderas y barrancos – eventualmente por cauces de barrancos – con vegetación arbustiva o subarbustiva en diferentes estados de conservación, cuyo valor natural no era relevante y cuyas características le conferían un valor fundamentalmente paisajístico en sus respectivos entornos. Admitían

excepcionalmente la clasificación de nuevo suelo urbanizable de uso turístico, industrial o residencial, siempre que la parte del sector afecta de zonificación como B.a.3 se destinase a espacios libres protegidos o a equipamientos o dotaciones puntuales compatibles con la función paisajística de esta zona.

- Las **zonas B.b.1.1** incluían áreas agrícolas de alto valor productivo actual o potencial caracterizadas por su mayor accesibilidad, mayores posibilidades de mecanización y una mayor capacidad para el desarrollo de la agricultura intensiva. Admitían excepcionalmente la clasificación de nuevo suelo urbanizable de uso turístico dentro de la Zona Turística Litoral del Norte, y en ámbitos limítrofes con suelos urbanos o urbanizables o con zonas B.b.3.
- Las **zonas B.b.2** incluían áreas agrarias que por el valor agrológico del suelo, su productividad y situación territorial, en ocasiones tensionadas por procesos de crecimiento, se excluyen de los procesos de urbanización. Sin embargo, admitían excepcionalmente la clasificación de nuevo suelo urbanizable de uso turístico, industrial o de servicios, en las localizaciones expresamente indicadas o cuando se justificase la imposibilidad de ubicarlos en Zona B.b.3.
- Las **zonas B.b.3** incluían áreas mayoritariamente agrarias limítrofes o próximas a suelos urbanos y urbanizables que, o bien no reunían las condiciones que caracterizan a las zonas B.b.1, B.b.2 o B.b.4, o bien que por su situación y circunstancias territoriales son susceptibles de ser receptores de los procesos derivados del crecimiento urbano y los usos a ellos asociados. Admitían, por tanto, la clasificación de nuevo suelo urbanizable condicionado a una ocupación ordenada del suelo, evitando su atomización y la fragmentación del espacio productivo existente.
- Las **zonas B.b.4** incluían áreas agrícolas de cierta entidad que mayoritariamente se encontraban en situación de abandono, generalmente localizadas en situaciones marginales o alejadas respecto a zonas de actividad actual, aunque con cierto nivel de accesibilidad que las hacen susceptibles de su reutilización en el futuro. Admitía la clasificación de nuevo suelo urbanizable de uso turístico dentro de la Zona Turística Litoral para la implantación de equipamientos complementarios o alojativos, o de uso recreativo o deportivo cuando así lo justificase el correspondiente instrumento de planeamiento.
- Las **Zonas C** incluían áreas que albergaban o eran susceptibles de albergar infraestructuras, equipamientos e instalaciones puntuales de relevancia e interés insular, sin que tal adscripción tuviera carácter exhaustivo. Sin embargo, esta posibilidad presenta un problema territorial evidente: niega los valores ambientales y/o productivos del suelo, por el mero hecho de ser necesario para la ordenación de los emplazamientos destinados a equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general.

Por esta razón, el modelo del PIO/GC 2004 es disfuncional. A nivel instrumental admite clasificación de suelos urbanizables en zonas de ordenación de recursos naturales que, por definición, no debieran admitirla.

Con respecto a la zonificación marina, en la medida en que su régimen jurídico sólo alcanza a regular la implantación de determinados usos y actividades en el marco de la legislación sectorial aplicable, se limitaba a reconocer aquellos ámbitos en los que asegurar la protección y conservación de los hábitats marinos y características naturales existentes, de manera compatible con aquellos usos y actividades cuya implantación controlada y/o limitada no suponga una amenaza para las especies y los ecosistemas marinos.

5.10.3.2. Las acciones estructurantes en materia de infraestructuras de la Alternativa 0

Dado que el Modelo de Ordenación Insular está conformado por un Sistema Territorial Insular integrado por un conjunto estructurado de elementos territoriales (las zonas, las redes y los tejidos), en la **Alternativa 0** esta traslación se produce por la agrupación de las diferentes acciones estructurantes definidas en relación con el correspondiente elemento conformador del modelo de ordenación de la Isla.

Así, de acuerdo con el modelo de ordenación insular propuesto por el presente Plan, se han asociado las diferentes actuaciones territoriales identificadas en el PIO/GC 2004 a cada una de las redes definidas, considerando en su caso las determinaciones de los planes territoriales de desarrollo aprobados definitivamente, o en su defecto, las previsiones establecidas para su ordenación por planes territoriales de ordenación, sin perjuicio de la correspondiente planificación sectorial competente.

De esta manera, las infraestructuras estructurantes o las directrices al planeamiento urbanístico que se correspondían con la identificación de las redes viarias, las redes de transporte, las redes de infraestructuras básicas, o las redes de espacios de interés insular pasan a describirse de manera sucinta en esta descripción de la **Alternativa 0**.

▪ Respeto de las redes viarias

En la **Alternativa 0** se incorporan una serie de actuaciones que afectan a la red viaria insular. Por un lado, se proponen unos corredores viarios estructurantes de nueva implantación, por ser elementos estructurantes del modelo territorial sobre los que debe fundamentarse la articulación del territorio como objetivo básico atendiendo, en relación con la capacidad de las mismas y el número de carriles propuesto, a vías de alta o media capacidad.

Estos corredores viarios estructurantes se incorporan según los trazados previstos en sus correspondientes Planes Territoriales Especiales, o en su caso en sus correspondientes proyectos técnicos, ya evaluados ambientalmente, como ocurre con: la variante de la GC-200 entre Agaete y La Aldea, la prolongación de la GC-3 hasta la costa de Arucas, la variante de Santa Brígida según las determinaciones del PTE-19, la variante aeroportuaria de la GC-1 según las determinaciones del PTE-13, la vía tangencial de Telde según las determinaciones del PTE-16, los enlaces y accesos al Puerto de Arinaga desde la GC-1, o la prolongación de la GC-1 hasta el Puerto de Mogán.

El objetivo último es definir un doble eje viario que estructure una malla territorial viaria apoyada en un corredor litoral, casi ejecutado en su totalidad salvo en el tramo entre Arucas y Santa María de Guía cuya ordenación se remitía indistintamente a las previsiones para el PTE-14 o el PTP-15, y un corredor interior cuya prolongación requiere la extensión hacia el norte de la GC-20 entre Arucas y Moya mediante su ordenación según las previsiones para el PTE-17, y la extensión hacia el sur de una variante de la GC-100 entre Agüimes y Vecindario mediante su ordenación según las previsiones para el PTE-18.

Por otro lado, la mejora de la red viaria estructurante existente se plantea diferenciando entre aquellas actuaciones correspondientes a la mejora de la seguridad y características geométricas de la red principal insular, y aquellas actuaciones relacionadas con la accesibilidad a los núcleos de población que poseen o desarrollan funciones de centralidad en su ámbito territorial.

Así, se prevén tanto ejes verdes estructurantes como conexiones estructurales locales, y sus correspondientes enlaces estructurales viarios, representando una conexión viaria encaminada a resolver de modo directo una relación funcionalmente especializada a

escala local, entre núcleos desarrollados y crecimientos urbanísticos. Especial hincapié se hace en la remodelación y dotación viaria del Sur y los barrancos litorales del Suroeste según las previsiones del PTE-41, tras la entrada en servicio de la prolongación de la GC-1 hasta Puerto de Mogán.

Estos ejes viarios estructurantes, tanto de nueva creación, para organizar el crecimiento en zonas de interés estratégico para la **Alternativa 0**, como de la propia red viaria existente, están situados normalmente en un entorno urbano consolidado para inducir mejoras importantes en las características geométricas y ambientales de la ordenación urbana consolidada, así como en sus potenciales zonas de expansión territorial.

▪ Respeto de las redes de transportes

En la **Alternativa 0** las actuaciones que afectaban a la red de transporte colectivo, a la red de transporte marítimo o a la red de transporte aéreo se incorporan a las actuaciones territoriales definidas para las redes de transportes.

Así, los corredores de transporte público que habían de ser objeto de la implantación de un sistema guiado de transporte público, se incorporan según los trazados previstos incluyendo las áreas fijadas como susceptibles de asumir estaciones o paradas de dicho sistema de transporte, en sus correspondientes Planes Territoriales Especiales, o en su caso en sus correspondientes proyectos técnicos, ya evaluados ambientalmente, como ocurre con: el corredor entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, según las determinaciones del PTE-21, excepto para el tramo suspendido entre los puntos kilométricos Pk. 49+00 a Pk. 56+00 en el que siguen las normas transitorias aprobadas por Decreto 358/2015, de 9 de noviembre (B.O.C. nº 2018, de 10 de noviembre de 2015); y el corredor entre Las Palmas de Gran Canaria y Arucas, según las previsiones para el PTE-22.

Por su parte, las actuaciones portuarias relacionadas con la actividad náutica para el transporte de pasajeros y de mercancías, así como de refugio de embarcaciones en general, se incluyen en la **Alternativa 0** como actuaciones de la red de transporte marítimo, que deben ser desarrolladas por planeamiento de desarrollo según las previsiones del PTE-30 para su integración territorial como puerto comercial/pesquero, puerto deportivo/turístico, instalación náutica y/o embarcadero, según cada caso. Únicamente, se incorpora la ordenación territorial del litoral de Tauro, según las determinaciones del PTE-29, manteniéndose la remisión de la ordenación en el Puerto de Las Nieves según las previsiones para el PTE-25, la ordenación en el Puerto de Mogán según las previsiones para el PTE-26, la ordenación en el litoral de Bahía Feliz según las previsiones para el PTE-27, y la ordenación en el litoral de Meloneras según las previsiones para el PTE-28.

Asimismo, a partir de la delimitación de la zona de servicio de los puertos de interés general ubicados en Gran Canaria, se incluye en la **Alternativa 0** las superficies necesarias para la ejecución de las actividades portuarias y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento de dicha infraestructura en el Puerto de Las Palmas, el Puerto de Salinetas y el Puerto de Arinaga según lo previsto en la modificación sustancial de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga, aprobado por Orden FOM/371/2016 de 9 de marzo de 2016 (B.O.E. nº 70, de 22 de marzo de 2016). Se pone a disposición de estas infraestructuras de interés general, la ordenación ambiental, territorial y urbanística en un único instrumento mediante la definición de las previsiones para sendos planes territoriales especiales de ordenación: el PTE-23 y el PTE-24.

Por último, a partir de la delimitación de la zona de servicio del Aeropuerto de Gran Canaria, se incluye en la **Alternativa 0** las superficies necesarias para la ejecución de las

actividades aeroportuarias y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento de dicha infraestructura según lo previsto en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, aprobado por Orden de 20 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 234, de 29 de septiembre de 2001). Se pone a disposición de esta infraestructura de interés general, la ordenación ambiental, territorial y urbanística en un único instrumento mediante la definición de las previsiones para un plan territorial especial de ordenación del sistema aeroportuario: el PTE-20.

Asimismo, se incorpora por su interés aeronáutico, el ámbito afecto por las normas transitorias para la adecuación y mejora, con fines forestales, del helipuerto de Artenara, según las determinaciones del Decreto 96/2009, de 14 de julio (B.O.C. nº 145, de 28 de julio de 2009).

▪ **Respecto a las redes de espacios de interés insular**

En la **Alternativa 0**, los espacios en que se prestan servicios públicos que satisfacen una serie de necesidades básicas de la población, o bien las complementan cualificando la demanda con una oferta especializada de interés lucrativo, se incorporan como infraestructuras, equipamientos e instalaciones de relevancia e interés insular o bien se propone una localización indicativa de equipamientos vinculada a los futuros desarrollos urbanísticos.

Su ubicación atiende a las necesidades de la demanda prevista, pudiendo comportar una implantación edificatoria acorde a los requerimientos a cubrir, en base a condicionantes de integración urbanística y territorial derivados de su localización en el medio insular. Para algunas de estas áreas reconocidas con aptitud para la implantación de equipamientos y dotaciones al servicio de la población se deriva su ordenación territorial y urbanística a instrumentos de desarrollo, tal y como ocurre con el sistema de equipamientos en la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria según las previsiones para el PTE-40.

No obstante, atendiendo a si se prevé un efecto inductor de desarrollo urbanístico y al gran consumo de suelo que se deriva de su posible implantación, se incluyen como áreas libres con equipamiento aquellos ámbitos donde es admisible la implantación de equipamientos de ocio o deportivos, predominantemente ambos al aire libre (tales como golf, centros hípicas y análogos) según las determinaciones del PTE-36a así como las previsiones para el PTE-36b, o el PTE-42 para los equipamientos turísticos en el medio natural.

A fin de no alterar los rasgos básicos del paisaje abierto que los identifica, en la **Alternativa 0** se condiciona la previsión por el planeamiento en estos ámbitos de uso residencial o turístico alojativo, así como de cualesquiera otros equipamientos o servicios que comporten implantación edificatoria, a que dichos usos fueran compatibles con la función estructurante del espacio, no alterando en lo sustancial su condición de vacío. Por lo tanto, dichas implantaciones se entienden limitadas en extensión y poco significativas respecto de la entidad superficial del ámbito.

A parte, se incluyen en la **Alternativa 0** una serie de actuaciones en el espacio costero referidas a la recuperación de servidumbres en el borde litoral o al tratamiento de las fachadas marítimas mediante intervenciones para la creación o regeneración de nuevas playas o mejora de las existentes, así como la organización de la accesibilidad para paseo y recreo en el borde litoral, mediante elementos lineales de nueva implantación o por mejora o cambio de vías existentes.

▪ **Respecto a las redes de infraestructuras básicas**

Los espacios que albergan y/o son susceptibles de albergar actuaciones de interés general o dotaciones para resolver la prestación de servicios básicos a la población, con funciones de rango supramunicipal, bien sea a la escala de cada ámbito territorial o a escala insular, se incorporan en la **Alternativa 0** atendiendo al objeto del servicio que prestan en el modelo territorial.

Las centrales productoras de energía, los corredores de transporte energético insular, así como los ámbitos susceptibles de aprovechamiento energético son recogidos según las reservas de suelo y los trazados previstos en sus correspondientes Planes Territoriales Especiales, o en su caso en sus correspondientes proyectos técnicos, ya evaluados ambientalmente, como ocurre con las determinaciones del PTE-31 y las previsiones para el PTE-32.

Asimismo, se incorpora por su interés general, el ámbito afecto por las normas transitorias para la legitimación de la implantación de las instalaciones necesarias para el aprovechamiento hidroeléctrico de bombeo reversible de las presas Chira-Soria y cueva de Las Niñas-Soria, según las determinaciones del Decreto 41/2010, de 23 de abril (B.O.C. nº 87, de 5 de mayo de 2010).

Las centrales productoras de agua potable, instalaciones de almacenamiento en la forma de presas, embalses, balsas o depósitos, las estaciones depuradoras, emisarios submarinos, así como los ámbitos territoriales susceptibles de aprovechamiento hidráulico mediante galerías o pozos, o aquellos ámbito litorales susceptibles de vertidos o las redes de distribución y las redes de saneamiento son recogidos según las reservas de suelo y los trazados previstos en sus correspondientes Planes Territoriales Especiales, o en su caso en sus correspondientes proyectos técnicos, ya evaluados ambientalmente, como ocurre con las determinaciones del Plan Hidrológico Insular de Gran Canaria y las previsiones para el PTE-4.

Asimismo, se incorpora por su interés general, el ámbito afecto por las normas sustantivas transitorias para la legitimación de la implantación de las instalaciones necesarias para la ampliación y adaptación de las actuales instalaciones de envasado de Aguas del Toscal, S.A., según las determinaciones del Decreto 305/2011, de 21 de octubre (B.O.C. nº 215, de 2 de noviembre de 2011).

Los puntos limpios, las plantas de transferencia, las plantas de valorización energética, los complejos ambientales de residuos así como los ámbitos extractivos o degradados susceptibles de restauración ambiental mediante el vertido de residuos inertes y/o escombros son recogidos según las reservas de suelo y los trazados previstos en sus correspondientes Planes Territoriales Especiales, o en su caso en sus correspondientes proyectos técnicos, ya evaluados ambientalmente, como ocurre con las determinaciones del Plan de Residuos de Gran Canaria y las previsiones para el PTE-12, para el PTE-35 y para el PTE-R.

Asimismo, se incorpora por su interés general, el ámbito afecto por las normas sustantivas transitorias para la legitimación de la ampliación y acondicionamiento del complejo Ambiental de Juan Grande, según las determinaciones del Decreto 57/2011, de 4 de marzo (B.O.C. nº 54, de 15 de marzo de 2011).

Por último, las infraestructuras de telefonía móvil, radio y televisión destinadas a la emisión, transmisión recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o información de todo tipo por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos son recogidos según las previsiones para el PTE-33.

Asimismo, se incorpora por su interés general, el ámbito afecto por las normas sustantivas transitorias para la implantación de una estación sensora de vigilancia

marítima del sistema integrado de vigilancia exterior (SIVE), según las determinaciones del Decreto 130/2008, de 3 de junio (B.O.C. nº 118, de 13 de junio de 2008).

5.10.3.3. Las directrices territoriales en las áreas de interés insular de la Alternativa 0

Dado que el Modelo de Ordenación Insular está conformado por un Sistema Territorial Insular integrado por un conjunto estructurado de elementos territoriales (las zonas, las redes y los tejidos), en la **Alternativa 0** esta traslación se produce por la agrupación de las diferentes acciones estructurantes definidas en relación con el correspondiente elemento conformador del modelo de ordenación de la Isla.

Así, de acuerdo con el modelo de ordenación insular propuesto por el presente Plan, se han asociado las diferentes actuaciones territoriales identificadas en el PIO/GC 2004 a cada uno de los tejidos definidos, considerando en su caso las determinaciones de los planes territoriales de desarrollo aprobados definitivamente, o en su defecto, las previsiones establecidas para su ordenación por planes territoriales de ordenación, sin perjuicio de la correspondiente planificación sectorial competente.

De esta manera, las acciones estructurantes o las directrices al planeamiento urbanístico que se correspondían con la identificación de áreas de interés insular o áreas de oportunidad para el desarrollo ambiental, agrícola, extractivo, económico, turístico o residencial pasan a describirse como parte de los tejidos ambiental, productivo, residencial o turístico de manera sucinta en esta descripción de la **Alternativa 0**.

▪ Respeto del tejido ambiental

Se incluyen en la **Alternativa 0** las distintas áreas de restauración prioritaria y las áreas de repoblación forestal (con sus correspondientes pasillos-corredores), incorporando a las primeras las áreas de vertido a restaurar reconocidas en las previsiones para el PTE-12, así como las normas para la integración territorial de aquellos usos de relevancia o interés socioeconómico.

Las áreas de restauración prioritaria se corresponden con espacios del territorio de cierta entidad que requieren de actuaciones urgentes de restauración, de acuerdo con las previsiones para el PTE-01, que permitan su recuperación y conservación posterior, todo ello como respuesta a la pérdida del valor de los recursos naturales de su ámbito.

Por su parte, las áreas de repoblación forestal se corresponden con ámbitos territoriales de importancia insular susceptibles de ser reforestados con objeto de mejorar la función ecológica de estas zonas, de acuerdo a su vez con las previsiones de ordenación forestal para el PTE-07.

Asimismo, se incluyen en la **Alternativa 0** las distintas áreas extractivas o de interés extractivo reconocidas en las previsiones para el PTE-12, a partir de los ámbitos ya autorizados, o con potencialidad para su explotación, por la presencia de recursos geológicos.

En relación a los usos o actividades de relevancia o interés socioeconómico se diferencia entre aquellos ligados al desarrollo de actuaciones de transformación urbanística de aquellos ligados al aprovechamiento, directo o indirecto, de recursos naturales en presencia, teniendo en cuenta las determinaciones en materia de ordenación del paisaje del PTE-05 y las previsiones en materia de patrimonio histórico para el PTE-06, o de conservación y restauración de los recursos y hábitats naturales para el PTE-02.

Así, se regula el grado de compatibilidad, alcance e intensidad de los usos y actividades, así como los actos de ejecución asociados a su implantación territorial y urbanística, en función de la zona de ordenación en que se ubiquen, de acuerdo con las determinaciones en materia de ordenación agropecuaria del PTE-09 o las previsiones en

materia de ordenación cinegética para el PTE-08, de ordenación pesquera para el PTE-10 o de ordenación acuícola para el PTE-11.

▪ Respeto del tejido productivo primario

Se definen como tejido productivo primario en la **Alternativa 0** aquellos espacios agrícolas que contribuyen a estructurar, organizar y ordenar en su conjunto el ámbito territorial en el que se insertan, con independencia del régimen de usos atribuido en la zonificación. Así, en razón de su valor productivo agrícola actual o potencial se identifican distintas áreas agrícolas de valor estructurante, atribuyéndoles en consecuencia el mantenimiento o potenciación de su función agrícola, excluyéndolas de los procesos de urbanización compatibles con la zonificación, bien por su limitación bien por su condicionamiento.

Estas áreas agrícolas de valor estructurante son redefinidas de acuerdo con la delimitación regulada en las determinaciones del PTE-09 para las reservas agrarias estratégicas.

Sin embargo, también se establece en la **Alternativa 0**, en consonancia con las determinaciones del PTE-09, que la previsión por el planeamiento en estos ámbitos de uso residencial o turístico alojativo, así como de cualesquiera otros equipamientos o servicios que comporten implantación edificatoria, estará condicionada a que la compatibilidad de dichos usos sea reconocida por el planeamiento de desarrollo correspondiente, no alterando en lo sustancial su condición de vacío indistintamente de la función agraria estructurante del espacio.

Por lo tanto, en esta **Alternativa 0** se admiten determinadas implantaciones urbanísticas y/o edificatorias en función de la zona y uso del que se trate, con la única condición de que deben ser limitadas en extensión y poco significativas respecto de la entidad superficial del ámbito reconocido como área agrícola de valor estructurante, no quedando claro los criterios que deben regir para asegurar una adecuada preservación del suelo rústico con valor agrícola actual o potencial respecto de la aptitud territorial para acoger nuevos desarrollos urbanísticos.

▪ Respeto del tejido productivo económico

Se agrupan en la **Alternativa 0** como piezas territoriales destinadas a actividades secundarias, terciarias o cuaternarias para ampliar la base productiva insular aquellas áreas estratégicas de actividad económica que tenían una función específica acorde con la estrategia de desarrollo, bien sea a la escala de cada ámbito territorial bien a la insular. Destaca en este sentido, la ordenación del área de oportunidad para actividades económicas e industriales entre Telde e Ingenio, según las previsiones para el PTP-07.

De igual modo, en la **Alternativa 0** se establece una directriz al planeamiento urbanístico para que los emplazamientos existentes de tejido productivo económico decanten su ordenación urbanística hacia la conformación de parques industriales, con mayor presencia de actividades secundarias, o de parques especializados, con mayor presencia de actividades terciarias o cuaternarias.

En este último supuesto, por sus condiciones de oportunidad estratégica, se mantienen las previsiones de nueva implantación urbanística para el área de Rosa Silva en el entorno de la Granja Agrícola Experimental del Cabildo de Gran Canaria, y se ajusta la ordenación del parque aeroportuario de actividades económicas según las determinaciones del PTE-44; y del parque científico-tecnológico de Bahía de Formas según las determinaciones del PTP-6b.

Para las restantes piezas económicas, si se encuentran próximas o insertas en tejido residencial o en tejido económico especializado, se proponen actuaciones dirigidas a la sustitución de las actividades menos afines o que deterioran la calidad ambiental del

entorno, por otras más cualificadas y especializadas proponiendo al planeamiento urbanístico que identifique parques industriales de escala local para deslocalizar las actividades más nocivas y/o incompatibles, mientras actúa tanto sobre las infraestructuras y servicios (viario, redes de instalaciones) como sobre la edificación de los espacios ya consolidados, de forma que se incremente el rendimiento del tejido y su calidad formal.

▪ **Respecto del tejido turístico**

Se incluyen en la **Alternativa 0** aquellas áreas de oportunidad para el desarrollo turístico reconocidas en las Zonas Turísticas Litorales como enclaves a los que se les asigna unas densidades brutas territoriales de 50 plazas por hectáreas para la organización del alojamiento turístico, o de 25 plazas por hectáreas para la organización de equipamientos estructurantes turísticos.

Por lo demás, se define una Zona Turística Interior en contraposición con las Zonas Turísticas Litorales y la Zona sin Uso Turístico Específico, cuya delimitación sólo obedece al reconocimiento de su potencialidad para incorporar una oferta limitada y muy ajustada ambiental y paisajísticamente de turismo rural y de turismo de naturaleza en las medianías y cumbres insulares, con densidades brutas territoriales de 1,5 plazas por hectárea mayoritariamente asociadas a los asentamientos de población en el medio rural cuya ordenación queda remitida a las previsiones establecidas para el PTE-38.

De acuerdo con la nomenclatura propia del PTEOTI/GC, estas áreas de oportunidad para el desarrollo turístico han sido reconocidas como piezas territoriales turísticas, de tal manera que se diferencia entre piezas consolidadas, piezas en proceso de consolidación y piezas nuevas dentro de las dos zonas turísticas insulares delimitadas: la Zona Turística Litoral Sur y la Zona Turística Litoral Norte, subdividida esta última en el ámbito del Valle de La Aldea cuya ordenación depende de las previsiones para el PTP-13; y el ámbito de la Costa Noroeste cuya ordenación depende de las previsiones para el PTE-37.

Las piezas territoriales turísticas consolidadas son las localizadas en suelos urbanos con un porcentaje igual o superior al 30% de la edificabilidad total del ámbito o el 30% de la superficie de las parcelas con aprovechamiento lucrativo destinado al uso turístico. También son consideradas como tales aquellas localizadas en suelo rústico que se encuentren totalmente ejecutadas conforme a las previsiones del proyecto que sirvió de base para su autorización.

Entre estas piezas territoriales turísticas consolidadas destaca el ámbito de Puerto de Mogán, el ámbito entre Puerto Rico y Playa del Cura cuya ordenación queda remitida a las previsiones para el PTP-12, el ámbito entre Arguineguín y Cornisa del Suroeste cuya ordenación queda remitida a las previsiones para el PTP-11, o el ámbito entre Bahía Feliz y Meloneras cuya ordenación queda remitida a las previsiones establecidas para el PTP-08, a pesar de que han sido objeto de diversos planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad, así como a su ordenación pormenorizada por el planeamiento urbanístico correspondiente.

Las piezas territoriales turísticas en proceso de consolidación son las localizadas en suelo urbano no consolidado o suelo urbanizable cuyas obras de urbanización estén en ejecución y a las que el planeamiento asigna el uso turístico con un porcentaje igual o superior al 30 % de la edificabilidad total del ámbito o el 30% de la superficie de las parcelas con aprovechamiento lucrativo.

La ordenación de muchas de estas piezas territoriales queda remitida a las previsiones establecidas para la tramitación de diferentes Planes Territoriales Parciales de Ordenación, así como a su ordenación pormenorizada por el planeamiento urbanístico correspondiente, como ocurre con la ordenación de Costa Taurito según las previsiones para el PTP-16.

Por último, las piezas territoriales turísticas nuevas son las localizadas en suelos clasificados como rústicos, o urbanizables no sectorizados turísticos, que se siguen considerando aptas para el desarrollo de actividad turística, aunque no cuentan aún con planeamiento de desarrollo.

La ordenación de muchas de estas piezas territoriales queda remitida igualmente a las previsiones establecidas para la tramitación de diferentes Planes Territoriales Parciales de Ordenación así como a su ordenación pormenorizada por el planeamiento urbanístico correspondiente, habiendo sido recogidas las previsiones para el área entre la GC-1 y la GC-500 para el PTP-09, o la ordenación de Santa Águeda con las previsiones para el PTP-10, o la ordenación de los enclaves turísticos de La Aldea con las previsiones para el PTP-13, o la ordenación de la Costa Norte según las previsiones para el PTP-15.

▪ **Respecto del tejido residencial**

Se incluyen en la **Alternativa 0** aquellas áreas de interés insular reconocidas por su aptitud territorial para configurar refuerzos de centralidad de núcleos, centralidad de ámbitos territoriales, o incluso áreas de oportunidad para el desarrollo de residencia teniendo en cuenta las determinaciones en materia de ordenación del paisaje del PTE-05 y las previsiones en materia de riesgos naturales para el PTE-03.

Estos ámbitos de oportunidad para el refuerzo de centralidades territoriales surgen de la superposición de nuevos viarios del nivel básico a determinados tejidos urbanos consolidados, dando como resultado recintos que por sus buenas condiciones de accesibilidad, de topografía y de contigüidad se configuran como oportunidades para alojar nuevos crecimientos residenciales en extensión de asentamientos poblacionales con un rol territorial preponderante dentro del modelo de ordenación insular, como ocurre con la ordenación del corredor y territorio costero de Telde según las previsiones para el PTP-05, o la ordenación del sistema de asentamientos entre Arinaga y el Barranco de Tirajana según las previsiones del PTP-06a y el PTP-06c, o la ordenación de la centralidad comarcal entre Guía y Gáldar según las previsiones para el PTP-14, o la ordenación de la Costa Norte según las previsiones para el PTP-15.

Por su parte, también se busca aprovechar aquellos vacíos territoriales de cierta escala, a veces internos a la trama urbana, que aún quedan vacantes y en situación estratégica para insertar tejidos residenciales con estándares y tipologías adecuadas de dotaciones y equipamientos, y que devienen además en recualificadoras de los ámbitos contiguos, como ocurre con el frente marítimo de levante en Las Palmas de Gran Canaria según las previsiones para el PTP-01 y el PTP-02, o el frente marítimo de poniente en Las Palmas de Gran Canaria según las previsiones para el PTP-03, o el Barranco de Guinguada según las previsiones para el PTP-04.

Los asentamientos de población en los que se disponen esta clase de actuaciones territoriales son objeto de medidas encaminadas al refuerzo de sus condiciones de centralidad en sus ámbitos municipales o comarcales, por lo que no sólo incorporan usos residenciales, sino que llevan aparejados la concentración de dotaciones y equipamientos al servicio de los nuevos crecimientos y del tejido urbanístico consolidado.

Por otro lado, se establecen directrices al planeamiento urbanístico asociadas a la regulación formal de nuevas implantaciones, tanto para la articulación de crecimientos regulares como para la determinación de bordes de contención del crecimiento urbano, normalmente vinculados con la preservación de vacíos territoriales estructurantes, tales como áreas libres estructurantes o áreas agrícolas de valor estructurante.

Estas áreas de oportunidad para el desarrollo de residencia identifican una serie de enclaves que, en el modelo territorial de escala insular, tienen como función la de completar los intersticios vacantes que pudieran quedar hasta su definitiva delimitación

por accidentes geográficos, infraestructuras territoriales, vacíos estructurantes, otros tejidos o por zonificación incompatible.

Fuera de estos ámbitos se configura una prohibición expresa de nuevos usos residenciales en suelo rústico, dándose la determinación al planeamiento urbanístico de identificar, delimitar y ordenar urbanísticamente los ámbitos donde hay presencia de dispersión edificatoria según las previsiones para el PTE-39 y el PTE-43.

5.10.3.4. Las deficiencias instrumentales del modelo del PIO/GC 2004 en la Alternativa 0

Dado que el Modelo de Ordenación Insular está conformado por un Sistema Territorial Insular integrado por un conjunto estructurado de elementos territoriales (las zonas, las redes y los tejidos), la traslación del PIO/GC 2004 a la **Alternativa 0** impediría la incorporación de las acciones estructurantes a su correspondiente elemento conformador del modelo de ordenación de la Isla.

De acuerdo con el DPORN, en la **Alternativa 0** se establece un marco de desarrollo insular donde se conservan y protegen aquellos ámbitos del territorio (Zonas A y B.a) que presentan valores ambientales relevantes – ya sea por su biodiversidad, geodiversidad, paisaje, recursos patrimoniales, etc. – a la vez que se establece un área suficientemente amplia donde ubicar los usos más tradicionales o aquellos con más capacidad de transformación del territorio (Zona B.b), limitándose al reconocimiento de los ya transformados con carácter meramente indicativo (Zonas C y D).

Aun cuando la zonificación de la **Alternativa 0** ya supone en sí misma una protección, al definir un régimen de usos específicos en función de los valores o potencialidades en presencia, el DPORN es meridianamente claro en que sólo la Zona D incluiría los suelos clasificados como urbanos, urbanizables y asentamientos rurales, así como aquellos que por determinación del planeamiento puedan llegar a serlo.

Por esta razón, se pueden declarar como abiertamente ambiguas la Zonas B.a.3, la Zona B.b.1.1, la Zona B.b.2, la Zona B.b.3, la Zona B.b.4 y la Zona C, en las cuales se incluyen áreas con valores ambientales o paisajísticos ligados al paisaje rural tradicional o a la actividad agrícola intensiva para las cuales se condicionaba la clasificación de nuevo suelo urbanizable para recibir los procesos derivados del crecimiento urbano y los usos asociados a ellos.

Por esta razón, el modelo de la **Alternativa 0** es disfuncional. A nivel instrumental admite clasificación de suelo urbanizable en zonas de ordenación de recursos naturales y aprovechamientos productivos que, por definición, no debieran admitirla.

En puridad, deriva al planeamiento urbanístico la concreción de los ámbitos con aptitudes para la clasificación de suelo urbanizable atendiendo a los supuestos, condiciones y excepciones para cada tipo de crecimiento derivados de las actuaciones territoriales y directrices estratégicas que se establecían en los ámbitos territoriales.

Sin embargo, este pautado territorial de la **Alternativa 0** impide la concreción definitiva del modelo de ocupación del territorio en un tiempo cierto pues produce determinadas inconcreciones, al favorecer determinadas acciones de contención frente a la transformación del territorio en aquellas zonas aptas que se identificaban. Es decir, en la **Alternativa 0** se considera compatible la urbanización del territorio, pero se establecen límites cuestionables a dicha potestad clasificatoria.

Además, de acuerdo con el modelo de ordenación insular propuesto para las alternativas de ordenación, se podrían asociar las diferentes acciones estructurantes identificadas en el PIO/GC 2004, en la forma de infraestructuras, áreas de interés insular o determinaciones al planeamiento urbanístico, a cada una de las redes o tejidos definidos.

Sin embargo, hay determinadas acciones estructurantes que no se considera necesario incorporar como parte de los elementos integrantes del Sistema Territorial Insular, aun a pesar de que conformaban acciones consideradas estructurantes para el PIO/GC 2004.

Esto es así debido a que, del análisis de su alcance normativo, no se deducen determinaciones diferentes a las que la propia zonificación de recursos naturales ya preveía en su régimen jurídico de usos. Por lo tanto, eran redundantes en su objeto ambiental y territorial con las zonas de ordenación.

Este es el caso de las determinaciones ligadas a la preservación del litoral con valor estructurante, por la cual se identificaban aquellos tramos de la franja litoral con valores ambientales o naturales de relevancia que se preservaban por su cualidad de vacío de valor estructurante, en la medida en que contribuían a la conformación de un paisaje costero.

Estos ámbitos de la franja costera se correspondían con zonas de ordenación de recursos naturales de valor natural o con aptitud natural, fuera de suelos susceptibles de procesos de urbanización y/o edificación, salvo en la zona turística litoral del sur.

En estas zonas de ordenación, el régimen de usos compatibles aseguraba ya la conservación de los valores ambientales y naturales en presencia, mientras que en el caso de los desarrollos turísticos se hacía coincidir con áreas libres estructurantes, por lo que se garantizaba fundamentalmente que permanecerían libres de urbanización.

En la configuración instrumental de las alternativas de ordenación no es necesario incluir este tipo de acción estructurante, pues ya queda incorporada bien en la zonificación de recursos naturales bien en las áreas libres estructurantes. No obstante, la **Alternativa 0** mantendría esta doble condición, innecesariamente redundante.

Similar análisis se puede deducir de los ámbitos territoriales de disperso edificatorio, en los que en la **Alternativa 0** se identifican situaciones de hábitat poblacional disperso, donde se han producido procesos de edificación extensiva y discontinua, agrupada o diseminada, fuera de los núcleos de población y asentamientos en el medio rural.

Aunque predominantemente eran extensiones de suelo rústico, podían incluir suelos urbanos y asentamientos rurales o agrícolas, por lo que eran sometidos a una regulación diferenciada para controlar y ordenar estos desarrollos residenciales dispersos.

Sin embargo, más allá de la clara adscripción de los suelos urbanos y asentamientos rurales a una concreta zona de ordenación de recursos naturales, el resto de los suelos incluidos en los ámbitos territoriales de disperso edificatorio estaban ligados a zonas de aptitud natural o aptitud productiva, para las cuales el régimen de uso establecía criterios específicos de contención y ajuste formal de la ordenación urbanística y territorial.

Estos criterios específicos, en ausencia de ordenación territorial habilitante, debían ser incorporadas por el planeamiento urbanístico a la hora de acometer la ordenación pormenorizada de estos ámbitos territoriales de disperso edificatorio, y muy particularmente para motivar la clasificación de los suelos urbanos, suelos rústicos de asentamiento rural o suelos rústicos de asentamiento agrícola reconocidos.

Por lo tanto, además del régimen de usos de la zonificación de recursos naturales, existían recomendaciones tipológicas suficientes, de carácter general y específico, para la ordenación, disposición y equipamiento de estos enclaves residenciales, que a su vez redundaban en aspectos ya contenidos en la normativa sectorial sobre la ordenación de la actividad residencial en suelo rústico.

Por esta razón, en la configuración instrumental de la **Alternativa 0** se está haciendo un reconocimiento explícito de situaciones para las que se propone una regulación directa de la actividad residencial en suelo rústico en función de la zonificación, para después remitir su ordenación al planeamiento territorial. Este planeamiento territorial, nunca desarrollado, debía contener los criterios de ordenación urbanística suficientes para asegurar la ordenación

pormenorizada de estos dispersos edificatorios, atendiendo a sus diferentes configuraciones tipológicas.

Sin embargo, dado que desde la entrada en vigor del PIO/GC 2004 no se ha desarrollado ninguno de estos instrumentos de planeamiento territorial, habiendo sido ordenados urbanísticamente por el planeamiento municipal y en su caso, por los planes y normas de los espacios naturales protegidos, resulta innecesario esta forma de regulación.

Por último, un caso singular de acción estructurante en la **Alternativa 0** es la referida a la estrategia de la costa norte. Esta acción incluía un conjunto de piezas territoriales a las que el PIO/GC 2004 confiaba el desarrollo, activación y regeneración de la plataforma costera norte, en relación con la nueva accesibilidad que introduciría la autopista costera propuesta.

Realmente, a pesar de su diferenciación formal, el desarrollo normativo asociado estaba relacionado con las áreas de refuerzo de centralidad identificadas en los restantes ámbitos territoriales de la **Alternativa 0**. Únicamente se diferenciaban de éstas por las acciones estratégicas previstas para la recuperación de servidumbres y tratamiento de la fachada marítima en esta franja costera.

Dichas determinaciones están ligadas a la nueva implantación de tejidos urbanísticos, en algunos casos residenciales y en otros turísticos, pero siempre asociados al objetivo de generar un efecto inductor de desarrollo territorial en esos enclaves.

5.10.4. Alternativa 1: consolidación de las actuales centralidades locales y territoriales

Esta **Alternativa 1** se corresponde con una combinación de propuestas que apuesta por alcanzar los objetivos del Modelo de Ordenación Insular fundamentalmente a través de la mejora de lo ya existente, con un mínimo contenido de propuestas de nuevas infraestructuras o nuevas formas de ordenar el territorio que aseguren a futuro la correcta articulación con las nuevas solicitudes diagnosticadas.

Si bien esta **Alternativa 1** no supone un cambio en la dinámica actual y a priori no introduce nuevos impactos (positivos o negativos), no permite encauzar tendencias que a lo largo de estos últimos años han demostrado no ser efectivas o incluso ser disfuncionales, inducir cambios a colación de los nuevos intereses de la sociedad o aprovechar sinergias que se estuvieran dando y que propiciasen alcanzar determinados objetivos.

Sin embargo, la ventaja que supone el proceso de actualización de este Modelo de Ordenación Insular permitiría que esta **Alternativa 1**, durante este nuevo proceso de revisión y adaptación, fortaleciese el alcance de las medidas correctoras oportunas para asegurar su sostenibilidad y conveniencia mediante la pertinente actualización de la evaluación ambiental estratégica del anterior Plan.

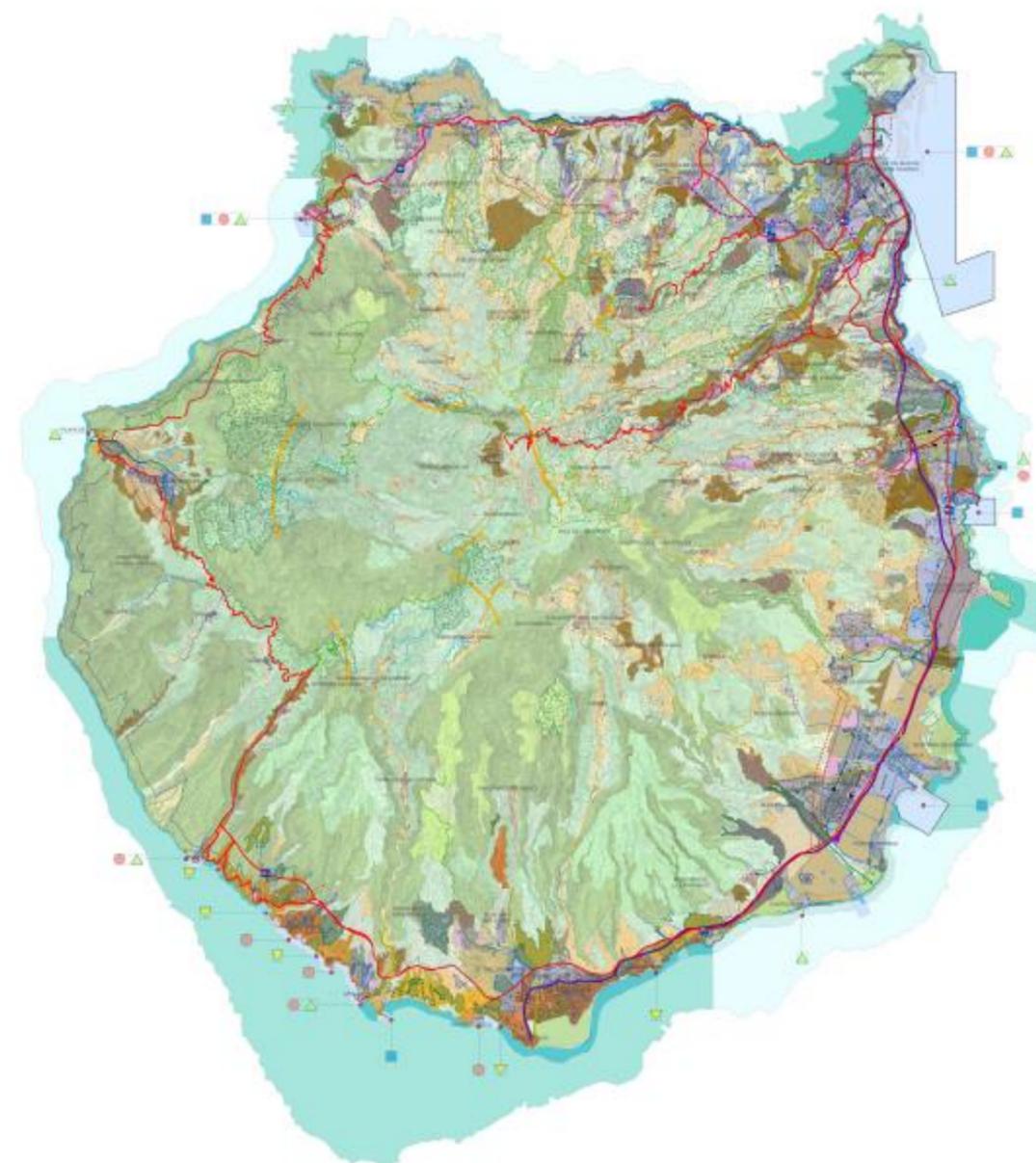
Ello redundaría en un mejor control de los efectos perniciosos sobre el territorio de aquellas determinaciones de ordenación menos ajustadas a una política en favor del desarrollo sostenible, pero podrían condicionar e incluso limitar exageradamente todas aquellas otras tendencias y potencialidades identificadas que deben ser incentivadas y fomentadas y que, con el marco regulatorio actual, podrían resultar estancadas cuando no directamente rechazadas.

En resumen, con la **Alternativa 1** se mantendría la dinámica actual continuando la ejecución de todas aquellas acciones previstas sin plantear su ajuste a la realidad actual ni eliminar aquellas que, con los nuevos análisis realizados, ha quedado demostrado que no serán efectivas, ni ayudan a inducir cambios a colación de los nuevos intereses sociales ni las nuevas sinergias territoriales identificadas.

El resto del territorio insular se preserva de su transformación, quedando excluidos de los procesos de urbanización y edificación todos aquellos ámbitos en los que se pueda considerar prevalente su valor en la conformación de un paisaje “tradicional” o característico del territorio

en que se ubican, o por su valor ambiental en función de los recursos naturales y patrimoniales en presencia.

Alternativa 1



5.10.4.1. El alcance de los cambios instrumentales en la zonificación de la Alternativa 1

Siguiendo pautas de crecimiento modulado del tejido urbanístico, la Zona D estaría compuesta por los suelos clasificados como urbanos, urbanizables o categorizados como asentamiento rural por el planeamiento urbanístico en vigor. Pero también por parte de los suelos adscritos a

la zona B.b.3 por el PIO/GC/2004 que, por su ubicación y características, son susceptibles de ser clasificados como urbanos o urbanizables.

Igualmente, se incluyen únicamente aquellas partes de los suelos adscritos a la Zona B.b.1.1 por el PIO/GC/2004 que no eran consideradas áreas agrícolas estructurantes, segregándolas de aquellas piezas agrícolas de alta productividad de interés económico y producción intensiva, que quedan excluidas por su relevancia estratégica y valor estructurante vinculado a la conformación de un paisaje rural de características singulares, como es el caso de las vegas agrícolas de La Aldea, Agaete, Gáldar, Arucas, Telde, Arinaga, Juan Grande.

Por último, en el caso de la Zona B.b.4 se han incorporado aquellos suelos aptos para compatibilizar de manera excepcional la actividad productiva intensiva actual o potencial con su adscripción a las dinámicas urbanas únicamente dentro de las zonas turísticas litorales, mediante implantaciones territoriales puntuales y singulares de equipamientos turísticos estructurantes que cualifiquen los desarrollos turísticos existentes en una nueva Zona D.2.2.

Dada las diferentes aptitudes territoriales diagnosticadas, se hace necesario señalar qué piezas territoriales son más adecuadas para el crecimiento urbano y la cualificación del mismo como una nueva Zona D.2.1, para diferenciarlas de aquellas piezas territoriales de uso agrario intensivo actual o potencial que no pueden quedar adscritas a los crecimientos urbanos previstos como una nueva Zona B.c.1 o B.c.2; así como del resto de piezas territoriales en otras zonas B.a y B.b en las que excepcionalmente, en función de las solicitudes territoriales existentes, podría ser permisible la clasificación de nuevo suelo urbano no consolidado para resolver las situaciones de borde que pudieran darse para resolver problemas de integración ambiental o paisajística de los núcleos de población.

En conclusión, la nueva Zona D.2.1 reconfigura instrumentalmente aquella parte de la anterior Zona B.b.3 que puede efectivamente satisfacer las necesidades de desarrollo urbano y económico en las zonas directamente colindantes o contiguas al crecimiento regular del tejido urbanístico existente.

Alternativa 1 **Aptitud para la clasificación de suelo urbanizable**

ZONAS RR.NN.	APTA	CONDICIONADA	EXCEPCIONAL	PROHIBIDA
A.1				
A.2				
A.3				
B.a.1				
B.a.2				
B.a.3				
B.b.1				
B.b.2				
B.b.3				
B.b.4				

ZONAS RR.NN.	APTA	CONDICIONADA	EXCEPCIONAL	PROHIBIDA
B.b.5				
B.c.1				
B.c.2				
B.c.3				
C.1				
C.2				
D.1.1				
D.1.2				
D.1.3				
D.2.1				
D.2.2				

Mientras tanto, la Zona B.c.1 y la Zona B.c.2 reconfigura instrumentalmente aquella parte de las anteriores Zona B.b.1.1 y B.b.3 cuyo valor estructurante y relevancia estratégica hace requerible la preservación de la actividad agraria intensiva actual o potencial, limitando su adscripción a determinadas dinámicas urbanas excepcionales, como mediante implantaciones territoriales puntuales y singulares que cualifiquen el sistema urbano con nuevos servicios y equipamientos, o incluso con productos de tipo industrial o turístico asociados a la actividad agraria intensiva.

Por lo demás, dado que se incorporan a las nuevas Zonas D.2.1 aquellas partes del territorio que presentan mejores aptitudes territoriales para su transformación urbanística, para evitar congelar las iniciativas de implantación territorial de espacios libres, equipamientos y dotaciones al servicio de la población residente y turística que disuadan a su vez de ejercer presión a las áreas de relevante valor ambiental se estudian los concretos ámbitos o piezas territoriales susceptibles de acoger estas iniciativas para su identificación como Zonas C.2 o Zonas D.2.2, en este último caso declarando con carácter excepcional la posibilidad de clasificación de nuevo suelo urbanizable en las mismas.

5.10.4.2. El refuerzo territorial de los niveles de servicio de las redes de infraestructuras

En función de la máxima capacidad de absorción de las redes de infraestructuras existentes, en el Modelo de Ordenación Insular de la **Alternativa 1** las infraestructuras estructurantes o las directrices al planeamiento urbanístico que se correspondan con la identificación de la red viaria y de transporte (terrestre, marítimo o aéreo), la red de espacios de interés insular o la red de infraestructuras básicas se desarrollan con el objetivo de reforzar sus niveles de servicio.

Este refuerzo de los niveles de servicio puede llegar a requerir la implantación de nuevas alternativas complementarias, o el refuerzo y ampliación de las infraestructuras existentes, para acoger la mayor cantidad de las demandas previstas a partir de las estrategias de actuación planteadas, en un escenario de desarrollo del tejido urbano acompasado con la consolidación por renovación urbanística del sistema de centralidades territoriales propuesto.

- **Respecto de las redes viarias**

Al igual que en la alternativa de ordenación anterior, en la **Alternativa 1** se mantiene la diferenciación entre actuaciones de mejora de la red viaria estructurante existente,

planteando aquellas actuaciones correspondientes a la mejora de la seguridad y características geométricas de la red principal insular, y se incorporan algunas nuevas actuaciones relacionadas con la accesibilidad a los núcleos de población que poseen o desarrollan funciones de centralidad en sus respectivos ámbitos territoriales cuando esta centralidad da servicio a varios núcleos de población de su entorno inmediato y ya presenta problemas de congestión o saturación de los ejes viarios que lo articulan.

Así, en el Área Metropolitana de Las Palmas, el desarrollo de la primera periferia y la concentración de equipamientos y dotaciones de escala supralocal, junto a la posibilidad territorial de nuevos desarrollos de tejido económico para fomentar una estrategia de relocalización de actividades industriales incompatibles con el tejido residencial, lleva a plantear un refuerzo de la red de accesibilidad territorial en ese ámbito territorial ante las situaciones de saturación y altos niveles de servicio de algunos tramos y puntos kilométricos de la GC-3.

Para redistribuir esta demanda de accesibilidad, en la **Alternativa 1** se plantea concentrar las intervenciones en la configuración de un nuevo eje viario de media capacidad que interconecte la Avenida de Escaleritas con Los Giles, a través de la Feria del Atlántico, que se desarrollaría a la misma vez que las actuaciones previstas en las lomas de Los Giles y Montaña Blanca, para destinar la actual traza de la GC-3 al tráfico de paso, absorbiendo los tráficos provenientes de las distintas vías de conexión existentes actualmente entre San Lorenzo, La Calzada, Tafira y Barranco Seco mediante los viales de servicio y ramales de incorporación que sean necesarios.

Este corredor interior de la GC-3 absorbería tanto las necesidades de movilidad de los tráficos de medianías como de la primera periferia metropolitana hacia los equipamientos y dotaciones autonómicos al servicio de la población insular que se prevé implantar, por lo que requeriría mejorar las condiciones de enlace y redistribución del tráfico local en el tronco principal de esta vía, entre Lomo Los Frailes y Pedro Hidalgo.

Esto permitiría mejorar sus niveles de servicio sin necesidad de nuevos trazados viarios de media capacidad, de manera complementaria a la correspondiente mejora de la sección y características geométricas del tridente viario de la primera periferia metropolitana configurado por la GC-110, la GC-310, la GC-320.

Para resolver los tráficos de interconexión entre los núcleos del segundo arco metropolitano, se plantea la mejora de la sección y características geométricas de las vías GC-41, GC-42 y GC-43 que interconectan los núcleos de Valsequillo, Vega de San Mateo y Teror, así como los principales ejes viarios alternativos de conexión hacia la primera periferia metropolitana: la GC-15 y la GC-21, cuyo estreñimiento por la consolidación de los tejidos residenciales en sus márgenes y la intrincada orografía que atraviesan les resta capacidad de servicio.

En otro orden de cosas, para resolver el acceso viario desde el Área Metropolitana de Las Palmas hacia la Península de La Isleta y el Puerto de Las Palmas, se plantea un ramal en túnel de media capacidad para descongestionar el enlace de la GC-2 y la GC-1 en Alcaravaneras.

Este ramal en túnel se configuraría como una alternativa para segregar el tráfico de paso y de mercancías de las conexiones territoriales con la trama urbana de Las Palmas de Gran Canaria, penetrando en la zona de servicio portuaria a partir del eje del Muelle de La Luz, donde enlazaría directamente con el enlace de acceso a El Sebadal, diferenciando una dársena interna de servicios portuarios complementarios al tejido urbano, y una dársena externa de servicio portuarios de transporte y mercancías.

Por su parte, en la Plataforma Litoral del Este, ante la complejidad territorial existente, con presencia de elementos naturales de gran relevancia como la Montaña de Agüimes o el Barranco de Guayadeque, se replantea el trazado del corredor interior de media capacidad entre Ingenio y Agüimes.

Así, en la **Alternativa 1** también se bordea hacia el este el núcleo de Ingenio mediante la continuación de la traza de la actual GC-191 desde el enlace de El Santísimo. Una vez alcanzado el desvío de la GC-100, el nuevo corredor viario estructurante propuesto cruzaría mediante un viaducto el Barranco de Guayadeque para circunvalar el casco de Agüimes por el oeste.

De esta manera, el corredor interior circunvalaría ambos cascos urbanos para conectar, pasado Agüimes, con la actual carretera de bajada hacia Arinaga en mejores condiciones de desarrollo longitudinal para salvar la diferencia altimétrica entre ambos núcleos. A partir de este punto, continuaría su trazado hacia El Doctoral, donde confluiría con la GC-1.

En el Cuadrante Insular Noroeste el principal eje viario sigue siendo el corredor litoral actual de la GC-2, cuyo desdoblamiento en todo su trazado permitirá configurar una vía de alta capacidad entre Agaete y Las Palmas de Gran Canaria.

Sin embargo, la mayoría de los núcleos urbanos que concentran los equipamientos y dotaciones al servicio de la población de este ámbito territorial se ubican en las medianías, con difíciles accesos desde la angosta plataforma litoral.

Por esta razón, esta **Alternativa 1** mantiene la previsión de configurar un corredor interior de media capacidad, apoyado primordialmente en la actual red viaria de interconexión entre núcleos, pero resolviendo los principales estrangulamientos del eje viario mediante variantes de trazado y viaductos que mejoren la capacidad de servicio a la vez que la seguridad y características geométricas de la misma.

Con esta actuación se pretende, ante la imposibilidad material de incrementar las conexiones con el corredor litoral de la GC-2, plantear una alternativa de movilidad en las medianías que absorba los tráficos de interrelación y los redirija hacia los extremos del corredor interior, donde enlazarían con dicho corredor litoral, en Santa María de Guía y en Arucas.

Por último, en el Cuadrante Insular Suroeste el principal núcleo de población con equipamientos y dotaciones al servicio de la población es el casco urbano de La Aldea de San Nicolás. Su potencial de desarrollo territorial se circunscribe a la consolidación del tejido productivo primario de manera compatible con nuevos desarrollos turísticos apoyados en los valores naturales, culturales y paisajísticos de su litoral y entorno natural, el Valle de La Aldea y la Caldera de Tejeda.

Sin embargo, por sus condiciones de lejanía y aislamiento, difícilmente van a poder incrementarse los equipamientos y dotaciones de manera eficiente, dado que la implantación de estos servicios requiere de una masa crítica poblacional suficiente que garantice su sostenimiento económico.

Aunque pueda inducirse un cierto crecimiento poblacional derivado de la consolidación de nuevos desarrollos turísticos, la realidad territorial es que La Aldea de San Nicolás está territorialmente equidistante de dos de los principales núcleos de población con servicios a la población en sus respectivos ámbitos territoriales: Agaete en el Cuadrante Insular Noroeste, y Mogán en la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur.

Mejorando las condiciones de accesibilidad desde La Aldea de San Nicolás a dichos núcleos de población, se resolverían, por un lado, los problemas de aislamiento existentes; y por otro lado, se mejorarían las condiciones de servicio a la población en todo este ámbito territorial.

Dado que la accesibilidad hacia Agaete queda resuelta con la variante de la GC-200 actualmente en ejecución, quedaría pendiente únicamente mejorar las conexiones viarias en igual forma con Mogán, para lo cual en la **Alternativa 1** se plantea una variante de la GC-200 que, apoyada sensiblemente en la actual traza viaria, bordear por el sur el casco urbano de La Aldea de San Nicolás y continúe hasta Puerto de Mogán, como forma de enlazar con la prolongación de la GC-1.

De esta manera, se aseguraría una doble conexión territorial de La Aldea de San Nicolás con su entorno territorial inmediato en iguales condiciones de accesibilidad, con enlaces directos con la GC-2 y la GC-1, quedando engarzada al corredor litoral de alta capacidad.

Además, la conexión territorial con la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur permitiría asegurar el apoyo logístico a los nuevos desarrollos turísticos previstos en La Aldea de San Nicolás, complementando la actividad secundaria, terciaria y cuaternaria a su servicio con los polígonos de distribución logística existentes en las piezas turísticas consolidadas del sur insular.

En otro orden de cosas, para organizar el crecimiento en las nuevas zonas de interés estratégico previstas, situadas normalmente en un entorno urbano consolidado para inducir mejoras importantes en las características geométricas y ambientales de la ordenación urbana, se plantea la reconfiguración de determinados ejes viarios estructurantes al igual que en la alternativa de ordenación anterior.

Principalmente, se apuesta por prever variantes de circunvalación de los principales núcleos de población (Tamaraceite, Vega de San Mateo, Teror, Mogán, etc.) siendo prioritarios aquellos en los que se produzca la interferencia de tráfico de paso con los tráfico locales, como en Agaete, Gáldar, Telde o El Tablero.

En el caso concreto de Gáldar, a medida que se consoliden los tejidos residenciales en Los Quintanas y los nuevos tejidos económicos en Las Moriscas podría ser adecuado prever una solución viaria a dos niveles, con el tráfico de paso soterrado y el tráfico de agitación local resuelto mediante vías urbanas, de tal manera que en la **Alternativa 1** sólo sea requiere un ramal de distribución desde la GC-2 hacia ambos márgenes de la centralidad territorial.

En cualquier caso, es necesario prestar atención al establecimiento, mediante cualquier tipo de vía en la trama urbana, de unas conexiones viarias adecuadas encaminadas a resolver de modo directo aquellas relaciones funcionalmente especializadas a escala local, entre los núcleos desarrollados y los crecimientos urbanísticos previstos en esta **Alternativa 1**.

▪ **Respecto de las redes de transportes**

En la **Alternativa 1**, a partir de la delimitación de la zona de servicio del Aeropuerto de Gran Canaria, se mantiene la previsión de las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias y los espacios de reserva que garantizan la posibilidad de desarrollo y crecimiento de dicha infraestructura, según la progresión de la demanda prevista.

Esta infraestructura aeroportuaria, mejorada y ampliada, se complementa con las actuaciones portuarias ya previstas, que se mantienen para asegurar el sostenimiento

de la actividad náutica para el transporte de pasajeros y de mercancías, así como de refugio de embarcaciones en general.

Atendiendo a la correspondiente delimitación de las zonas de servicio portuaria de interés general, autonómico e insular, según su caso, se propone mejorar las conexiones logísticas de los desarrollos portuarios entre sí y con el Aeropuerto de Gran Canaria, para lo que cual se prevé en la **Alternativa 1** el estudio de la implantación de carriles especializados para tráfico pesado y vehículos de alta ocupación en la GC-1, la GC-2 y la GC-3 como principales corredores viarios estructurantes.

Por último, además de los corredores para la implantación de un sistema guiado de transporte público, primero entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, y después entre Las Palmas de Gran Canaria y Arucas, se incorpora la previsión de su extensión hasta Agaete en desarrollo del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte de Canarias.

La prolongación de este corredor de transporte colectivo permite mejorar las condiciones de accesibilidad en todo el Cuadrante Insular Noroeste, conectando los desarrollos urbanos y económicos previstos entre Arucas y Agaete.

Además, las nuevas áreas fijadas como susceptibles de asumir estaciones o paradas de dicho sistema de transporte vienen a potenciar el papel estructurante de las centralidades urbanas planteadas en este ámbito territorial, destacando por sus implicaciones territoriales Bañaderos, El Roque, Llano Alegre, Santa María de Guía, Gáldar, San Isidro, Las Moriscas, Agaete y Puerto de Las Nieves.

Pero también permite reconsiderar el papel territorial de este sistema guiado de transporte público para acoger parte del transporte de mercancías de exportación e importación con origen o destino en los principales polígonos industriales de la Isla.

La **Alternativa 1** apuesta por la configuración de estaciones satélites destinadas al transporte de mercancías en los principales polos de accesibilidad insular (esto es, en los puertos y en el Aeropuerto de Gran Canaria) lo que permitiría plantear la alternancia horaria entre mercancías y personas en dicho sistema de transporte guiado, de forma complementaria a los carriles especializados en los que se apoyaría la distribución insular de las mercancías locales.

Por último, en aras de una mejora continua del transporte colectivo insular, se plantea la creación de una red secundaria de transporte colectivo en las principales conurbaciones insulares del Área Metropolitana de Las Palmas y de la Plataforma Litoral del Este para redistribuir y absorber los pasajeros de los sistemas locales de transporte público hacia o desde el sistema guiado de transporte público propuesto.

Esta red secundaria de transporte colectivo insular podría llegar a plantearse como un elemento cualificador de la oferta turística en la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur y en el Cuadrante Insular Suroeste donde, a partir de las estaciones del sistema guiado de transporte público propuesto, se pueden plantear rutas alternativas por los principales itinerarios turísticos.

Estas rutas alternativas de conexión por vía terrestre o marítima podrían apoyarse en rutas ciclistas o peatonales de largo recorrido, o incluso en novedosos medios de conexión (tales como un tren turístico, aqua-taxis o teleféricos) que permitan acercar a los turistas a los valores naturales, culturales y paisajísticos radicados entre Maspalomas, Mogán, La Aldea y Agaete.

▪ **Respecto a la red de espacios de interés insular**

Dado que la ubicación de las instalaciones y edificios en que se prestan servicios públicos que satisfacen las necesidades básicas de la población atienden a los requerimientos de la demanda prevista, en la **Alternativa 1** se mantienen los emplazamientos ya previstos por el PIO/GC 2004, por ser coherentes con los condicionantes de integración urbanística y territorial derivados de su localización en el medio insular.

Además, atendiendo al efecto inductor que pudieran conllevar y a las distintas situaciones territoriales con aptitudes para acoger la localización indicativa de nuevos equipamientos, se han incluido nuevas áreas libres con equipamiento estructurante que vienen a mejorar la red planteada en el PIO/GC 2004.

Así, en el Área Metropolitana de Las Palmas se identifican dos piezas territoriales con aptitudes territoriales para acoger áreas libres con equipamiento estructurante al servicio de la centralidad del ámbito territorial.

Por un lado, los Llanos de Guinea poseen unas innegables cualidades territoriales, tanto por sus características topográficas como topológicas, para desempeñar un papel relevante en el desarrollo futuro de Las Palmas de Gran Canaria.

Esta pieza territorial posee una situación de atalaya que la hace claramente perceptible desde el resto de la ciudad, convirtiéndola en el telón de fondo que define el paisaje urbano a poniente; por lo tanto, cualquier desarrollo futuro de la pieza debe considerar en primer lugar la incidencia paisajística sobre el conjunto urbano.

En este sentido, esta pieza se constituye en un ámbito idóneo para albergar grandes espacios libres, en coexistencia con el uso agrícola, y equipamientos de escala metropolitana y relevancia suprainsular, con un alto nivel de exigencia en la calidad paisajística de cualquier implantación por su situación de atalaya sobre la ciudad.

Además, en la **Alternativa 1** su articulación interna con el tejido urbanístico, hoy restringida a la GC-3, se vería superada por los ejes viarios estructurantes planteados superando la barrera geográfica que supone el Barranco de Tamaraceite.

En cualquier caso, los únicos crecimientos urbanísticos admisibles en esta pieza territorial deben ser los de remate de los asentamientos de Los Giles y Costa Ayala, así como el desarrollo de tejido económico previsto en torno a La Cazuela.

Por otro lado, las Lomas de Sabinal y Salto del Negro, delimitadas por la confluencia entre la GC-1 y la GC-3 hacia el sur, y el perímetro urbano de Salto del Negro en el norte, se caracteriza por una accidentada orografía que la hace inapropiada para su uso urbano intenso. Sin embargo, aglutina otras condiciones que le confieren también un valor estratégico en la definición del nuevo orden territorial metropolitano.

Su posición externa a la ciudad consolidada e intermedia entre los dos principales asentamientos de la Isla le confiere una gran accesibilidad, cuyas aptitudes territoriales orientan su uso futuro a la reconsideración de las preexistencias e impactos existentes (potabilizadora, depósitos reguladores, complejos ambientales, instalaciones industriales...) de manera integrada, valorando su adecuación a desarrollos científico-tecnológicos ligados al ahorro energético y el tratamiento sostenible de los residuos, con un muy alto nivel de exigencia en su adecuación paisajística.

La propuesta en esta pieza territorial de la **Alternativa 1** consiste en conformar un complejo tecnológico-ambiental público-privado que aproveche las actividades preexistentes e incorpore otras afines o complementarias con una cierta especialización en materias como la producción de energías renovables y el tratamiento y reciclaje de

los residuos (orgánicos e inertes), de forma que se optimice el rendimiento y la eficiencia ambiental de cada actividad aisladamente considerada.

Por su parte, en la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur, además de las áreas libres con equipamientos estructurante consideradas en el PIO/GC 2004, se considera la oportunidad territorial de incorporar el área de Juan Grande, acotada entre las trazas de la GC-1 y la GC-500 desde el enlace de El Doctoral hasta Tarajalillo.

Aunque en sus márgenes se ubica uno de los principales hábitats lacustres, como es Juncalillo del Sur, su posición en el acceso de la zona turística y entre dotaciones y equipamientos básicos, le infieren una gran accesibilidad.

Además, sus condiciones topográficas, en un amplio llano, lo dotan de aptitudes territoriales adecuadas para potenciar la implantación de equipamientos que articulen las diversas escalas de las dotaciones existentes, regulando el importante impacto paisajístico que éstas han podido forzar al romper el equilibrio territorial de la pieza territorial.

Necesariamente, debe establecerse un muy alto nivel de exigencia tanto en su disponibilidad para servir de cualificación de la actividad turística y de los asentamientos poblacionales que gravitan a su alrededor, sin forzar expectativas inmobiliarias que deterioren aún más la condición de vacío territorial de este ámbito, como en su adecuación paisajística por su contacto con el Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur, un hábitat de interés faunístico en torno al cual pueden girar las acciones de recalificación de esta alargada bolsa de suelo.

Respecto al Cuadrante Insular Suroeste se plantea la incorporación de un área libre con equipamiento estructurante en La Aldea de San Nicolás que complemente los desarrollos turísticos previstos en Playa de La Aldea, constituyendo por sí misma una pieza territorial turística nueva por lo que debe ser incorporada a la delimitación de la Zona Turística Litoral Noroeste.

Esta pieza territorial, ubicada a la entrada del Valle de La Aldea, reúne aptitudes territoriales suficientes para la implantación singular de determinados equipamientos turísticos estructurantes que necesariamente fundamentarán su oferta en las peculiaridades paisajísticas, culturales y en los recursos naturales de la comarca, como forma de diversificar y dinamizar su economía.

Además, en la **Alternativa 1** esta pieza territorial tiene asegurada su accesibilidad desde el eje viario estructurante planteado en el borde norte del Barranco de La Aldea, como variante de la GC-200 a su paso por el casco urbano, permitiendo una fácil conexión con los desarrollos turísticos futuros de Playa de La Aldea y los itinerarios turísticos hacia la Caldera de Tejeda.

Por último, en el Cuadrante Insular Noroeste se han identificado diversas piezas territoriales, algunas en proceso de consolidación y otras recuperadas para su desarrollo territorial, en las que el planeamiento urbanístico ya preveía el desarrollo de equipamientos turísticos estructurantes. Este es el caso de Las Moriscas, Playa Canaria y Sardina.

Estos posibles equipamientos estructurantes tienen su accesibilidad territorial asegurada mediante la GC-2, pero incrementarían su interconexión en la **Alternativa 1** con la configuración de un eje viario estructurante que borde por el oeste a la Montaña de Amagro, desde El Juncal hasta Sardina del Norte.

En otro orden de cosas, merece una atención especial la pieza territorial de San Felipe. Esta angosta superficie sólo permite plantear una pieza de desarrollo de equipamientos estructurantes apoyada en la estrecha plataforma costera, que sirva de colofón a los tejidos residenciales y turísticos previstos entre los núcleos de San Felipe y Bañaderos.

Esta zona, más clara de apertura al mar, presenta un limitado potencial turístico para el recreo y ocio náutico, por lo que es factible la incorporación de una determinada oferta alojativa de extrema calidad, basada en productos hoteleros de alta cualificación y fuertemente especializados con fundamento en las peculiaridades paisajísticas, culturales y en los recursos naturales de la comarca, como forma de diversificar y dinamizar la economía en este ámbito territorial.

Además, la mejora de la movilidad con el desdoblamiento de la GC-2 hasta Agaete y la previsión de prolongación del sistema guiado de transporte colectivo aseguran una adecuada accesibilidad territorial a esta franja litoral.

De igual modo, aquellas áreas libres con equipamientos o áreas libres estructurantes del PIO/GC 2004 en las que se podía prever o se indicaba la localización de equipamientos inductores de crecimiento y articulación del sistema urbano se incluyen en la **Alternativa 1** en la red de espacios de interés insular, en la forma de parques urbanos, parques conurbanos o parques periurbanos, según el caso.

Estos elementos, que en la mayoría de los casos se identificaban en el PIO/GC 2004 con espacios libres existentes o previstos por el planeamiento urbanístico, se señalan por su cualidad para estructurar los tejidos urbanísticos de su entorno.

Además, aquellas piezas territoriales que, por su entidad y ubicación intermedia entre el sistema rural y el sistema urbano, presentan aptitudes territoriales para acoger parques periurbanos, con una clara función estructurante, se incorporaron en la **Alternativa 1** delimitando expresamente el ámbito afecto.

El objetivo que se persigue es crear una red de parques periurbanos de tamaño mediano, que sirva para descongestionar el actual Parque Periurbano de San José del Álamo, permitiendo opciones de ocio y disfrute de la naturaleza en entornos más próximos a los núcleos de medianías, cercanos a las principales aglomeraciones urbanas.

Así, en el Área Metropolitana de Las Palmas, además del existente Parque Periurbano de San José del Álamo, se identifica la pieza territorial de Hoya Gallego.

Esta pieza territorial de Hoya Gallego contiene las instalaciones deportivas del Circuito Islas Canarias hasta la finca anexa de San Rafael, además de la actividad extractiva de Hoya Aguedita y una instalación de desguace adyacente a la GC-100. Conforman un vacío territorial de grandes dimensiones que puede articular espacialmente el mallado territorial, cualificando los desarrollos urbanos en el entorno de los núcleos de Telde y Jinámar.

Esta pieza territorial reúne, por las preexistencias que aglutina y la necesidad de restauración paisajística por las actividades de alto impacto a las que ha sido sometida, una relevante potencialidad para la localización de un gran espacio libre equipado interconectado con el área libre con equipamiento estructurante consolidada en El Cortijo de San Ignacio.

Además, la prolongación hacia el sur del corredor interior le confiere una gran accesibilidad desde todo el Área Metropolitana de Las Palmas, equilibrando los espacios disuasorios en los dos vértices territoriales de este ámbito territorial, respecto de los equipamientos y dotaciones públicas concentradas en el tramo central de la GC-3.

En situación similar se encuentra las piezas territoriales de La Pasadilla en Ingenio o Zamora en Santa Lucía de Tirajana, que gozarán de una cierta accesibilidad reforzada una vez se ejecute la prolongación del corredor interior.

Estas dos piezas territoriales, de grandes dimensiones, conforman un vacío territorial de potente valor paisajístico sobre las medianías del sureste insular. Son antiguos terrenos agrícolas en desuso, en algunos casos con explotaciones agroforestales, entreveradas por laderas y barrancos de cauces suaves, con unas potencialidades territoriales idóneas para aglutinar parques periurbanos de escala territorial amplia, con predominio de los espacios libres, que funcione además como ámbito de contención en la extensión del actual tejido residencial difuso de Ingenio y Sardina del Sur.

En igual situación, se encuentra la pieza territorial de Pajaritos, al noreste de Salobre Golf, localizándose en lomos con una alta incidencia visual desde el entorno colindante, de alto valor natural y paisajístico.

Su posición territorial en las medianías de San Bartolomé de Tirajana, en las cercanías de El Tablero y El Salobre, la hace idónea para un parque conurbano. No obstante, las actuaciones que se realicen en el mismo han de evitar de manera especial los impactos paisajísticos sobre las zonas naturales colindantes, seleccionando las ubicaciones más favorables desde dicho punto de vista.

Por último, en el Cuadrante Insular noroeste, la previsible extensión del tejido residencial en el entorno de Guía-Gáldar y de Las Quintanas, junto a los posibles desarrollos económicos y turísticos en Llanos del Turman y Las Moriscas, justifican la previsión de un parque periurbano para esta comarca.

En este sentido, la pieza territorial de Las Rosas confirma un vacío territorial de potente valor paisajístico sobre las vegas agrícolas y la franja costera del norte, además de como ámbito de contención en la extensión del actual tejido residencial difuso de Las Quintanas.

De forma complementaria, en la zona de Cabo Verde, en Moya, existe una pequeña pieza territorial que, por su posición intermedia entre el Área Metropolitana de Las Palmas y el Cuadrante Insular Noroeste, puede funcionar territorialmente como espacio libre disuasorio para toda la población dispersa en las medianías del norte insular, sobretodo en el momento en que se adecúen las condiciones viarias de los corredores litoral e interior.

Todas estas nuevas piezas territoriales, en cualquier caso, no deben alterar en lo sustancial su condición de vacío estructurante, asegurando en su previsible desarrollo territorial y urbanístico la interrelación de las nuevas implantaciones de dotaciones y equipamientos que puedan preverse con la explotación y preservación de los recursos paisajísticos, etnográficos o arqueológicos existentes.

Por último, la previsión de una red de espacios de interés insular se completa configurando un sistema jerarquizado de espacios libres que incorpora los principales barrancos de la Isla como principales conectores paisajísticos del mallado territorial, las vías urbanas principales como conectores urbanos y los frentes urbanos al litoral como conectores costeros.

Los barrancos, que discurren perpendicularmente a la costa, conforman conectores paisajísticos que interrelacionan los sistemas urbano, rural y natural, articulando entre sí las redes concéntricas de espacios libres litorales, urbanos, periurbanos y naturales.

Por su parte, se incluyen en la red de espacios de interés insular como conectores costeros aquellas actuaciones del PIO/GC 2004 referidas a la recuperación de servidumbres en el borde litoral o al tratamiento de las fachadas marítimas mediante intervenciones para la creación o regeneración de nuevas playas o mejora de las existentes, así como la organización de la accesibilidad para paseo y recreo en el borde litoral, mediante elementos lineales de nueva implantación o por mejora o cambio de vías existentes.

Debido a la mayor extensión de la Zona D, en la **Alternativa 1** se incrementan las áreas libres estructurantes que se correspondan con espacios y enclaves que han de permanecer fundamentalmente libres de urbanización, diferenciando aquellos que reúnen condiciones para albergar actuaciones o instalaciones singulares de equipamiento estructurante de aquellos otros que han de ayudar a conformar un sistema de espacios libres equipados al servicio de los desarrollos urbanos.

Así, la aparición de suelos compatibles con la implantación de usos deportivos o recreativos en las medianías del este y sur insular supone una oportunidad para establecer nuevos espacios libres disuasorios. Pero esta posibilidad requiere asegurar la compatibilidad con la conservación de los valores ambientales y paisajísticos de las mismas, debiendo el planeamiento establecer las necesarias exigencias de oportunidad y de calidad en su integración en el medio.

En este sentido, para el análisis y delimitación de las nuevas áreas libres estructurantes se han de seguir los criterios generales de prevención de riesgos y ordenación del paisaje a la hora de acometer la minimización de los riesgos ambientales y la integración paisajística de las actuaciones de transformación urbanística correspondientes, cuando puedan afectar al entorno de suelos que se consideren inadecuados topográficamente, por cercanía a elementos singulares del paisaje o a cauces públicos de barrancos o a vacíos territoriales estructurantes.

- **Respecto a la red de infraestructuras básicas**

El avance reciente de los estudios técnicos acerca de recursos energéticos no convencionales, que permiten aumentar las áreas con recursos eólicos o solares suficientes para su aprovechamiento en condiciones de rentabilidad técnica y económica, o los requerimientos de refuerzo y consolidación de las actuales infraestructuras energéticas convencionales previstas en los planes energéticos nacional y autonómico (PECAN), fuerzan a prever en la **Alternativa 1** la revisión de determinadas cuestiones en materia energética.

Así, en la **Alternativa 1** se refuerza la producción de las dos centrales productoras de energía con la propuesta, por un lado, de nuevas fuentes de combustibles para asegurar la producción convencional de energía; y por otro lado, de nuevas centrales hidroeléctricas, aprovechando los distintos embalses y depósitos de agua existentes con características técnicas para hacer viable la implantación de sistemas de almacenamiento y gestión energética basados en el aprovechamiento de la energía potencial producida en el salto de las aguas desde distintas cotas altimétricas.

Respecto a las fuentes de combustibles para asegurar la producción convencional de energía, los actuales depósitos de combustibles se concentran en el entorno de los puertos de interés general.

Respecto a las nuevas centrales hidroeléctricas, en la **Alternativa 1** se prevé admitir la implantación ya prevista de este tipo de dotaciones infraestructurales entre las Presas de Chira y Soria, pero también entre las Presas de Cueva de las Niñas y Soria para reforzar el abastecimiento energético en la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur.

En el Cuadrante Insular Suroeste existe asimismo la posibilidad de aprovechar el salto de agua entre las Presas de Parralillo, Siberio y El Caidero que reforzaría el abastecimiento energético en el entorno del Valle de La Aldea, teniendo en cuenta las previsiones realizadas de desarrollo de tejido turístico.

Por su parte, en el Cuadrante Insular Noroeste, las características orográficas, de soleamiento y de viento dominante en la vega agrícola costera de Guía y Gáldar, permiten prever un mejor aprovechamiento de los recursos eólicos y solares, de acuerdo con las mejores técnicas actualmente disponible.

Sin embargo, para no provocar un impacto paisajístico significativo por la proliferación de instalaciones puntuales de aprovechamiento de energías renovables en esta pieza agrícola pura, la **Alternativa 1** fomenta la posibilidad de concentrar las implantaciones en la pieza agrícola mixta en el entorno del Barranco del Juncal, con similares condiciones de producción.

Por estar en una situación similar, se replantea el aprovechamiento de recursos eólicos o solares en toda la Plataforma Litoral del Este. Los recientes estudios demuestran que buena parte de las bolsas de suelo agrícola en abandono situadas hacia las medianías de este ámbito territorial, reúnen condiciones adecuadas de aprovechamiento energético de fuentes de energía renovables.

Sin embargo, para reducir los impactos paisajísticos que supondría la proliferación de instalaciones puntuales de aprovechamiento de energías renovables en esta extensa superficie de suelo, en la **Alternativa 1** se fomenta la posibilidad de concentrar las implantaciones en dos de las piezas agrícolas mixtas identificadas.

La primera sería entre Juan Grande y Aldea Blanca, cerca del entorno de la actual Central Térmica de Juan Grande. Por la extensión de esta pieza agrícola mixta se podrían amortiguar los impactos paisajísticos significativos derivados de este tipo de implantaciones, aunque existe el riesgo de contaminar visualmente la perspectiva lejana del Macizo de Tirajana desde la plataforma litoral.

Aunque estaría fuertemente condicionada por las servidumbres aeronáuticas actuales, la segunda opción sería entre Arinaga y el Barranco de Tirajana. Esta pieza agrícola mixta reúne las mejores condiciones de rendimiento técnico y económico en la Isla, además de tener una estructura territorial clara para regular y ordenar de forma complementaria a la actividad agrícola existente la implantación de instalaciones puntuales de producción energética solar o eólica.

Ambas piezas territoriales pueden complementar la producción de la Central Térmica de Juan Grande, vertiendo directamente a la red desde los puntos habilitados a tal efecto en este ámbito territorial. Esto permitiría ajustar las necesidades de ampliación futura de la central térmica y reducir el consumo de combustible asociado a la producción convencional de energía.

En el Área Metropolitana de Las Palmas, su desarrollo urbanístico y grado de consolidación reduce la posibilidad de encontrar piezas territoriales con aptitudes para el desarrollo de alternativas energéticas a las fuentes convencionales de suministro presentes en la Central Térmica de Piedra Santa, por lo que es necesario su mantenimiento.

Sin embargo, junto a la Central Térmica de Piedra Santa se encuentra el Depósito Regulador de Las Palmas y el Complejo Ambiental de Salto del Negro. Estas infraestructuras, mediante mecanismos de gestión adecuados, pueden concentrar cierta producción energética. En el primer caso, mediante el aprovechamiento energético del

salto de agua entre el propio depósito y las plantas potabilizadoras, y en el segundo caso, mediante la valorización energética de los residuos.

Aunque no es de prever una producción de estas instalaciones que realmente suponga una alternativa a la Central Térmica de Piedra Santa, en la **Alternativa 1** se contempla esta posibilidad como fórmula de aprovechar las actuales sinergias territoriales en pos de asegurar el abastecimiento energético de los futuros equipamientos y dotaciones previstos en torno a las Lomas del Sabinal y Salto del Negro.

Asimismo, se ha identificado en Las Coloradas un pequeño ámbito con valores suficientes de rentabilidad técnica para el aprovechamiento de energía eólica, por lo que se incorpora en la **Alternativa 1** como posibilidad de concentrar impactos de este tipo de instalaciones dentro del Paisaje Protegido de La Isleta, de forma compatible con los valores naturales, culturales y paisajísticos de este Espacio Natural Protegido.

Por lo demás, ante el creciente aumento en la producción de los residuos debido principalmente a una economía cuyo desarrollo se apoya en el sector servicios derivado de la actividad turística, en la **Alternativa 1** se opta de manera preventiva por prever la ampliación de los dos complejos ambientales insulares y mantener la regulación de los puntos limpios, plantas de transferencia y áreas de vertido controlado según las determinaciones propuestas en el PIO/GC 2004.

Se da la circunstancia de que junto a ambos complejos ambientales existen sendas áreas que han sido sometidas, o están siéndolo actualmente, a explotaciones extractivas para producir árido de machaqueo, requiriendo la restauración ambiental de los impactos provocados por la actividad.

Esta situación da la oportunidad territorial de generar sinergias al ser compatibles ambas actividades. Por una parte, las áreas ya explotadas por la actividad extractiva ofrecen la posibilidad a cada complejo ambiental de poder ir ocupando aquellas zonas inactivas. Por otra parte, esta ocupación por parte del complejo ambiental favorece la restauración de las zonas alteradas por la actividad extractiva.

Por esta razón, en la **Alternativa 1** se plantea la ampliación de los dos complejos ambientales. Así, tanto para Salto del Negro como para Juan Grande se propone la ampliación de sus instalaciones, incluyendo un nuevo vaso de vertido, hacia el sur, en dirección hacia las áreas extractivas colindantes, preservando en lo posible aquellas laderas y lomas que permitan mantener ocultas visualmente las instalaciones existentes.

Por último, los distintos instrumentos de planeamiento territorial previstos en el PIO/GC 2004 en materia de infraestructuras básicas han desarrollado las propuestas de espacios que albergaban y/o eran susceptibles de albergar actuaciones de interés general o dotaciones infraestructurales para resolver el abastecimiento, gestión y distribución a la población de distintos servicios básicos (residuos, energía, agua, telecomunicaciones, etc.).

5.10.4.3. La extensión territorial limitada de los tejidos consolidados

Según los condicionantes demográficos, la tendencia de crecimiento económico y la movilidad existente en el territorio, en la **Alternativa 1** el reconocimiento de las distintas situaciones territoriales de transformación urbanística se realiza atendiendo al potencial urbanístico de transformación y crecimiento de la Zona D de forma complementaria a los valores naturales, paisajísticos y patrimoniales en presencia.

Esta configuración de la Zona D sujeta a las dinámicas territoriales establece claramente un límite máximo de desarrollo urbano y económico, y excluye de su transformación por procesos de urbanización y edificación al resto de Zonas A, B.a, B.b y B.c.

En este sentido, atendiendo al estado de la ordenación territorial y de los recursos naturales en Gran Canaria, la **Alternativa 1** desarrolla un escenario territorial de extensión limitada de los tejidos, teniendo en consideración:

- **Respecto del tejido ambiental**

Al igual que en la Alternativa 0 y la Alternativa 2, se incluyen en la **Alternativa 1** las distintas áreas de restauración prioritaria y las áreas de repoblación forestal (con sus correspondientes corredores ambientales, que pueden ser forestales, litorales o radiales), incorporando a las primeras las áreas de vertido a restaurar reconocidas en las previsiones para el PTE-12, así como las normas para la integración territorial de aquellos usos de relevancia o interés socioeconómico.

Las áreas de restauración prioritaria se corresponden con espacios del territorio de cierta entidad que requieren de actuaciones urgentes de restauración, para las que se establecen programas ambientales de actuación en sustitución de las previsiones para el PTE-01, de tal manera que las administraciones competentes puedan acometer su recuperación y conservación posterior directamente, aplicando los criterios de ordenación, gestión y ejecución regulados para minimizar la pérdida del valor de los recursos naturales de su ámbito.

Por su parte, las áreas de repoblación forestal se corresponden con ámbitos territoriales de importancia insular susceptibles de ser reforestados con objeto de mejorar la función ecológica de estas zonas. Algunos de estos ámbitos ven ajustados sus límites de conformidad con la identificación de parques periurbanos realizada, aunque el desarrollo de las mismas queda condicionado con las previsiones de ordenación forestal para su correspondiente ámbito territorial, que se incorporan como determinaciones ambientales a la pieza territorial de parque periurbano.

Asimismo, se incluyen en la **Alternativa 1** las distintas áreas extractivas o de interés extractivo reconocidas en las previsiones para el PTE-12, a partir de los ámbitos ya autorizados, o con potencialidad para su explotación, por la presencia de recursos geológicos. A tal efecto, se diferencian desde la zonificación las zonas de uso minero-extractivo en explotación como Zona B.c.3 (antigua Zona b.b.5) de las áreas de interés extractivo que, en ningún caso, quedan incluidas en Zonas A.1, A.2, A.3 o B.a.1 por su fragilidad ambiental y paisajística.

En relación a los usos o actividades de relevancia o interés socioeconómico se diferencia entre aquellos ligados al desarrollo de actuaciones de transformación urbanística de aquellos ligados al aprovechamiento, directo o indirecto, de recursos naturales en presencia.

Así, se regula el rango de admisibilidad de cada uso en suelo rústico, como paso previo para acotar el alcance permisible de las implantaciones territoriales en cada zona de ordenación así como el carácter prioritario, compatible o excepcional de los mismos, en función de los complejos que los caracterizan y los actos de ejecución asociados a su implantación territorial y urbanística.

De esta manera, en función de la zona de ordenación en que se ubiquen, se establecen unos criterios generales y condiciones mínimas de implantación, teniendo en cuenta las determinaciones en materia de ordenación del paisaje del PTE-05 y las previsiones en materia de patrimonio histórico para el PTE-06, o las determinaciones en materia de ordenación agropecuaria del PTE-09.

- **Respecto del tejido residencial**

Los asentamientos de población que presentan dinámicas demográficas crecientes se concentran en el Área Metropolitana de las Palmas, en la Plataforma Litoral del Este, en la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur y en el Cuadrante Insular Noroeste.

Los principales asentamientos de población de cada ámbito territorial están ya asumiendo los principales crecimientos demográficos, así como los asentamientos urbanos de su periferia más inmediata, que continuarán con esa dinámica en los próximos años.

En esta situación territorial se han identificado los crecimientos urbanísticos entre Costa Ayala y Las Mesas, o entre Carrizal y Arinaga, o entre Arinaga y Vecindario, o entre El Tablero y El Salobre, o entre San Isidro y Los Quintanas.

Estos asentamientos periféricos adquieren un papel relevante en la prestación de servicios para la población residente en su ámbito territorial, para lo cual es necesario asegurar una demanda local suficiente, por lo que en la **Alternativa 1** prima el desarrollo urbanístico de las nuevas centralidades al mismo ritmo que se consolidan el resto de centralidades existentes en su ámbito territorial correspondiente.

Para ello, es necesario incardinar el desarrollo urbanístico de aquellos suelos con aptitudes territoriales con la proliferación de las infraestructuras de accesibilidad territorial adecuadas, sobre todo para garantizar la accesibilidad a las centralidades de medianías que son, a su vez, la cabecera municipal como ocurre con Firgas, Moya, Valleseco o Ingenio y Agüimes.

Además, la entrada en carga de estos suelos requiere también preservar de forma territorialmente coherente los valores productivos y paisajísticos propios de los suelos agrícolas existentes, entendiendo tanto su relevancia estratégica por su carácter productivo como su valor estructurante en tanto que vacíos territoriales que pautan la estructura urbana de los ámbitos territoriales correspondientes.

Para controlar el pautado temporal en la transición urbanística de estos antiguos suelos agrícolas se plantea una regulación territorial de los futuros crecimientos. Así, la generación de nuevo suelo residencial sobre la Zona D.2.1 queda acompañada a la disponibilidad de recursos de agua suficientes y al análisis de la capacidad de carga de cada pieza territorial conforme a los razonables crecimientos previsibles de la demanda hasta el año horizonte fijado por el planeamiento urbanístico.

Dicha capacidad de carga debe evaluar la cualidad de vacío estructurante de las piezas territoriales que transitan hacia su ocupación urbanística, preservando aquellos ámbitos de especial relevancia por sus aptitudes productivas y espaciales, de tal manera que condicionen la ordenación urbanística de los espacios libres futuros del tejido residencial.

Por lo demás, el resto de áreas sujetas a regulación del tejido residencial se corresponden con ámbitos ya previstos para la articulación formal de los crecimientos regulares previstos en los distintos asentamientos poblacionales identificados, primando el refuerzo de su rol territorial.

- **Respecto del tejido productivo primario**

Dentro de las piezas agrícolas, la identificación de las vegas agrícolas de Arucas, Guía y Gáldar como piezas agrícolas puras implica un control más exhaustivo de las implantaciones edificatorias y de los procesos de urbanización y edificación.

Para proteger su carácter productivo de manera compatible con su papel estratégico en el modelo territorial insular, es necesario dar cumplimiento suficiente a determinadas cuestiones territoriales sobre contención del consumo de suelo urbanizable y sobre protección del suelo rústico.

Por esta razón, aunque se reconozcan como piezas agrícolas puras las vegas agrícolas de Arucas, Guía y Gáldar ello no implica su directa adscripción a una determinada clase o categoría de suelo, ni un cambio de uso del suelo.

Sin embargo, en algunas de estas piezas el modelo territorial de desarrollo turístico preveía excepcionalmente la clasificación de suelo urbanizable para uso turístico siempre y cuando se adscribiesen ámbitos de suelos rústico de protección agrícola a los mismos, con el objeto de incrementar, cualificar o complementar la dotación de espacios libres y equipamientos turísticos complementarios asociados a una oferta turística cualificada y muy especializada, diferente a los productos turísticos consolidados en el sur de la Isla.

Asimismo, se debía evitar la fragmentación del espacio, tanto a efectos productivos como ambientales y paisajísticos, concentrando las edificaciones en enclaves específicos de escasa entidad superficial en relación con el espacio agrícola al que se adscriben, situándose en los bordes de las zonas próximas o limítrofes con suelos urbanos o con otras zonas aptas para el desarrollo turístico en la costa noroeste, situadas en la primera franja litoral de 500 metros.

Pues bien, estas determinaciones aquí resumidas eran de aplicación a las vegas agrícolas de Guía y Gáldar, por estar incluidas en la Zona Turística Litoral Noroeste; no así en la vega agrícola de Arucas que quedaba excluida injustificadamente de cualquier desarrollo turístico de este tipo.

Dado que los criterios paisajísticos en que se basa la identificación de las piezas agrícolas puras son comunes a los tres ámbitos propuestos, es razonable la aptitud territorial de todas ellas para acoger cierto desarrollo turístico, de manera muy controlada y limitada. Pero, para ser consecuente con el modelo de ordenación propuesto, sería necesario plantear una ampliación de la Zona Turística Litoral Noroeste que incorporase la vega agrícola de Arucas con iguales condiciones de desarrollo urbanístico compatible.

Por lo demás, el resto de áreas sujetas a regulación del tejido productivo primario se corresponden con ámbitos ya previstos como áreas agrícolas con valor estructurante, que ahora se identifican como piezas agrícolas mixtas.

- **Respecto del tejido productivo económico**

Algunas áreas de extensión del tejido productivo económico planteadas aumentan la superficie prevista en el anterior Plan, aunque siempre sobre suelos con aptitudes territoriales para su transición urbanística, salvo en el caso de la extensión de Montaña Blanca en Arucas y de Los Giles en Las Palmas de Gran Canaria.

En estos casos, se plantea la ocupación de dos pequeñas áreas agrícolas con valor estructurante, que se protegían no tanto por su capacidad productiva sino por su situación de atalaya sobre los riscos acantilados de la costa de Arucas y de Las Palmas de Gran Canaria, con una gran perceptibilidad visual desde la ciudad y la Playa de Las Canteras.

Por este motivo, los procesos urbanísticos y de edificación que ahí pudieran surgir deben tener en consideración la previsible incidencia visual en el entorno, atendiendo a la nefasta experiencia del borde perimetral de Montaña Blanca para no repetir los efectos derivados por una mala ubicación de la edificación.

Para controlar el pautado temporal en la transición urbanística de estos suelos hacia el tejido productivo económico se plantea igualmente una regulación territorial de su crecimiento. Así, la generación de nuevo suelo destinado a actividades secundarias, terciarias o cuaternarias queda acompañada a la consolidación de los suelos efectivamente clasificados, al menos en la mitad de su superficie edificable, y al análisis de la capacidad de carga de cada pieza territorial conforme a los razonables

crecimientos previsibles de la demanda hasta el año horizonte fijado por el planeamiento urbanístico.

Dicha capacidad de carga debe evaluar las condiciones de accesibilidad local y territorial de las piezas territoriales y las fórmulas urbanísticas de adecuación de los lotes de parcelas a las demandas de actividades previstas, previendo la posibilidad de incorporar aquellas industrias y empresas relocalizadas por los procesos de transformación y renovación urbana de los suelos industriales insertos en la trama urbana consolidada de los principales núcleos de población insulares, a los cuales se les exige un esfuerzo de especialización funcional y recualificación de su imagen urbana.

Por lo demás, el resto de áreas sujetas a regulación del tejido productivo económico se corresponden con ámbitos ya previstos para la articulación formal de los desarrollos económicos previstos.

▪ **Respecto del tejido turístico**

En la **Alternativa 1** se incluyen aquellas áreas de oportunidad para el desarrollo turístico reconocidas por el PIO/GC 2004 como enclaves a los que, en el modelo territorial de escala insular, se les asignaba valor de oportunidad para la organización del alojamiento turístico.

De acuerdo con la nomenclatura propia del PTEOTI/GC, estas unidades territoriales han sido reconocidas como piezas turísticas, de tal manera que se diferencia entre piezas consolidadas, piezas en proceso de consolidación y piezas nuevas dentro de las dos zonas turísticas insulares delimitadas en las que es compatible la identificación de piezas turísticas: la Zona Turística Litoral Sur y la Zona Turística Litoral Noroeste.

Asimismo, dado que algunas piezas turísticas del PTEOTI/GC basan su implantación territorial en la oportunidad de desarrollar un producto turístico asociado a un equipamiento estructurante turístico, se han diferenciado estas últimas como áreas libres con equipamiento dentro del tejido turístico.

En esta situación territorial se han identificado los equipamientos estructurantes turísticos previstos en Tarajalillo, Media Fanega, Calderín y El Salobre en San Bartolomé de Tirajana; o Cueva del Canario, Tauro y Catanga en Mogán.

Asimismo, de conformidad con la aptitud territorial que ya se le reconocía a determinadas piezas territoriales para acoger equipamientos estructurantes turísticos se ha considerado oportuno añadir como tales Juan Grande en San Bartolomé de Tirajana, Los Caserones en La Aldea de San Nicolás, Las Moriscas en Agaete, Llanos de Botija y Sardina en Gáldar y San Felipe en Santa María de Guía, ajustando la delimitación de las Zonas Turísticas Litorales allá donde sea necesario.

En consonancia con el Estudio de Capacidad de Carga, se identifican aquellas piezas territoriales en los dos ámbitos de la Zona Turística Litoral del Noroeste susceptibles de acoger los desarrollos turísticos propuestos vinculados a las piezas agrícolas puras, con el objeto de controlar el tamaño y distribución de las implantaciones a partir de las unidades turísticas previamente identificadas por el Estudio.

Estas piezas turísticas nuevas, entendidas en cualquier caso como equipamientos estructurantes turísticos dentro del modelo turístico insular, pueden ser complementadas con establecimientos alojativos, previéndose una densidad bruta territorial para cada pieza turística nueva de 25 plazas/hectárea puesto que la intención primordial es incrementar, cualificar o complementar la dotación de espacios libres y equipamientos turísticos complementarios asociados a una oferta turística cualificada y muy especializada, diferente a los productos turísticos consolidados en el sur de la Isla.

Por último, la Zona Turística Interior mantiene su potencialidad para incorporar una oferta limitada y muy ajustada ambiental y paisajísticamente al desarrollo del turismo

rural y del turismo de naturaleza en las medianías y cumbres insulares, mayoritariamente asociada a los asentamientos de población en el medio rural.

5.10.4.4. Aspectos territoriales de probable incidencia ambiental en la Alternativa 1

En la **Alternativa 1** se propone un desarrollo territorial donde la necesidad de nuevo suelo urbano para actividades económicas o para albergar nueva población debe evaluarse tras satisfacer actuaciones de renovación y recualificación urbana que modulan la implantación del Modelo de Ordenación Insular, haciéndola depender de la capacidad de gestión del planeamiento urbanístico.

Para cada uno de los ámbitos territoriales se ha buscado el equilibrio con las previsiones futuras de crecimiento demográfico teórico, consolidando las principales centralidades territoriales de la plataforma litoral sureste y reforzando las centralidades locales en el cuadrante insular noroeste.

Respecto a la zonificación, el suelo en Zona D se ajusta a las previsiones teóricas realizadas, de tal manera que la Zona D.2.1 estaría compuesta únicamente por aquellos suelos que, por su ubicación y características, son susceptibles de ser clasificados como urbanos o urbanizables, en función de su interés económico y producción intensiva de bienes y servicios, en el entorno de los principales asentamientos de población con un rol territorial relevante en su ámbito territorial circundante.

De tal manera que en la **Alternativa 1** hay un detrimento insular de 7,53 hectáreas respecto de la superficie total requerida para el año horizonte en 2.050. Mientras las estimaciones teóricas realizadas contabilizan unas necesidades de 1.263,42 hectáreas de suelo susceptible de ser clasificado, en la **Alternativa 1** se propone la aptitud territorial de 1.255,89 hectáreas:

- En el Área Metropolitana de Las Palmas hay un detrimento de 211,91 hectáreas respecto de la superficie requerida estimada, puesto que los principales crecimientos previsibles se derivan a los núcleos de medianías del Cuadrante Insular Noroeste, a pesar de la fragilidad paisajística de su entorno geográfico.
- En la Plataforma Litoral del Este hay un detrimento de 489,74 hectáreas respecto de la superficie requerida estimada, puesto que se busca contener los crecimientos demográficos excesivos de los principales núcleos y decantar el desarrollo económico con la extensión de las piezas económicas ya clasificadas frente a los crecimientos residenciales.
- En la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur hay un detrimento de 54,49 hectáreas respecto de la superficie requerida estimada, puesto que la reducción de determinadas piezas turísticas nuevas, en particular en Santa Águeda, y la reconsideración como áreas libres con equipamiento de determinadas bolsas de suelo contiguas al tejido turístico permiten reducir la superficie susceptible de ser urbanizada.
- En el Cuadrante Insular Suroeste hay un exceso de 152,09 hectáreas respecto de la superficie requerida estimada, puesto que las previsiones de desarrollo turístico y de consolidación de los niveles de servicio en el Valle de La Aldea van a requerir la clasificación de nuevo suelo urbanizable, con los condicionantes propios de las zonas turísticas litorales.
- En el Cuadrante Insular Noroeste hay un exceso de 596,52 hectáreas respecto de la superficie requerida estimada, puesto que ya existe más suelo urbanizable clasificado por el planeamiento urbanístico del que los crecimientos demográficos previsibles en este ámbito requiere, por lo que se configura como el ámbito territorial idóneo para concentrar a futuro los crecimientos residenciales absorbiendo los incrementos poblacionales de otros ámbitos territoriales mediante el refuerzo y consolidación de sus centralidades locales y territoriales.

Esta Zona D.2.1 de la **Alternativa 1** quedaría establecida previamente atendiendo a la identificación de las áreas adecuadas para el desarrollo de las distintas actividades frente a aquellas que no se urbanizarían por considerarse vacíos estructurantes o reservas de suelo a futuro que deberán mantenerse en producción en el caso de presentar aptitudes para desarrollar actividades agropecuarias.

El resto del territorio insular se preserva de su transformación, quedando excluidos de los procesos de urbanización y edificación todos aquellos ámbitos en los que se pueda considerar prevalente su valor en la conformación de un paisaje “tradicional” o característico del territorio en que se ubican, o por su valor ambiental en función de los recursos naturales y patrimoniales en presencia, salvo ante determinadas dinámicas territoriales.

En las medianías insulares, y en algunos casos en determinadas periferias urbanas, las tendencias al decrecimiento de la población permiten aun así plantear, con carácter excepcional y de forma debidamente justificada, una cierta aptitud territorial de los suelos en torno a los principales asentamientos, como las cabeceras municipales de medianías en el corredor noroeste insular, para acoger servicios básicos a escala local de los que puedan ser actualmente deficitarios.

Además, actuaría redirigiendo las tendencias demográficas actuales tendentes a la concentración de población en el corredor sureste, en torno a los núcleos de Telde, Arinaga y El Doctoral. Sin embargo, aun siendo posible la transformación urbanística de estos núcleos de las medianías, peligra su integración paisajística por la fragilidad ambiental de la rica geomorfología propia de las plataformas aterrazadas del noroeste, lo cual requeriría fuertes medidas ambientales correctoras.

Para el resto de zonas ligadas a los valores y recursos en presencia, su regulación quedaría sujeta a estrictas medidas de conservación y restauración de los recursos naturales, paisajísticos y patrimoniales, así como a la implementación de aquellas medidas correctoras necesarias para preservar la integridad y diferenciación de sus condiciones territoriales respecto de los ámbitos de desarrollo urbanístico.

Debido al diferente criterio de ordenación entre las determinaciones nuevas en ámbitos territoriales a desarrollar, más flexibles pero limitadas en su alcance, y las estrictas determinaciones de protección en los ámbitos a conservar, a las que hay que sumar las estrictas medidas correctoras y de compensación exigidas por las nuevas transformaciones urbanísticas, se puede poner en tela de juicio el correcto equilibrio funcional y articulación formal del Sistema Territorial Insular.

En conclusión, en esta **Alternativa 1** se produce un desequilibrio regulatorio entre las zonas a proteger y las zonas a desarrollar, que podría dar lugar a fricciones territoriales que pongan en cuestión el correcto equilibrio sostenible del Sistema Territorial Insular.

ALTERNATIVA 1: EQUILIBRIOS DE SUPERFICIE REQUERIDA ESTIMADA									
PROPUESTA DE CONSOLIDACIÓN TERRITORIAL									
UNIDADES DE ASENTAMIENTO	POBLACIÓN		HECTÁREAS		NIVEL DE SERVICIO				
	2.008	2.050	D.2.1.2050	D.2.1.ALT 1	ACTUAL	PROPUESTO			
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	351.963	456.459	647,85	39,17	I	I	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.		
ARUCAS	24.119	36.995	43,39	126,63	II	II	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.		
TELDE	66.932	119.122	95,48	198,96	II	II	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.		
JINÁMAR	30.183	30.005	-100,92	31,27	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la primera periferia metropolitana.		
SANTA BRÍGIDA	5.230	5.944	-13,14	9,62	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la segunda periferia metropolitana.		
SAN MATEO	3.042	5.630	-0,81	3,71	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la segunda periferia metropolitana.		
TEROR	6.877	8.961	-10,63	4,98	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la segunda periferia metropolitana.		
VALSEQUILLO	5.024	9.770	-14,77	17,52	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la segunda periferia metropolitana.		
BAÑADEROS	2.687	3.942	-2,88	14,89	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la segunda periferia metropolitana.		
CAMBALUD-TRAPICHE	1.126	1.058	-11,18	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.		
TENOYA	3.230	6.632	0,00	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.		
TAFIRA ALTA-EL MONTE	4.392	3.416	-6,35	0,00	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la primera periferia metropolitana.		
LA ATALAYA	3.103	3.901	-6,27	0,86	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.		
UTIACA	553	490	-2,25	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.		
LOMO MAGULLO	1.179	1.116	-5,59	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.		
TENTENIGUADA	943	838	-2,96	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.		
ARIÑEZ	229	-34	0,00	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.		
COSTA AYALA-TINOCA	1.840	1.987	-11,88	7,78	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la primera periferia metropolitana.		
VISVIQUE	3.507	7.765	38,57	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.		
HORNOS DEL REY	409	330	0,00	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.		
LA JARDINERA	1.263	1.247	-4,33	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.		
SAN JOSÉ DEL ÁLAMO	1.309	3.540	25,35	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.		
LOS HOYOS	1.145	526	0,00	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.		
CASA AYALA	2.457	3.355	-2,01	0,82	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.		
LOS GILES	2.011	4.358	-0,45	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.		
LAS MESAS	3.410	7.526	41,80	27,90	0	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la primera periferia metropolitana.		
			696,02	484,11	211,91		En el AT 1 hay un detrimento de 211,91 Ha respecto de la superficie requerida estimada.		
VECINDARIO	60.473	150.280	453,25	141,49	II	II	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
AGÜIMES	5.824	7.856	-3,10	0,00	III	III	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.		
INGENIO	28.880	50.652	42,83	52,58	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
PLAYA DE ARINAGA	8.423	25.969	125,91	0,00	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
CASTILLO DEL ROMERAL	3.034	5.544	2,79	10,28	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
CRUCE DE ARINAGA	9.770	25.877	107,50	0,00	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
ALDEA BLANCA	952	1.356	0,77	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.		
JUAN GRANDE	664	160	-6,80	0,49	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.		
EL GORO-OJOS DE GARZA	3.056	4.967	-12,21	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.		
LAS ROSAS	441	483	-5,28	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
EL BURRERO	1.093	3.592	23,33	0,00	0	IV	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos, reforzando los niveles de servicio.		
POZO IZQUIERDO	588	2.121	-17,83	11,41	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
LA GOLETA	387	860	-5,17	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
			705,99	216,25	489,74		En el AT 2 hay un detrimento de 489,74 Ha respecto de la superficie requerida estimada.		
ARGUINEGUÍN	4.961	6.457	-23,16	20,85	III	III	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.		
TABLERO-MASPALOMAS-PLAYA DEL INGLÉS-SAN AGUSTÍN-SAN FERNANDO	39.534	91.157	277,25	94,76	III	II	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
EL SALOBRE	1.234	3.187	-44,99	55,85	III	III	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.		
PLAYA DE MOGÁN	1.304	2.953	-21,75	1,70	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.		
MONTE LEÓN-MONTAÑA LA DATA	965	2.257	-26,14	15,47	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
TAURITO	51	146	0,00	1,25	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
PUERTO RICO	5.701	21.399	86,17	3,01	0	IV	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos, reforzando los niveles de servicio.		
			247,38	192,89	54,49		En el AT 3 hay un detrimento de 54,49 Ha respecto de la superficie requerida estimada.		
SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA	815	563	-8,82	3,87	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.		
LA ALDEA DE SAN NICOLÁS	7.259	17.255	-10,23	47,87	III	II	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
TEJEDA	1.267	511	-11,07	11,36	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
ARTENARA	624	183	0,00	10,65	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
TASARTE	639	445	-1,60	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.		
CASA DE VENEGUERA	213	355	-3,12	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.		
MOGÁN	1.882	5.111	-13,90	2,88	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
CERCADOS DE ESPINO-EL HORNO	707	891	-7,20	6,65	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
SANTA LUCÍA DE TIRAJANA	601	622	-7,23	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.		
LAS LAGUNETAS	450	224	-2,56	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.		
TEMISAS	359	270	0,00	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.		
FATAGA	373	562	0,00	0,00	0	IV	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos, reforzando los niveles de servicio.		
PLAYA DE SAN NICOLÁS-LOS CASERONES	117	44	-3,08	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.		
			-68,81	83,28	-152,09		En el AT 4 hay un exceso de 152,09 Ha respecto de la superficie requerida estimada.		
GÁLDAR-GUÍA	27.020	35.446	-133,19	126,73	II	II	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.		
AGAETE	4.313	5.531	-41,59	1,61	III	III	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.		
MOYA	5.221	4.402	-46,66	37,35	III	II	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
FIRGAS	5.901	8.453	2,85	113,50	III	II	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.		
VALLESECO	2.186	2.464	-1,19	0,17	III	III	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.		
SARDINA DEL NORTE	3.002	6.835	-60,00	0,00	IV	IV	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos, reforzando los niveles de servicio.		
SAN PEDRO-VECINDAD DE ENFRETE	1.038	340	-9,91	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.		
CAIDROS	271	51	-1,86	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.		
CASA DE AGUILAR	378	247	-2,42	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.		
MONTAÑA ALTA	219	161	-1,05	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.		
FONTANALES	188	-12	-1,82	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.		
EL AGUJERO	339	1.232	-20,32	0,00	0	IV	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos, reforzando los niveles de servicio.		
			-317,16	279,36	-596,52		En el AT 5 hay un exceso de 596,52 Ha respecto de la superficie requerida estimada.		
	770.880	1.224.338	1.263,42	1.255,89	7,53		En la Alternativa 1 hay un detrimento insular de 7,53 Ha respecto de la superficie total requerida en el año horizonte.		

5.10.5. Alternativa 2: desarrollo por renovación y recualificación integral

En la **Alternativa 2** se propone un desarrollo territorial donde la necesidad de nuevo suelo urbano para actividades económicas o para albergar nueva población debe evaluarse tras satisfacer actuaciones de renovación y recualificación urbana que modulan la implantación del Modelo de Ordenación Insular, haciéndola depender de la capacidad de gestión del planeamiento urbanístico.

Alternativa 2



Respecto a la zonificación, el suelo en Zona D estaría compuesto únicamente por los suelos ya clasificados como urbanos, urbanizables o categorizados como asentamiento rural por el planeamiento urbanístico en vigor; y sólo acogería además a aquellos suelos que, por su ubicación y características, son susceptibles de ser clasificados como urbanos o urbanizables, en función de su proximidad geográfica a las áreas de crecimiento demográfico previsible, su interés económico y/o aptitud para la producción intensiva de bienes y servicios.

Esta Zona D de la **Alternativa 2** atendería a la identificación de las áreas adecuadas para el desarrollo de las distintas actividades frente a aquellas que no se urbanizarían por considerarse vacíos estructurantes o reservas de suelo a futuro que deberán mantenerse en producción en el caso de presentar aptitudes para desarrollar actividades agropecuarias.

El resto del territorio insular se preserva de su transformación, quedando excluidos de los procesos de urbanización y edificación todos aquellos ámbitos en los que se pueda considerar prevalente su valor en la conformación de un paisaje “tradicional” o característico del territorio en que se ubican, o por su valor ambiental en función de los recursos naturales y patrimoniales en presencia, salvo ante determinadas dinámicas territoriales.

En las medianías insulares, y en algunos casos en determinadas periferias urbanas, las tendencias al decrecimiento de la población permiten aun así plantear, con carácter excepcional y de forma debidamente justificada, una cierta aptitud territorial de determinadas Zonas B.a y B.b contiguas a los núcleos y asentamientos del medio rural para acoger servicios básicos a escala local de los que puedan ser actualmente deficitarios, para contrarrestar la pérdida de población y fomentar su arraigo.

Para el resto de zonas ligadas a los valores y recursos en presencia, su regulación quedaría sujeta a estrictas medidas de conservación y restauración de los recursos naturales, paisajísticos y patrimoniales, así como a la implementación de aquellas medidas correctoras necesarias para preservar la integridad y diferenciación de sus condiciones territoriales respecto de los ámbitos de desarrollo urbanístico.

5.10.5.1. El alcance de los cambios instrumentales en la zonificación de la Alternativa 2

Dada las diferentes aptitudes territoriales diagnosticadas, se hace necesario señalar en la **Alternativa 2** qué piezas territoriales son más adecuadas para el crecimiento urbano y la cualificación del mismo como una nueva Zona D.2.1, para diferenciarlas de aquellas piezas territoriales de uso agrícola intensivo actual o potencial que no deben quedar adscritas a los crecimientos urbanos previstos como una nueva Zona B.c.1 o Zona B.c.2, en función de su alta o moderada productividad.

Aplicando criterios territoriales de adecuación y eficiencia, la zona D de la **Alternativa 2** estaría compuesta por los suelos clasificados como urbanos, urbanizables o categorizados como asentamiento rural por el planeamiento urbanístico en vigor. Pero también por parte de los suelos adscritos a la Zona B.b.3 por el PIO/GC/2004, en concreto aquellos que por su ubicación y características son susceptibles de ser clasificados como suelos urbanos o suelos urbanizables la quedar insertados en el tejido urbanístico existente, que pasan a definirse como Zona D.2.1.

Igualmente, se incluyen como Zona B.c.1 aquellas partes de los suelos adscritos a la Zona B.b.1.1 por el PIO/GC/2004 conformadas por piezas agrícolas de alta productividad que, en función de su interés económico y producción intensiva, son reconocidos como elementos territoriales de relevancia estratégica y valor estructurante para el tejido urbanístico colindante.

Por último, se añadirían como Zona D.2.2 aquellos suelos adscritos a la Zona B.b.4 o Zona B.a.3 que se encuentren igualmente incluidos en las zonas turísticas litorales por su aptitud para acoger equipamientos estructurantes turísticos, así como aquella parte de los suelos adscritos a la Zona B.a.3 o Zona B.b.3 quedan delimitados como C.2 cuando, quedando inscritos dentro

del crecimiento regular del tejido urbanístico, sean aptos para articular los distintos tejidos y redes en él presentes mediante la implantación de espacios libres, equipamientos y dotaciones al servicio de la población residente y turística.

En el caso de la Zona B.a.3 y la Zona B.b.3 se han incorporado como Zona D.2.1 aquellos suelos de adscripción directa, por ser áreas territoriales colindantes o contiguas a suelos ya ocupados o susceptibles de una ocupación urbanística del suelo, evitando su atomización y la fragmentación del espacio productivo existente, siempre y cuando no sean reconocibles otros valores naturales o funciones territoriales que deban ser protegidos.

En conclusión, la nueva Zona D.2.1 reconfigura instrumentalmente aquella parte de las anteriores Zonas B.a.3 y B.b.3 que pueden efectivamente satisfacer las necesidades de desarrollo urbano y económico en las zonas directamente colindantes o contiguas al crecimiento regular del tejido urbanístico existente que se pretende potenciar desde la **Alternativa 2**.

Las restantes partes de los suelos B.a.3, B.b.1.1, B.b.3 y B.b.4 se caracterizan por ser áreas territoriales que pudieran ser susceptibles de incardinarse directamente en el tejido urbanístico, pero se propone su preservación dentro del modelo de ordenación insular, más allá del tipo de usos y actividades que resulten compatibles.

Por su parte, en el caso de la Zona B.b.1 esa aptitud de adscripción tiene un carácter más excepcional, al incorporar áreas agrícolas actuales o potenciales con determinadas características paisajísticas de valor estructurante aptas para desarrollar intensivamente dicha actividad de manera compatible con nuevos desarrollos urbanísticos de carácter productivo, industrial y de servicios.

Por último, en el caso de la Zona B.b.5 se han incorporado aquellos suelos aptos para compatibilizar de manera excepcional la actividad productiva intensiva actual o potencial con su función paisajística y ambiental, pues habiendo sido terrenos agrícolas en su mayoría en desuso reúnen en la actualidad esa doble condición, que debe ser sopesada por el planeamiento a la hora de pormenorizar los usos compatibles, así como el alcance e intensidad de las implantaciones permitidas.

Por lo demás, dado que sólo se incorporan aquellas partes del territorio más afines con las aptitudes territoriales diagnosticadas, se mantiene en su configuración actual el resto de zonas de ordenación de los recursos naturales.

Alternativa 2 **Aptitud para la clasificación de suelo urbanizable**

ZONAS RR.NN.	APTA	CONDICIONADA	EXCEPCIONAL	PROHIBIDA
A.1				
A.2				
A.3				
B.a.1				
B.a.2				
B.a.3				
B.b.1				
B.b.2				
B.b.3				

ZONAS RR.NN.	APTA	CONDICIONADA	EXCEPCIONAL	PROHIBIDA
B.b.4				
B.b.5				
B.c.1				
B.c.2				
B.c.3				
C.1				
C.2				
D.1.1				
D.1.2				
D.1.3				
D.2.1				
D.2.2				

5.10.5.2. La adecuación de las redes de infraestructuras a las demandas territoriales inducidas

En función de los niveles de servicio de las redes de infraestructuras existentes, en el Modelo de Ordenación Insular de la **Alternativa 2** las infraestructuras estructurantes o las directrices al planeamiento urbanístico que se correspondan con la identificación de las redes viarias y de transporte (terrestre, marítimo o aéreo), la red de espacios de interés insular o la red de infraestructuras básicas se desarrollan con el objetivo de adecuar su capacidad a las demandas territorialmente inducidas por el desarrollo previsto de los tejidos.

Esta demanda territorialmente inducida puede llegar a requerir la implantación de nuevas redes de infraestructuras complementarias a las existentes, para distribuir mejor en el territorio las demandas previstas en un escenario de desarrollo del tejido urbano que busca equilibrar el sistema de centralidades territoriales existentes y previstas.

▪ **Respecto a las redes viarias**

Aunque se mantiene la diferenciación entre actuaciones de mejora de la red viaria estructurante existente, planteando aquellas actuaciones correspondientes a la mejora de la seguridad y características geométricas de la red principal insular, se incorporan nuevas actuaciones relacionadas con la accesibilidad a los núcleos de población que poseen o desarrollan funciones de centralidad en sus respectivos ámbitos territoriales cuando esta centralidad da servicio a varios núcleos de población de su entorno inmediato.

Estas nuevas actuaciones viarias pretenden asegurar la optimización del doble mallado de carreteras propuesto, de forma complementaria con la extensión del sistema de transporte de infraestructura propia y modo guiado a los dos corredores costeros.

Así, al igual que en la anterior alternativa de ordenación, en el Área Metropolitana de Las Palmas el desarrollo de la primera periferia y la concentración de equipamientos y dotaciones de escala supralocal, junto a la posibilidad territorial de nuevos desarrollos de tejido económico para fomentar una estrategia de relocalización de actividades industriales incompatibles con el tejido residencial, lleva a plantear un refuerzo de la red

de accesibilidad territorial en ese ámbito territorial ante las situaciones de saturación y altos niveles de servicio de algunos tramos y puntos kilométricos de la GC-3.

Para redistribuir esta demanda de accesibilidad, en la **Alternativa 2** se plantean también distintas estrategias simultáneas de recualificación viaria. Por un lado, para diferenciar los tráficos locales de los tráficos de paso se plantea un nuevo eje viario que interconecte la Avenida de Escaleritas con Los Giles, a través de la Feria del Atlántico. El desarrollo de este eje viario estructurante queda condicionado a la implantación futura de los usos previstos en las lomas de Los Giles y Montaña Blanca.

Mientras tanto, para segregar y repartir los tráficos de las medianías y de la primera periferia metropolitana se plantea un doble corredor viario estructurante que genere un anillo viario en la primera periferia metropolitana, absorbiendo los tráficos provenientes de las distintas vías de conexión existentes actualmente entre San Lorenzo, La Calzada, Tafira y Barranco Seco.

Este anillo viario absorbería las necesidades de movilidad de los tráficos de medianías hacia los equipamientos y dotaciones autonómicos al servicio de la población insular que se prevé implantar, a modo de ramal de distribución de la GC-3 desde ambos extremos, como fórmula para complementar los niveles de servicio en el tronco principal de esta vía, entre Lomo Los Frailes y Pedro Hidalgo.

Además, permitiría absorber sin necesidad de nuevos trazados viarios los tráficos desde el interior de la Isla hacia la primera periferia metropolitana mediante la mejora de la sección y características geométricas del tridente viario configurado por la GC-110, la GC-310, la GC-320 y vías similares.

La configuración territorial de este corredor viario estructurante deberá surgir del análisis previo de los niveles de servicio de las infraestructuras actualmente previstas o en desarrollo. De este análisis territorial previo de la malla viaria del Área Metropolitana de Las Palmas en su conjunto, se han de obtener las soluciones de accesibilidad territorial para los problemas de servicio y congestión que se prevé empeoren en la GC-1 y en la GC-3.

Asimismo, para evitar los tráficos de interconexión entre los núcleos del segundo arco metropolitano, se plantea la mejora de la sección y características geométricas de las vías GC-41, GC-42 y GC-43 que interconectan los núcleos de Valsequillo, Vega de San Mateo y Teror, así como los principales ejes viarios alternativos de conexión hacia la primera periferia metropolitana: la GC-15 y la GC-21, cuyo constreñimiento por la consolidación de los tejidos residenciales en sus márgenes y la intrincada orografía que atraviesan les resta capacidad de servicio.

En otro orden de cosas, para resolver el acceso viario desde el Área Metropolitana de Las Palmas hacia la Península de La Isleta y el Puerto de Las Palmas, se plantea soterrar el enlace de la GC-2 y la GC-1 entre Alcaravaneras y Belén María, para resolver a dos niveles las conexiones territoriales con la trama urbana de Las Palmas de Gran Canaria y el tráfico de paso y de mercancías con destino al Puerto de Las Palmas.

Este trazado alternativo a dos niveles, uno urbano en superficie y otro especializado soterrado, se configuraría para segregar el tráfico de paso y de mercancías que requiere penetrar en la zona de servicio portuaria conectando directamente, desde el enlace de Belén María, con los ejes de acceso a El Sebadal y al Puerto de Las Palmas, sin condicionar la actividad portuaria en las dársenas de la zona de servicio portuario.

Por su parte, si atendemos a las dinámicas urbanas inducidas por los equipamientos y dotaciones ubicados en torno al corredor interior en la primera periferia del Área

Metropolitana de Las Palmas, en las que la GC-3 de circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria no ha supuesto una barrera territorial a los crecimientos urbanísticos (como puede observarse en los desarrollos urbanísticos de Arucas, Tamaraceite y Siete Palmas) existe un riesgo cierto de pervertir el límite entre el medio urbano y el medio rural en las medianías de Telde, Ingenio y Agüimes.

La traslación de este proceso urbanístico inducido, más si cabe teniendo en cuenta que estaba prevista una vía de alta capacidad para la prolongación de dicho corredor interior, supondría una pulsión de crecimiento demográfico y desarrollo especulativo en Telde hacia la Vega de San Roque, Lomo Magullo y Valsequillo; o en Ingenio y Agüimes hacia La Montañeta, Llano Carrión y Montaña de Agüimes.

Para evitar dicho efecto territorial, se ha previsto redirigir los crecimientos residenciales de Telde hacia la costa, en torno a la GC-10 preservando los suelos agrícolas hacia el oeste del núcleo urbano en contraprestación por la ocupación de nuevos suelos en la vega agrícola de Telde, mejorando las conexiones transversales y longitudinales entre el corredor litoral y el corredor interior.

En su momento, dicha vega agrícola de Telde fue salvaguardada de los crecimientos urbanísticos a propuesta del Ayuntamiento de Telde, a pesar del reconocimiento de sus aptitudes territoriales para el crecimiento regular del tejido residencial realizado por el anterior Plan.

Con el transcurso de los años, los desarrollos urbanísticos en Telde han seguido fragmentando los suelos agrícolas de la vega agrícola sin haberse producido, por un lado, la consolidación de las áreas de refuerzo de centralidad previstas al oeste de este núcleo de población, y por otro lado, sin preservar de forma territorialmente coherente los valores productivos y paisajísticos propios de la vega agrícola.

Con la red viaria de la **Alternativa 2** se acota el límite máximo de crecimiento conurbano entre el casco de Telde y la GC-1, desplazando la centralidad territorial al este para alejarla de la Vega de San Roque, Lomo Magullo y Valsequillo al objeto de preservar los valores ambientales y paisajísticos de las piezas territoriales al oeste del casco de Telde.

En iguales condiciones de aptitud territorial se han identificado los crecimientos urbanísticos entre Carrizal y Arinaga, o entre Arinaga y Vecindario, por lo que la extensión del corredor interior hacia los núcleos de Ingenio y Agüimes no resulta territorialmente adecuada respecto de las tendencias demográficas y dinámicas urbanas observadas.

La complejidad territorial existente, con presencia de elementos naturales de gran relevancia como la Montaña de Agüimes o el Barranco de Guayadeque, llevan a replantear el trazado de este corredor viario estructurante.

En esta ocasión, ante la necesidad de dotar de una adecuada accesibilidad a los núcleos de Ingenio y Agüimes sin cargar el tejido urbano con los posibles tráficos de paso, así como para resolver las diferencias altimétricas en la red viaria con unas adecuadas condiciones de geometría vial, se plantea la reconfiguración del corredor interior bordeando las piezas agrícolas de Las Rosas, desde El Santísimo hasta Cruce de Arinaga.

De esta manera, se mantendría una adecuada accesibilidad de los núcleos de Ingenio y Agüimes a la centralidad territorial de Vecindario y Arinaga, diferenciando estos tráficos de corto y medio recorrido, de los tráficos de medio y largo recorrido que transcurren paralelamente por la actual GC-1.

Además, se reducirían los impactos ambientales sobre la Montaña de Agüimes o el Barranco de Guayadeque y se limitarían los procesos urbanísticos inducidos sobre las vegas agrícolas perimetrales de Ingenio y Agüimes, cuya conservación definiría un nuevo borde urbano respecto de las variantes de circunvalación que el planeamiento

urbanístico pudiera prever para la actual GC-100 a su paso como travesía urbana por sendos núcleos.

Por esta razón, para este tramo del corredor interior también se prevé realizar un análisis territorial previo de la malla viaria de este ámbito de ordenación estratégica de la Plataforma Litoral del Este en su conjunto, para obtener las soluciones de accesibilidad territorial más adecuadas para los problemas de servicio y congestión que se prevé empeoren en la GC-1 y en la GC-100.

Estas nuevas actuaciones viarias pretenden asegurar la optimización del doble mallado de carreteras propuesto, intentando contener el incremento de densidad viaria en este ámbito territorial ajustando las posibles soluciones al análisis previo de los niveles de servicio de las infraestructuras actualmente previstas o en desarrollo, sin congestionar las vías existentes por las nuevas demandas propuestas.

En el Cuadrante Insular Noroeste el principal eje viario sigue siendo el corredor litoral actual de la GC-2, cuyo desdoblamiento en todo su trazado permitirá configurar una vía de alta capacidad entre Agaete y Las Palmas de Gran Canaria, cuya prolongación hasta La Aldea de San Nicolás, permite dotar a este último núcleo urbano, que es la principal centralidad territorial en su ámbito, de iguales condiciones viarias de seguridad y servicio que en el resto de la Isla.

Sin embargo, la mayoría de los núcleos urbanos que concentran los equipamientos y dotaciones al servicio de la población de este ámbito territorial se ubican en las medianías, con difíciles accesos desde la angosta plataforma litoral.

Aunque la previsión del PIO/GC 2004 a este respecto era configurar un corredor interior de media capacidad, en la **Alternativa 2** se apuesta por mejorar la seguridad y características geométricas de las conexiones transversales existentes con el corredor litoral y de toda la red viaria estructurante de interconexión entre núcleos, resolviendo los principales estrangulamientos de los ejes viarios mediante variantes de trazado y viaductos que mejorasen la capacidad de servicio de las mismas.

No obstante, esta mejora de las relaciones territoriales pasa por reconfigurar los puntos de enlace de la actual variante de la GC-200 en su conexión con los núcleos de población de Playa de La Aldea y La Aldea de San Nicolás, asumiendo las posibles variantes en los ejes viarios estructurantes que sean necesarias para segregar los tráficos de paso del tráfico local por dichos asentamientos.

Además, la conexión territorial del Valle de La Aldea con el Cuadrante Insular Noroeste permitiría dotar de un punto de acceso al transporte marítimo y terrestre cercano a La Aldea de San Nicolás, al depender del Puerto de Las Nieves, e inducir procesos de apoyo logístico a los nuevos desarrollos turísticos previstos en La Aldea de San Nicolás, complementando la actividad secundaria, terciaria y cuaternaria del tejido económico de este Cuadrante Insular Noroeste.

Por último, para organizar el crecimiento en las nuevas zonas de interés estratégico previstas, situadas normalmente en un entorno urbano consolidado para inducir mejoras importantes en las características geométricas y ambientales de la ordenación urbana, se plantea la reconfiguración de determinados ejes viarios estructurantes al igual que en la alternativa de ordenación anterior.

Principalmente, se apuesta por prever variantes de circunvalación de los principales núcleos de población (Tamaraceite, Vega de San Mateo, Teror, Mogán, etc.) siendo prioritarios aquellos en los que se produzca la interferencia de tráficos de paso con los tráficos locales, como en Agaete, Telde, El Tablero o La Aldea de San Nicolás, al igual que en la alternativa de ordenación anterior.

Las diferencias de actuación en la **Alternativa 2** se plantean, por un lado, en Santa María de Guía y Gáldar, donde la consolidación de la centralidad comarcal con la entrada en servicio del equipamiento comercial previsto, podría llegar a suponer la interferencia de tráficos de paso y locales entre Llano Alegre y San Isidro.

A medida que se consoliden los tejidos residenciales en Los Quintanas y los nuevos tejidos económicos en Las Moriscas podría ser adecuado prever un eje alternativo a la GC-2, a modo de ramal de distribución, que absorba los tráficos locales segregándolos del tráfico de paso, que quedarían asociados a la actual traza de la GC-2.

Por otro lado, en La Aldea de San Nicolás se mantiene la opción de trazar una variante sensiblemente paralela al borde norte del Barranco de La Aldea para salvaguardar el cauce público y el tejido productivo primario, ante las limitaciones de la GC-200 a su paso por los núcleos urbanos de Playa de La Aldea y del casco urbano.

En cualquier caso, al igual que en la alternativa de ordenación anterior, es necesario prestar atención al establecimiento, mediante cualquier tipo de vía en la trama urbana, de unas conexiones viarias adecuadas encaminadas a resolver de modo directo aquellas relaciones funcionalmente especializadas a escala local, entre los núcleos desarrollados y los crecimientos urbanísticos previstos.

▪ **Respecto de las redes de transportes**

Al igual que en la alternativa de ordenación anterior, en la **Alternativa 2** se mantienen las actuaciones que afectan a la red de transporte colectivo, a la red de transporte marítimo o a la red de transporte aéreo propuestas en el PIO/GC 2004.

Así, a partir de la delimitación de la zona de servicio del Aeropuerto de Gran Canaria, se mantiene la previsión de las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias y los espacios de reserva que garantizan la posibilidad de desarrollo y crecimiento de dicha infraestructura, según la progresión de la demanda prevista.

Esta infraestructura aeroportuaria, mejorada y ampliada, se complementa con las actuaciones portuarias identificadas por el PIO/GC 2004 que se mantienen para asegurar el sostenimiento de la actividad náutica para el transporte de pasajeros y de mercancías, así como de refugio de embarcaciones en general concentrando los impactos en aquellas piezas territoriales del ámbito litoral insular con aptitudes territoriales para acoger este tipo de infraestructuras sin poner en mayor riesgo los frágiles ecosistemas marinos que bordean la Isla.

Además, atendiendo a la correspondiente delimitación de las zonas de servicio portuaria de interés general, autonómico e insular, según su caso, se propone mejorar las conexiones logísticas de los desarrollos portuarios entre sí y con el Aeropuerto de Gran Canaria, para lo que cual se prevé en la **Alternativa 2**, al igual que en la alternativa de ordenación anterior, el estudio de la implantación de carriles especializados para tráfico pesado y vehículos de alta ocupación en la GC-1, la GC-2 y la GC-3 como principales corredores viarios estructurantes.

La previsión de trazados alternativos para el corredor interior y de nuevos ejes viarios estructurantes en torno a las principales centralidades territoriales, permitirían reducir los niveles de servicio de estos corredores viarios estructurantes, lo cual posibilitaría su reconfiguración para acoger dichos carriles especializados, en la mayoría de los casos.

Por último, al igual que en la alternativa de ordenación anterior, en la **Alternativa 2** se incorpora la previsión de la extensión hasta Agaete del corredor del sistema guiado de

transporte colectivo y su posible complementariedad con el transporte de mercancías, en desarrollo del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte de Canarias.

De esta manera, los principales polos de accesibilidad insular (esto es, los puertos y el Aeropuerto de Gran Canaria) podrían aprovechar las sinergias territoriales derivadas de la implantación del sistema guiado de transporte colectivo para el transporte de mercancías de exportación e importación con origen o destino en los principales polígonos industriales de la Isla, en aquellas horas valle en que el tráfico de pasajeros sea menor, sin necesidad de prever infraestructuras específicas sino incorporando convoyes adecuados a tal fin.

Esta prolongación del corredor de transporte colectivo permite mejorar las condiciones de accesibilidad en todo el Cuadrante Insular Noroeste, teniendo en cuenta que las posibilidades de seguir ampliando la actual GC-2, o de prever trazados alternativos por los núcleos de medianías, tendrían efectos ambientalmente significativos por la configuración orográfica y los valores naturales existentes.

Además, las nuevas áreas fijadas como susceptibles de asumir estaciones o paradas de dicho sistema de transporte permitirían potenciar el papel estructurante de las principales conexiones transversales en el entorno de los núcleos urbanos colindantes con la GC-2, destacando por sus implicaciones territoriales Bañaderos, El Roque y Llano Alegre, además de las centralidades territoriales de Santa María de Guía, Gáldar, San Isidro, Las Moriscas, Agaete y Puerto de Las Nieves.

Pero esta prolongación del corredor de transporte colectivo deberá ser desarrollada tras un análisis territorial previo de las condiciones de accesibilidad en todo el Cuadrante Insular Noroeste.

Por último, al igual que en la alternativa de ordenación anterior, en la **Alternativa 2** se plantea la creación de una red secundaria de transporte colectivo en las principales conurbaciones insulares del Área Metropolitana de Las Palmas y de la Plataforma Litoral del Este para redistribuir y absorber los pasajeros de los sistemas locales de transporte público hacia o desde el sistema guiado de transporte público propuesto.

Esta red secundaria de transporte colectivo insular podría llegar a plantearse como un elemento cualificador de la oferta turística en la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur y en el Cuadrante Insular Suroeste donde, a partir de los corredores viarios existentes se pueden plantear rutas alternativas de conexión por los principales itinerarios turísticos, o incluso novedosos medios de conexión tales como un tren turístico, aqua-taxis o teleféricos que permitan acercar a los turistas a los valores naturales, culturales y paisajísticos radicados entre Maspalomas, Mogán, La Aldea y Agaete.

▪ Respetto a la red de espacios de interés insular

Al igual que en la alternativa de ordenación anterior, aquellas áreas libres estructurantes del PIO/GC 2004 en las que se podía prever o se indicaba la localización de equipamientos inductores de crecimiento y articulación del sistema urbano se incluyen en la **Alternativa 2** en la forma de parques urbanos, parques conurbanos o parques periurbanos, según el caso.

Debido a la reducción operada en la Zona D, en la **Alternativa 2** se ajustan las restantes áreas libres estructurantes a aquellas piezas territoriales que se correspondan con espacios y enclaves que han de permanecer fundamentalmente libres de urbanización.

En algunos casos, en función de sus características naturales o usos actuales, pueden excepcionalmente albergar actuaciones o instalaciones singulares al servicio de la trama urbana siempre que no alteren la función natural, paisajística, rural, de espacio libre,

etc., que en cada caso le corresponda, bien fuera por su valor ambiental propio, bien porque así lo requiere la estructuración del territorio a gran escala.

Para el análisis y delimitación de estas nuevas áreas libres estructurantes se han de seguir igualmente los criterios generales de prevención de riesgos y ordenación del paisaje a la hora de acometer la minimización de los riesgos ambientales y la integración paisajística de las actuaciones de transformación urbanística correspondientes, cuando puedan afectar al entorno de suelos que se consideren inadecuados topográficamente, por cercanía a elementos singulares del paisaje o a cauces públicos de barrancos o a vacíos territoriales estructurantes.

Además, aquellas piezas territoriales que, por su entidad y ubicación intermedia entre el sistema rural y el sistema urbano, presentan aptitudes territoriales para acoger áreas libres con equipamiento o dotaciones de ámbito territorial y de uso público, con una clara función estructurante, se incorporaron en la **Alternativa 2** como áreas libres con equipamiento, manteniéndose buena parte de los emplazamientos ya previstos por el PIO/GC 2004, por ser coherentes con los condicionantes de integración urbanística y territorial derivados de su localización en el medio insular.

Sin embargo, en el Área Metropolitana de Las Palmas se decide desdoblar en dos áreas diferenciadas la pieza territorial de las Charcas de San Lorenzo, para preservar el ámbito ambientalmente más frágil, coincidente con las charcas de barro existentes, del resto de las Lomas de San Lorenzo, cuya ubicación en el entorno de los tejidos residenciales de San Lorenzo, Almatriche, Tamaraceite y Siete Palmas lo configuran como un área con aptitudes territoriales para concentrar en sus bordes equipamientos y dotaciones al servicio de la población circundante, a modo de parque conurbano de la primera periferia metropolitana.

Respecto a las piezas territoriales de los Llanos de Guinea y las Lomas del Sabinal y Salto del Negro, ambas poseen unas innegables cualidades territoriales, tanto por sus características topográficas como topológicas, para desempeñar un papel relevante en el desarrollo futuro de Las Palmas de Gran Canaria. Dada su situación de atalaya que las hace claramente perceptibles desde el resto de la ciudad, cualquier desarrollo futuro de estas piezas debe considerar en primer lugar la incidencia paisajística sobre el conjunto urbano.

Además del existente Parque Periurbano de San José del Álamo, se proponen en la **Alternativa 2** dos grandes áreas con aptitudes territoriales para que el planeamiento delimite, ordene y ejecute dos nuevos parques periurbanos en el entorno del Área Metropolitana de Las Palmas: las piezas territoriales de El Lasso y Pedro Hidalgo, y en el entorno de Rosiana por encima de Lomo Cementerio.

Estas piezas territoriales reúnen condiciones territoriales idóneas para albergar grandes espacios libres de escala metropolitana, a la vez que ayudan a articular espacialmente el mallado territorial, cualificando los desarrollos urbanos en su entorno inmediato y disuadiendo el uso recreativo de los espacios protegidos.

Además, su conexión viaria con el corredor interior y la GC-3 les confiere una gran accesibilidad desde todo el Área Metropolitana de Las Palmas, equilibrando los espacios disuasorios en los dos vértices territoriales de este ámbito territorial, respecto de los equipamientos y dotaciones públicas concentradas en el tramo central de la GC-3.

Esta conexión viaria se verá mejorada aún más por la previsión de nuevos ejes viarios de media capacidad en la primera periferia metropolitana o de nuevos ejes viarios estructurantes en el entorno del área de crecimiento exógeno prevista en Telde, por lo

que en la **Alternativa 2** se diversifican los puntos de acceso a las distintas piezas territoriales identificadas.

Por otro lado, la apuesta de la **Alternativa 2** por redirigir las tendencias de crecimiento urbanístico de Telde hacia la GC-1, como estrategia territorial para preservar el borde de contacto hacia el oeste con el medio rural y natural, tiene como consecuencia la oportunidad territorial de concentrar una nueva área libre con equipamiento en el ámbito del Barranco de Ojos de Garza.

Esta pieza territorial posee muy buenas condiciones de accesibilidad territorial desde la GC-140 que, en su momento, enlazará con el corredor interior y con la variante del corredor litoral a su paso por el ámbito aeroportuario. Por sus características territoriales y ubicación equidistante entre Telde e Ingenio, constituye un emplazamiento alternativo para aglutinar equipamientos y dotaciones de escala territorial amplia.

Asimismo, en la Plataforma Litoral del Este, se mantiene en la **Alternativa 2** con iguales condiciones de aptitud territorial la zona de Corralillos para acoger un posible parque periurbano, por su cercanía a la ciudad polinuclear de Los Llanos de Arinaga.

Esta pieza territorial gozará de una accesibilidad reforzada una vez se ejecute la prolongación del Corredor Interior hasta El Doctoral, por lo que constituye un emplazamiento idóneo para aglutinar igualmente equipamientos de escala territorial amplia con predominio de espacios libres para usos estanciales y recreativos que complementen las actuales instalaciones puntuales, aunque de gran consumo de suelo, existentes.

Por su parte, en la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur, para definir mejor el límite de la zona turística litoral del sur en los Llanos del Berriel hacia la franja costera, se ajusta en la **Alternativa 2** esta pieza territorial para acoger equipamientos estructurantes turísticos que consoliden ya existentes junto al actual aeródromo, preservando ambientalmente las llanuras de Juan Grande de cualquier transformación urbanística para evitar posibles efectos significativos sobre uno de los principales hábitat lacustres, como es Juncalillo del Sur.

En la misma línea, la **Alternativa 2** reconsidera el área libre con equipamiento propuesta en el lugar conocido como Junta de los Caminos, en los Altos de Puerto Rico en Mogán, por invadir parcialmente una Zona de Especial Conservación, de difícil acceso y carente de aptitudes territoriales suficientes para albergar este tipo de equipamientos estructurantes turísticos.

En el entorno de las actuales piezas turísticas en proceso de consolidación existen otros suelos con mejores aptitudes territoriales para acoger este tipo de áreas libres con equipamiento estructurante, sin forzar su integración ambiental y paisajística.

Una de estas piezas territoriales se ubica en la Cañada del Burro, donde ya se preveían dos áreas contiguas de vertido controlado de residuos inertes que podrían perfectamente reconducir sus respectivos Planes de Restauración para constituirse, en el futuro, en una nueva área libre con equipamiento estructurante de fácil acceso desde el enlace a Puerto Rico de la GC-1 y desde el enlace de Balito de la GC-500.

Por su parte, la pieza territorial en torno al Morro del Guincho permitiría asumir una nueva área libre con equipamiento estructurante que supere la escala local de los desarrollos turísticos de Tauro, diversificando aún más la oferta complementaria en este punto intermedio del tejido turístico de los barrancos del suroeste.

Además, su implantación territorial permitiría corregir en parte los impactos ambientales originados por la ejecución de la prolongación de la GC-1 en este tramo del Barranco de Tauro.

Respecto al Cuadrante Insular Suroeste, al igual que en la alternativa de ordenación anterior, se plantea la incorporación de un área libre con equipamiento estructurante en La Aldea de San Nicolás que complemente los desarrollos turísticos previstos en Playa de La Aldea, constituyendo por sí misma una pieza territorial turística nueva por lo que debe ser incorporada a la delimitación de la Zona Turística Litoral Noroeste.

En la **Alternativa 2** esta pieza territorial, ubicada a la entrada del Valle de La Aldea, reúne aptitudes territoriales suficientes y también tiene asegurada su accesibilidad por lo que es idónea para la implantación singular de determinados equipamientos turísticos estructurantes que necesariamente fundamentarán su oferta en las peculiaridades paisajísticas, culturales y en los recursos naturales de la comarca, como forma de diversificar y dinamizar su economía.

Por último, al igual que en la alternativa de ordenación anterior, en el Cuadrante Insular Noroeste se han identificado diversas piezas territoriales, algunas en proceso de consolidación y otras recuperadas para su desarrollo territorial, en las que el planeamiento urbanístico ya preveía el desarrollo de equipamientos turísticos estructurantes. Este es el caso de Playa Canaria y Sardina, o Las Moriscas.

En este último caso, la pieza territorial de Las Moriscas se destina completamente a área libre con equipamiento, en ambos márgenes de la GC-2, trasladando los usos industriales previstos a una nueva ubicación más escondida respecto de dicha vía pero con similares condiciones de accesibilidad, como forma de definir un enclave turístico diferenciado entre El Juncal y Las Moriscas, que no desmerezca de los valores ambientales y paisajísticos existentes en este tramo de acceso al Valle de Agaete desde la GC-2.

Esta área libre con equipamiento de carácter turístico en Las Moriscas se complementa con la pieza territorial de Las Hoyillas, destinada por el planeamiento urbanístico a espacios libres y equipamientos de usos sociosanitario, en la que se ha de garantizar que no se altere en lo sustancial la condición de vacío del área y se asegure su adaptación al paisaje, dada su ubicación en ladera.

Estos posibles equipamientos estructurantes tienen su accesibilidad territorial asegurada mediante la GC-2, pero incrementarían su interconexión en la **Alternativa 2** con la mejora de la sección y trazado de la actual vía que bordea por el este a la Montaña de Amagro, desde Barrial hasta Sardina del Norte.

En otro orden de cosas, merece una atención especial la pieza territorial de San Felipe. Esta angosta superficie sólo permite plantear una pieza de desarrollo de equipamientos estructurantes apoyada en la estrecha plataforma costera, que sirva de colofón a los tejidos residenciales y turísticos previstos entre los núcleos de San Felipe y Bañaderos.

Esta zona, más clara de apertura al mar, presenta un limitado potencial turístico para el recreo y ocio náutico, por lo que es factible la incorporación de una determinada oferta alojativa y de equipamiento estructurante de extrema calidad, basada en productos hoteleros de alta cualificación y fuertemente especializados con fundamento en las peculiaridades paisajísticas, culturales y en los recursos naturales de la comarca, como forma de diversificar y dinamizar la economía en este ámbito territorial.

Además, en la **Alternativa 2** la mejora de la movilidad con el desdoblamiento de la GC-2 hasta Agaete y la previsión de prolongación del sistema guiado de transporte colectivo aseguran una adecuada accesibilidad territorial a esta franja litoral.

Por último, al igual que en la alternativa de ordenación anterior, en la **Alternativa 2** la previsión de una red de espacios de interés insular se complementa con la identificación de los principales conectores urbanos, paisajísticos y costeros, con la identificación de los principales barrancos de la Isla como principales conectores geográficos del mallado territorial y de los frentes litorales y vías urbanas del tejido residencial.

- **Respecto a la red de infraestructuras básicas**

Al igual que en la alternativa de ordenación anterior, en la **Alternativa 2** se refuerza la producción de las dos centrales productoras de energía con la propuesta, por un lado, de nuevas fuentes de combustibles para asegurar la producción convencional de energía; y por otro lado, de nuevas centrales hidroeléctricas, aprovechando los distintos embalses y depósitos de agua existentes con características técnicas para hacer viable la implantación de sistemas de almacenamiento y gestión energética basados en el aprovechamiento de la energía potencial producida en el salto de las aguas desde distintas cotas altimétricas.

Por su parte, al igual que en la alternativa de ordenación anterior, en la **Alternativa 2** se mantienen las propuestas para fomentar la concentración de instalaciones de aprovechamiento de los recursos eólicos y solares en el Cuadrante Insular Noroeste y en la Plataforma Litoral del Este.

Para no provocar un impacto paisajístico significativo por la proliferación de instalaciones puntuales de aprovechamiento de energías renovables en las distintas piezas agrícolas tanto puras como mixtas con potencial de aprovechamiento energético, en la **Alternativa 2** se fomenta la concentración de las implantaciones en cada pieza territorial en detrimento de la proliferación de instalaciones puntuales de aprovechamiento de energías renovables en estas extensas superficies de suelo.

De esta manera, se podrían amortiguar los impactos paisajísticos significativos derivados de este tipo de implantaciones, aunque existe el riesgo de contaminar visualmente la perspectiva lejana de estas piezas agrícolas.

Asimismo, se mantienen en la **Alternativa 2** las ubicaciones alternativas de instalaciones productoras de energía en el Área Metropolitana de Las Palmas, como fórmula de aprovechar las actuales sinergias territoriales de las mismas, en pos de asegurar el abastecimiento energético de los futuros equipamientos y dotaciones previstos en torno a las Lomas del Sabinal y Salto del Negro.

Por lo demás, ante el creciente aumento en la producción de los residuos debido principalmente a una economía cuyo desarrollo se apoya en el sector servicios derivado de la actividad turística, en la **Alternativa 2** se opta de manera preventiva por prever la ampliación de los dos complejos ambientales insulares y mantener la regulación de los puntos limpios, plantas de transferencia y áreas de vertido controlado según las determinaciones propuestas en el Modelo de Ordenación Insular del anterior Plan.

Por último, los distintos instrumentos de planeamiento territorial previstos en el anterior Plan en materia de infraestructuras básicas han desarrollado las propuestas de espacios que albergaban y/o eran susceptibles de albergar actuaciones de interés general o dotaciones infraestructurales para resolver el abastecimiento, gestión y distribución a la población de distintos servicios básicos (residuos, energía, agua, telecomunicaciones, etc.), por lo que las determinaciones territoriales derivadas de su

ordenación se han incorporado a la Propuesta de Ordenación, al objeto de establecer un marco coherente a escala insular con dichas determinaciones territoriales.

5.10.5.3. La eficiencia territorial de los nuevos tejidos respecto de los tejidos consolidados

Según los condicionantes demográficos y la tendencia de crecimiento económico en el territorio, en la **Alternativa 2** el reconocimiento de las distintas situaciones territoriales de transformación urbanística se realiza atendiendo al potencial urbanístico de transformación del tejido urbano consolidado de forma complementaria a los valores naturales, paisajísticos y patrimoniales de los suelos con aptitudes territoriales para acoger los nuevos crecimientos urbanísticos de la Zona D.

En este caso, hay determinadas dinámicas territoriales en las medianías insulares y principales periferias urbanas a las que esta Zona D no aporta una solución inmediata. Para evitar esta distorsión, es razonable plantear con carácter excepcional y de forma debidamente justificada, una cierta aptitud territorial de determinadas Zonas B.a y B.b para acoger el desarrollo urbano limitado de estos núcleos en el medio rural, y excluir de su transformación por procesos de urbanización y edificación al resto de Zonas A, B.a y B.b.

En este sentido, atendiendo al estado de la ordenación territorial y de los recursos naturales en Gran Canaria, la **Alternativa 2** despliega un escenario territorial de desarrollo urbanístico complementario a la transformación de los tejidos consolidados para alcanzar la eficiencia territorial en las implantaciones, teniendo en consideración:

- **Respecto del tejido ambiental**

En la **Alternativa 2** se asume la regulación ambiental establecida en el Modelo de Ordenación Insular del anterior Plan, mejorando sus contenidos, así como las actuaciones y precauciones ambientales asociadas, en el convencimiento de su consistencia, oportunidad y compatibilidad con las directrices emanadas de la nueva legislación sobrevenida sobre biodiversidad y patrimonio natural.

Únicamente se han requerido ajustes formales para su actualización y adecuación de acuerdo con los avances logrados en política ambiental insular en los últimos años, sobre todo en materia de reforestación, restauración ambiental y control de vertidos.

En otro orden de cosas, el proceso de evaluación ambiental estratégica del presente Plan ha permitido identificar unas áreas ambientalmente condicionadas sobre las cuales se requiere extremar la protección de los valores naturales, paisajísticos y/o culturales que las caracteriza.

Así, se han identificado como Áreas de Alta Fragilidad, Áreas de Restauración Prioritaria completando las ya previstas en el Modelo de Ordenación Insular del anterior Plan, o determinaciones ambientales específicas a las correspondientes piezas territoriales en función de las razones que justifican su fragilidad.

- **Respecto del tejido residencial**

Los asentamientos de población que presentan dinámicas demográficas crecientes se concentran en el Área Metropolitana de las Palmas, en la Plataforma Litoral del Este, en la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur y en el Cuadrante Insular Noroeste.

Los principales asentamientos de población de cada ámbito territorial están ya asumiendo los principales crecimientos demográficos, así como los asentamientos urbanos de su periferia más inmediata, que continuarán con esa dinámica en los próximos años.

En esta situación territorial se han identificado los crecimientos urbanísticos entre Costa Ayala y Las Mesas, o entre Carrizal y Arinaga, o entre Arinaga y Vecindario, o entre El Tablero y El Salobre, o entre San Isidro y Los Quintanas.

Estos asentamientos periféricos adquieren un papel relevante en la prestación de servicios para la población residente en su ámbito territorial, que debe complementar a los principales asentamientos de población para asegurar el equilibrio territorial entre las distintas centralidades existentes, tanto tradicionales como de nueva planta previstas.

Para asegurar una adecuada complementariedad con las centralidades existentes, en la **Alternativa 2** se decanta el desarrollo urbanístico en aquellos ámbitos territoriales donde las dinámicas territoriales han apostado por el crecimiento de más de una centralidad supralocal.

Así, el desarrollo urbanístico entre Carrizal y Arinaga, o entre San Isidro y Los Quintana, se condiciona a la consolidación de las áreas de refuerzo de centralidad previstas en los conurbanos de los que dependen: en el primer caso, la ciudad polinuclear que se está configurando entre Arinaga, Vecindario y El Doctoral; y en el segundo caso, la polaridad comarcal entre Santa María de Guía y Gáldar.

Ambas centralidades territoriales están actualmente en proceso de fortalecimiento con las estrategias de desarrollo territorial auspiciadas por el PTP-6 y el PTP-14 así como por el planeamiento urbanístico municipal correspondiente.

Por esta razón, la entrada en carga de estos suelos requiere afianzar los desarrollos previstos para acoger los servicios básicos en los entornos actualmente en desarrollo antes que el impulso de nuevos tejidos urbanos en contigüidad.

Además, sigue siendo necesario preservar de forma territorialmente coherente los valores productivos y paisajísticos propios de los suelos agrícolas existentes, entendiendo tanto su relevancia estratégica por su carácter productivo como su valor estructurante en tanto que vacíos territoriales que pautan la estructura urbana de los ámbitos territoriales correspondientes.

Para controlar el pautado temporal en la transición urbanística de estos antiguos suelos agrícolas se plantea una regulación territorial que profundice más en los criterios de actuación para su crecimiento. Así, la generación de nuevo suelo residencial no sólo debe quedar acompañada a la disponibilidad de recursos de agua suficientes y al análisis de la capacidad de carga de cada pieza territorial conforme a los razonables crecimientos previsibles de la demanda hasta el año horizonte fijado por el planeamiento urbanístico.

También debe tener en consideración como se absorbe por el tejido urbanístico en proceso de consolidación dichos razonables crecimientos previsibles de la demanda, a la hora de plantear la extensión y crecimiento regular de nuevo suelo destinado al tejido residencial, debiendo a su vez evaluar la posibilidad de incorporar aquella demanda de tejido residencial relocalizado por los procesos de renovación y rehabilitación urbana.

En la **Alternativa 2** estos procesos no sólo están ligados a la transformación y recualificación urbana de los suelos industriales insertos en la trama urbana consolidada de los principales núcleos de población insulares, sino que también se identifican “áreas urbanas vulnerables” en las que la población actualmente se está viendo afectada por alguna circunstancia adversa, no tanto por la existencia de una situación crítica constatada en la actualidad sino por unas determinadas condiciones de riesgo, fragilidad, desfavorecimiento o desventaja que harían posible la entrada en esa situación crítica.

En esta situación territorial se han identificado como potenciales áreas de renovación urbana a las tramas urbanas de Escaleritas, Schamann, Guanarteme y La Isleta en Las Palmas de Gran Canaria, Jinámar y San Gregorio en Telde, el entorno residencial de la Avenida de Canarias en Santa Lucía de Tirajana, y el entorno residencial de la Avenida de Tirajana en San Bartolomé de Tirajana, en los que el actual soporte físico que acoge la vida de los ciudadanos ha agotado su capacidad de adaptación a las dinámicas urbanas, por lo que no permite un desarrollo adecuado de la vida cotidiana.

En ese sentido, un hábitat degradado o infradotado, tanto si afecta a las viviendas como al entorno vecinal, son expresiones de condiciones desfavorables que pueden propiciar la aparición de sentimientos de vulnerabilidad en donde la infravivienda sería la máxima expresión, ya sea por el mal estado de conservación de los edificios, por disponer de una superficie insuficiente de acuerdo a los residentes que habitan la vivienda o bien por la falta de instalaciones básicas en la vivienda (calefacción, aseo/servicio, ascensor...).

En la **Alternativa 2** se trata en estos casos de programar intervenciones de renovación estructural del tejido residencial en estas áreas urbanas centrales que, por su antigüedad, deterioro o déficits estructurales han devenido inadecuadas o insuficientes para soportar la actividad urbana.

El objetivo en estos ámbitos sería renovar su trama urbanística tanto en lo que se refiere a sus elementos estructurantes (viario, dotaciones, equipamientos y espacios libres) como a las tipologías edificatorias, que deben permitir liberar suelo para los elementos vertebradores del tejido renovado e incrementar al mismo tiempo en lo posible la capacidad de carga poblacional del tejido.

En estas actuaciones deberá cuidarse que el nuevo tejido respete e incluso potencie los valores de orden patrimonial, etnográfico, arqueológico y/o arquitectónico presentes en el tejido existente, evitando en todo caso desnaturalizar el perfil característico de la trama urbana originaria.

Por lo demás, el resto de áreas sujetas a regulación del tejido residencial se corresponden con ámbitos ya previstos para la articulación formal de los crecimientos regulares previstos.

▪ **Respecto del tejido productivo primario**

En esta **Alternativa 2**, para proteger el carácter productivo de las piezas agrícolas estructurantes de manera compatible con su papel estratégico en el modelo territorial insular, es necesario dar cumplimiento suficiente a determinadas cuestiones territoriales sobre contención del consumo de suelo urbanizable y sobre protección del suelo rústico.

Por esta razón, aunque se reconozcan como piezas agrícolas mixtas las vegas agrícolas de Arucas, Guía y Gáldar, ello no implica su directa adscripción a una determinada clase o categoría de suelo, ni un cambio de uso del suelo.

Sin embargo, en algunas de estas piezas el modelo territorial de desarrollo turístico preveía excepcionalmente la implantación de productos turísticos siempre y cuando se vinculasen ámbitos de suelos rústico de protección agrícola a los mismos, con el objeto de incrementar, cualificar o complementar la dotación de espacios libres y equipamientos turísticos complementarios asociados a una oferta turística cualificada y muy especializada, diferente a los productos turísticos consolidados en el sur de la Isla.

Dado que los criterios paisajísticos en que se basa la identificación de las piezas agrícolas mixtas son comunes a los tres ámbitos propuestos, es razonable la aptitud territorial de todas ellas para acoger cierto desarrollo turístico, de manera muy controlada y limitada.

No obstante, más allá de la necesidad de ser consecuente con el modelo de ordenación propuesto, las dinámicas de fomento de la actividad turística en el Cuadrante Insular Noroeste se han apoyado en el impulso y fomento de los valores ambientales,

patrimoniales y etnográficos de este ámbito territorial, alejándose de la explotación del litoral como forma de diferenciar y especializar la oferta turística.

En consecuencia, sería necesario plantear una ampliación de la Zona Turística Litoral Noroeste que, a su vez, no limite el posible desarrollo de piezas turísticas a la franja situada en los primeros 500 metros del litoral para ajustar la localización de los productos turísticos a la oferta turística que realmente atrae demanda.

En estos supuestos, la edificación y, en su caso, la urbanización destinadas al uso turístico deben limitarse a la ocupación puntual de enclaves no sujetos a explotación agrícola, situándose en los bordes de las zonas próximas o limítrofes con suelos urbanos para evitar la fragmentación del espacio, tanto a efectos productivos como ambientales y paisajísticos concentrando las edificaciones en enclaves específicos de escasa entidad superficial en relación con el espacio agrícola al que se adscriben.

Por lo demás, el resto de áreas sujetas a regulación del tejido productivo primario se corresponden con ámbitos ya previstos como áreas agrícolas con valor estructurante, que ahora se identifican como piezas agrícolas mixtas o puras, en función de su compatibilidad con otros usos.

▪ **Respecto del tejido productivo económico**

Al igual que en la alternativa de ordenación anterior, en la **Alternativa 2** algunas áreas de extensión del tejido productivo económico planteadas aumentan la superficie prevista en el anterior Plan, aunque siempre sobre suelos con aptitudes territoriales para su transición urbanística, salvo en el caso de la extensión de Montaña Blanca en Arucas y de Los Giles en Las Palmas de Gran Canaria.

En estos casos, se plantea la ocupación de dos pequeñas áreas agrícolas con valor estructurante, que se protegían no tanto por su capacidad productiva sino por su situación de atalaya sobre los riscos acantilados de la costa de Arucas y de Las Palmas de Gran Canaria, con una gran perceptibilidad visual desde la ciudad y la Playa de Las Canteras.

Por este motivo, los procesos urbanísticos y de edificación que ahí pudieran surgir deberían tener en consideración la previsible incidencia visual en el entorno, atendiendo a la nefasta experiencia del borde perimetral de Montaña Blanca para no repetir los efectos derivados por una mala ubicación de la edificación.

Para controlar el pautado temporal en la transición urbanística de estos suelos hacia el tejido productivo económico se plantea igualmente una regulación territorial de su crecimiento. Así, la generación de nuevo suelo destinado a actividades secundarias, terciarias o cuaternarias queda acompañada a la consolidación de los suelos efectivamente clasificados, al menos en la mitad de su superficie edificable, y al análisis de la capacidad de carga de cada pieza territorial conforme a los razonables crecimientos previsibles de la demanda hasta el año horizonte fijado por el planeamiento urbanístico.

Dicha capacidad de carga debe evaluar las condiciones de accesibilidad local y territorial de las piezas territoriales y las fórmulas urbanísticas de adecuación de los lotes de parcelas a las demandas de actividades previstas, previendo la posibilidad de incorporar aquellas industrias y empresas relocalizadas por los procesos de transformación y recualificación urbana de los suelos industriales insertos en la trama urbana consolidada de los principales núcleos de población insulares.

En esta situación territorial se han identificado en la **Alternativa 2** como potenciales áreas de transformación del tejido productivo económico a las tramas urbanas de Escaleritas, Miller Industrial en Las Palmas de Gran Canaria, y Maizep y Cruz de la Gallina en Telde, en los que el actual soporte físico ha resultado finalmente absorbido por el

tejido residencial circundante, produciendo interferencias en la movilidad local, deterioro de la calidad de vida de la población y pérdida de eficiencia del tejido económico.

La oportunidad se evidencia aquí en la posibilidad de anudar una actuación de traslado de la actividad económica a situaciones más adecuadas desde el punto de vista logístico (mejor conectividad, infraestructuras específicas, sinergias derivadas de la concentración de tejido especializado) con la recuperación de un espacio en posición de centralidad urbana que se destinaría al desarrollo de usos propios de dicha centralidad, incrementando la capacidad de carga poblacional del tejido.

En ambos tipos de situación el objetivo es generar o reforzar espacios urbanos centrales altamente cualificados y relativamente especializados en el conjunto urbano, aumentando la densidad del tejido residencial en proporción al incremento de capacidad de la nueva o reforzada carga del área de centralidad urbana.

En similar situación territorial se plantean las extensiones de tejido productivo económico en el entorno de El Goro y Las Majoreras, cuya ubicación próxima al ámbito aeroportuario en el punto donde confluyen el corredor litoral con el corredor interior definen un área bien delimitada territorialmente por las infraestructuras de accesibilidad viaria.

Estas dos piezas territoriales se configuran en una oportunidad territorial para concentrar los desarrollos industriales entre Telde e Ingenio, complementando el carácter terciario y de servicios del Parque Aeroportuario de Actividades Económicas previsto por el PTE-44 en el entorno inmediato del ámbito aeroportuario.

Además, la ampliación controlada del tejido productivo económico sobre estas piezas territoriales permite igualmente crear unas condiciones territoriales favorables para reconducir actuales impactos negativos derivados de la hibridación de usos en el tejido productivo económico consolidado, de la degradación de la funcionalidad o complejidad urbanística de sus tramas, o porque han quedado insertos en desarrollos urbanísticos incompatibles con los usos consolidados, como es el caso de determinados suelos industriales consolidados en los márgenes de la GC-1.

Por último, la extensión del tejido productivo económico en el Cuadrante Insular Noroeste está limitada por la consolidación de los actuales suelos industriales, Llano Alegre en Santa María de Guía y San Isidro en Gáldar.

Estos suelos industriales se encuentran ocupados en casi la totalidad de su superficie con aprovechamiento urbanístico, resultando ambientalmente muy complicado su extensión sobre áreas contiguas o limítrofes. Por un lado, el trazado de la GC-2 impide el crecimiento articulado hacia el otro margen de la carretera, en algunos casos porque invadiría espacios de alta fragilidad ambiental, como los Acantilados del Mármol, y en otros casos porque tendrían que insertarse entre el tejido residencial existente, como en Los Quintanas.

A su vez, las traseras de estos suelos industriales colindan con espacios de alto valor ambiental. En el caso de San Isidro en Gáldar, comparte borde perimetral con el Monumento Natural de Montaña de Amagro; y en el caso de Llano Alegre en Santa María de Guía con la zona de aptitud natural en el entorno de la Montaña de El Gallego

Por esta razón, en la **Alternativa 2** se reconsidera la pieza territorial de Las Moriscas, destinándose únicamente a área libre con equipamiento estructurante en ambos márgenes de la GC-2 para trasladar los usos industriales previstos en la Alternativa 2 a una nueva ubicación más escondida respecto de dicha vía, en los Llanos de Antonio Mendoza junto a la GC-293.

Esta pieza de suelo tiene aptitudes territoriales para concentrar nuevos desarrollos urbanísticos de tejido económico, configurando con los otros dos emplazamientos ya consolidados, un polo de actividad económica estratégica en el Cuadrante Insular Noroeste.

Pero requiere previamente asegurar unas condiciones similares de accesibilidad desde la GC-2, para lo cual será necesario conformar un eje viario estructurante que, atravesando los Llanos de Las Moriscas, permita definir los accesos al enclave turístico propuesto entre El Juncal y Las Moriscas y a esta nueva pieza económica.

En cualquier caso, los desarrollos urbanísticos, tanto de tejido productivo económico como de tejido turístico que pudieran preverse en estas piezas territoriales no han de desmerecer los valores ambientales y paisajísticos existentes en este tramo de acceso al Valle de Agaete desde la GC-2.

Por lo demás, el resto de áreas sujetas a regulación del tejido productivo económico se corresponden con ámbitos ya previstos para la articulación formal de los desarrollos económicos previstos.

▪ **Respecto del tejido turístico**

En la **Alternativa 2** se incluyen aquellas áreas de oportunidad para el desarrollo turístico reconocidas por el PIO/GC 2004, de acuerdo con la nomenclatura propia del PTEOTI/GC (esto es, como piezas turísticas consolidadas, en proceso de consolidación o nuevas).

Igualmente, se mantiene la restricción de la previa delimitación de piezas turísticas dentro de las dos zonas turísticas litorales: la Zona Turística Litoral del Sur y la Zona Turística Litoral del Noroeste; esta última abarca parte del Cuadrante Insular Noroeste, entre Arucas y Agaete, y parte del Valle de La Aldea.

En el caso de la Zona Turística Litoral Sur se ajustan los límites para adecuarlos a la realidad territorial definida por el PTEOTI/GC de manera complementaria a las aptitudes territoriales identificadas en el entorno de las mismas.

Así, en la **Alternativa 2** se recorta la Zona Turística Litoral del Sur al reconsiderar el área libre con equipamiento propuesta en el lugar conocido como Junta de los Caminos, en los Altos de Puerto Rico en Mogán, por invadir parcialmente una Zona de Especial Conservación, de difícil acceso y carente de aptitudes territoriales suficientes para albergar este tipo de equipamientos estructurantes turísticos.

En contraprestación, en el entorno de las actuales piezas turísticas consolidadas o en proceso de consolidación, existen otros suelos con mejores aptitudes territoriales para acoger este tipo de áreas libres con equipamiento estructurante, sin forzar su integración ambiental y paisajística.

Estas piezas territoriales se ubican en los Llanos del Berriel, en Cañón del Águila, en el Barranco de Los Palmitos, en la Cañada del Burro, en el Morro del Guincho, en el Barranco de Taurito o en Puerto de Mogán, donde las preexistencias y los límites territoriales y/o infraestructurales (en este caso, la traza de la prolongación de la GC-1) permiten asumir nuevos espacios libres y equipamientos estructurantes al servicio del tejido turístico.

Esto permite especialmente diversificar aún más la oferta complementaria en las piezas turísticas de los haces de barranco del suroeste, pero también reconocer en la **Alternativa 2** una realidad territorial como la oferta turística complementaria ya consolidada en Cañón del Águila o en Barranco de Los Palmitos.

Asimismo, dado que algunas piezas turísticas del PTEOTI/GC basan su implantación territorial en la oportunidad de desarrollar un producto turístico asociado y

complementario a un equipamiento estructurante turístico, en la **Alternativa 2** se han diferenciado estas últimas como áreas libres con equipamiento dentro del tejido turístico.

En esta situación territorial se han identificado los equipamientos estructurantes turísticos previstos en Tarajalillo, Media Fanega, Calderín y El Salobre en San Bartolomé de Tirajana; o Cueva del Canario, Tauro y Catanga en Mogán. Pero también los propuestos en la Alternativa 2 en Los Caserones en La Aldea de San Nicolás, Las Moriscas en Agaete, Llanos de Montaña Pelada y Sardina en Gáldar, y San Felipe en Santa María de Guía.

Por su parte, en la **Alternativa 2** se redelimita la Zona Turística Litoral del Noroeste para incorporar en la misma el área libre con equipamiento propuesta a la entrada del Valle de La Aldea, en Los Caserones, así como para replantear la estrategia de desarrollo turístico en el Cuadrante Insular Noroeste.

El área libre con equipamiento planteada para la entrada del Valle de La Aldea en Los Caserones reúne aptitudes territoriales suficientes y también tiene asegurada su accesibilidad, por lo que es idónea para la implantación singular de determinados equipamientos turísticos estructurantes que complementen los desarrollos turísticos previstos en Playa de La Aldea, pudiendo constituir por sí misma una pieza territorial turística nueva, por lo que debiera ser incorporada a la delimitación de la Zona Turística Litoral Noroeste.

Esta nueva delimitación conlleva un incremento de las posibles plazas alojativas para este ámbito de la Zona Turística Litoral Noroeste, por lo que es necesario atender a las determinaciones ambientales y territoriales que se deduzcan del Estudio de Capacidad de Carga Turística que se elabora para el presente Plan.

Para el otro ámbito territorial de la Zona Turística Litoral del Noroeste, entre Arucas y Agaete, la identificación de las vegas agrícolas de Arucas, Guía y Gáldar como piezas agrícolas mixtas en la **Alternativa 2** implica un control más exhaustivo de las implantaciones edificatorias y de los procesos de urbanización y edificación, dado que aunque PIO/GC 2004 ya preveía excepcionalmente la clasificación de suelo urbanizable para uso turístico, se propone ahora reconsiderar esta fórmula de implantación.

Esto implica que los posibles desarrollos turísticos en la Zona Turística Litoral del Noroeste han de ser entendidos como actuaciones territoriales singulares, en las que se admite excepcionalmente el desarrollo de tejido turístico de manera muy controlada y limitada, en el que la edificación y la urbanización destinadas al uso turístico se limita a la ocupación puntual de enclaves específicos de escasa entidad superficial no sujetos a explotación agrícola, situándose en los bordes de las zonas próximas o limítrofes con suelos urbanos para evitar la fragmentación del espacio agrícola al que se adscriben, tanto a efectos productivos como ambientales y paisajísticos.

Con esta limitación territorial es posible plantear una ampliación de la delimitación de la Zona Turística Litoral del Noroeste, toda vez que las dinámicas de fomento de la actividad turística en el Cuadrante Insular Noroeste se han apoyado en los últimos años en el impulso y fomento de los valores ambientales, patrimoniales y etnográficos de este ámbito territorial, alejándose de la explotación del litoral como forma de diferenciar y especializar la oferta turística respecto de los desarrollos turísticos ubicados en otros puntos de la Isla.

Dado que los criterios paisajísticos y de contención urbanística en que se basaba la identificación de las piezas de suelo con aptitudes territoriales para acoger excepcionalmente el desarrollo turístico son extensibles a los suelos incluidos en la nueva delimitación de la Zona Turística Litoral del Noroeste, abarcando las medianías de

Gáldar, Santa María de Guía, Moya y Firgas, es razonable la aptitud territorial de todo este amplio ámbito territorial para acoger cierto desarrollo turístico, de manera muy controlada y limitada.

En consecuencia, sería necesario plantear una ampliación de la Zona Turística Litoral del Noroeste que, a su vez, no limite el posible desarrollo de piezas turísticas a la franja situada en los primeros 500 metros del litoral (como injustificadamente hacía el PIO/GC 2004) para ajustar la localización y número de plazas alojativas de los posibles productos turísticos al tipo de oferta turística que realmente atrae demanda en el Cuadrante Insular Noroeste.

Para ello, es necesario atender a las determinaciones ambientales y territoriales que se deduzcan del Estudio de Capacidad de Carga Turística que se elabora para el presente Plan en todo este nuevo ámbito de la Zona Turística Litoral Noroeste.

Por último, en la **Alternativa 2** todo el territorio insular mantiene su potencialidad para incorporar una oferta limitada y muy ajustada ambiental y paisajísticamente de desarrollo del turismo rural y del turismo de naturaleza en las medianías y cumbres insulares, mayoritariamente asociada a los asentamientos de población en el medio rural.

De igual modo, no se establecen más limitaciones al turismo urbano en los suelos urbanos de los núcleos de población que la proporción de suelo destinado al uso turístico, para que esta sea igual o inferior al 30% de la edificabilidad total o de la superficie de las parcelas con aprovechamiento lucrativo, tal y como ya venía establecido en el PTEOTI/GC.

5.10.5.4. Aspectos territoriales de probable incidencia ambiental en la Alternativa 2

En esta **Alternativa 2** se propone definir claramente los límites máximos del desarrollo urbanístico a largo plazo, sin que ello implique la adscripción de expectativas de transformación urbanística a los suelos identificados con aptitudes territoriales para ello.

De esta manera, el planeamiento urbanístico debe tomar en consideración la combinación de zonificación y actuaciones territoriales establecidas en la **Alternativa 2** para justificar expresamente las propuestas de crecimiento urbanístico que se planteen.

En ella, se diferencian los vacíos territoriales vertebradores del tejido urbanístico, las reservas para futuros desarrollos urbanísticos, las actividades productivas cuya implantación evolutiva supondrá una transformación sustancial de sus aptitudes de partida y los ámbitos consolidados sujetos a procesos de renovación y recualificación territorial pertinentes para asegurar el equilibrio del Sistema Territorial Insular.

Estas pautas de ordenación al planeamiento se sustentan en la **Alternativa 2** en una Zona D que estaría compuesta por los suelos clasificados como urbanos, urbanizables o categorizados como asentamiento rural por el planeamiento urbanístico en vigor, así como aquellos que, en función de su interés económico y producción intensiva de bienes y servicios, tienen relevancia estratégica para el desarrollo socioeconómico insular tanto como por su valor estructurante de los ámbitos territoriales en que se insertan.

Por estos dos motivos, la ordenación de estos espacios se condiciona no sólo a la garantía de ordenación, estructuración y organización del entorno urbanístico circundante, sino también a la preservación de los valores paisajísticos y productivos que les corresponda, en razón del sector económico a que estén asociados.

Por tanto, con esta zona D de la **Alternativa 2** se pretende satisfacer aquellas necesidades de desarrollo urbano y económico que, a su vez, fomenten la renovación urbana y transformación

territorial de los tejidos consolidados. De tal manera que ambos tipos de acciones quedan interrelacionados para asegurar el uso eficiente del territorio insular en todo momento.

De tal manera que en la **Alternativa 2** hay un detrimento insular de 18,84 hectáreas respecto de la superficie total requerida para el año horizonte en 2.050. Mientras las estimaciones teóricas realizadas contabilizan unas necesidades de 1.263,42 hectáreas de suelo susceptible de ser clasificado, en la **Alternativa 2** se propone la aptitud territorial de 1.244,58 hectáreas:

- En el Área Metropolitana de Las Palmas hay un detrimento 140,25 hectáreas respecto de la superficie requerida estimada, puesto que los principales crecimientos previsibles se derivan a los crecimientos previstos en los principales asentamientos de población reconocidos en la Zona Turística Residencial del Litoral Sur y en el Cuadrante Insular Noroeste.
- En la Plataforma Litoral del Este hay un detrimento de 489,74 hectáreas respecto de la superficie requerida estimada, puesto que se busca contener los crecimientos demográficos excesivos de los principales núcleos y decantar el desarrollo económico con la extensión de las piezas económicas ya clasificadas frente a los crecimientos residenciales.
- En la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur hay un exceso de 29,08 hectáreas respecto de la superficie requerida estimada, a pesar de la reducción de determinadas piezas turísticas nuevas como Santa Águeda, por la reconsideración de la aptitud territorial de El salobre y Castillo del Romeral para absorber desarrollos residenciales diferenciados de los crecimientos turísticos.
- En el Cuadrante Insular Suroeste hay un exceso de 99,47 hectáreas respecto de la superficie requerida estimada, puesto que se ajustan los requerimientos clasificación de nuevo suelo urbanizable exclusivamente a las previsiones de desarrollo turístico, con los condicionantes propios de las zonas turísticas litorales; previéndose la consolidación de los niveles de servicio en el Valle de La Aldea mediante los suelos ya clasificados por el planeamiento urbanístico.
- En el Cuadrante Insular Noroeste hay un exceso de 482,60 hectáreas respecto de la superficie requerida estimada, puesto que ya existe más suelo urbanizable clasificado por el planeamiento urbanístico del que los crecimientos demográficos previsibles en este ámbito requiere, por lo que se ajustan las áreas para nuevos crecimientos limitándolas a aquellos asentamientos de población con un rol de centralidad de escala territorial.

El resto del territorio insular se preserva de su transformación, quedando excluidos de los procesos de urbanización y edificación todos aquellos ámbitos en los que se pueda considerar prevalente su valor en la conformación de un paisaje “tradicional” o característico del territorio en que se ubican, o por su valor ambiental en función de los recursos naturales y patrimoniales en presencia, salvo ante determinadas dinámicas territoriales.

En las medianías insulares, y en algunos casos en determinadas periferias urbanas, las tendencias al decrecimiento de la población permiten redirigir las tendencias demográficas actuales tendentes a la concentración de población en el corredor sureste, en torno a los núcleos de Telde, Arinaga y El Doctoral, preservando de su posible transformación urbanística estos núcleos de las medianías, para los cuales se propone el ajuste de su bordes para una mejor integración paisajística en su entorno, así como la consolidación y, en su caso, refuerzo de los niveles de servicio a la población local.

Para el resto de zonas ligadas a los valores y recursos en presencia, su regulación quedaría sujeta a estrictas medidas de conservación y restauración de los recursos naturales, paisajísticos y patrimoniales, así como a la implementación de aquellas medidas correctoras necesarias para preservar la integridad y diferenciación de sus condiciones territoriales respecto de los ámbitos de desarrollo urbanístico.

ALTERNATIVA 2: EQUILIBRIOS DE SUPERFICIE REQUERIDA ESTIMADA

PROPUESTA DE CONSOLIDACIÓN TERRITORIAL

UNIDADES DE ASENTAMIENTO	POBLACIÓN		HECTÁREAS		NIVEL DE SERVICIO		
	2.008	2.050	2.050,00	D.2.1 ALT 2	ACTUAL	PROPUESTO	
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	351.963	456.459	647,85	39,17	I	I	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.
ARUCAS	24.119	36.995	43,39	126,63	II	II	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.
TELDE	66.932	119.122	95,48	270,62	II	II	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.
JINÁMAR	30.183	30.005	-100,92	31,27	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la primera periferia metropolitana.
SANTA BRÍGIDA	5.230	5.944	-13,14	9,62	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la segunda periferia metropolitana.
SAN MATEO	3.042	5.630	-0,81	3,71	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la segunda periferia metropolitana.
TEROR	6.877	8.961	-10,63	4,98	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la segunda periferia metropolitana.
VALSEQUILLO	5.024	9.770	-14,77	17,52	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la segunda periferia metropolitana.
BAÑADEROS	2.687	3.942	-2,88	14,89	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la segunda periferia metropolitana.
CAMBALUD-TRAPICHE	1.126	1.058	-11,18	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
TENOYA	3.230	6.632	0,00	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
TAFIRA ALTA-EL MONTE	4.392	3.416	-6,35	0,00	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la primera periferia metropolitana.
LA ATALAYA	3.103	3.901	-6,27	0,86	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
UTIACA	553	490	-2,25	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
LOMO MAGULLO	1.179	1.116	-5,59	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
TENTENIGUADA	943	838	-2,96	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
ARIÑEZ	229	-34	0,00	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
COSTA AYALA-TINOCA	1.840	1.987	-11,88	7,78	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la primera periferia metropolitana.
VISVIQUE	3.507	7.765	38,57	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.
HORNOS DEL REY	409	330	0,00	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.
LA JARDINERA	1.263	1.247	-4,33	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.
SAN JOSÉ DEL ÁLAMO	1.309	3.540	25,35	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.
LOS HOYOS	1.145	526	0,00	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.
CASA AYALA	2.457	3.355	-2,01	0,82	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.
LOS GILES	2.011	4.358	-0,45	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en el área metropolitana.
LAS MÉSAS	3.410	7.526	41,80	27,90	0	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para consolidar su rol de centralidad local en la primera periferia metropolitana.
			696,02	555,77		140,25	En el AT 1 hay un detrimento de 140,25 Ha respecto de la superficie requerida estimada.
VECINDARIO	60.473	150.280	453,25	141,49	II	II	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.
AGÜIMES	5.824	7.856	-3,10	0,00	III	III	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.
INGENIO	28.880	50.652	42,83	52,58	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.
PLAYA DE ARINAGA	8.423	25.969	125,91	0,00	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.
CASTILLO DEL ROMERAL	3.034	5.544	2,79	10,28	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.
CRUCE DE ARINAGA	9.770	25.877	107,50	0,00	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.
ALDEA BLANCA	952	1.356	0,77	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
JUAN GRANDE	664	160	-6,80	0,49	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
EL GORO-OJOS DE GARZA	3.056	4.967	-12,21	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
LAS ROSAS	441	483	-5,28	0,00	0	0	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos.
EL BARRERO	1.093	3.592	23,33	0,00	0	IV	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos, reforzando los niveles de servicio.
POZO IZQUIERDO	588	2.121	-17,83	11,41	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.
LA GOLETA	387	860	-5,17	0,00	0	0	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos.
			705,99	216,25		489,74	En el AT 2 hay un detrimento de 489,74 Ha respecto de la superficie requerida estimada.
ARGUINEGUÍN	4.961	6.457	-23,16	20,75	III	III	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.
TABLERO-MASPALOMAS-PLAYA DEL INGLÉS-SAN AGUSTÍN-SAN FERNANDO	39.534	91.157	277,25	209,20	III	II	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.
EL SALOBRE	1.234	3.187	-44,99	41,02	III	III	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.
PLAYA DE MOGÁN	1.304	2.953	-21,75	1,60	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.
MONTE LEÓN-MONTAÑA LA DATA	965	2.257	-26,14	2,02	0	0	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos.
TAURITO	51	146	0,00	0,00	0	0	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos.
PUERTO RICO	5.701	21.399	86,17	1,87	0	IV	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos, reforzando los niveles de servicio.
			247,38	276,46		-29,08	En el AT 3 hay un exceso de 29,08 Ha respecto de la superficie requerida estimada.
SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA	815	563	-8,82	0,00	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.
LA ALDEA DE SAN NICOLÁS	7.259	17.255	-10,23	28,47	III	III	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.
TEJEDA	1.267	511	-11,07	1,46	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.
ARTENARA	624	183	0,00	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.
TASARTE	639	445	-1,60	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.
CASA DE VENEGUERA	213	355	-3,12	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
MOGÁN	1.882	5.111	-13,90	0,73	IV	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.
CERCADOS DE ESPINO-EL HORNO	707	891	-7,20	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
SANTA LUCÍA DE TIRAJANA	601	622	-7,23	0,00	IV	IV	Consolidar el nivel de jerarquía territorial como centro de servicios locales.
LAS LAGUNETAS	450	224	-2,56	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.
TEMISAS	359	270	0,00	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.
FATAGA	373	562	0,00	0,00	0	IV	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos, reforzando los niveles de servicio.
PLAYA DE SAN NICOLÁS-LOS CASERONES	117	44	-3,08	0,00	0	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.
			-68,81	30,66		-99,47	En el AT 4 hay un exceso de 99,47 Ha respecto de la superficie requerida estimada.
GÁLDAR-GUÍA	27.020	35.446	-133,19	126,73	II	II	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.
AGAETE	4.313	5.531	-41,59	1,61	III	III	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.
MOYA	5.221	4.402	-46,66	2,16	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.
FIRGAS	5.901	8.453	2,85	34,77	III	III	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para adecuarlos a las tendencias de desarrollo territorial.
VALLESECO	2.186	2.464	-1,19	0,17	III	III	Consolidar el nivel de jerarquía territorial igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales.
SARDINA DEL NORTE	3.002	6.835	-60,00	0,00	IV	IV	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos, reforzando los niveles de servicio.
SAN PEDRO-VECINDAD DE ENFRETE	1.038	340	-9,91	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.
CAIDROS	271	51	-1,86	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.
CASA DE AGUILAR	378	247	-2,42	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.
MONTAÑA ALTA	219	161	-1,05	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.
FONTANALES	188	-12	-1,82	0,00	IV	IV	Reforzar los niveles de servicio del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas.
EL AGUJERO	339	1.232	-20,32	0,00	0	IV	Reconducir las tendencias de crecimiento hacia otros asentamientos, reforzando los niveles de servicio.
			-317,16	165,44		-482,60	En el AT 5 hay un exceso de 482,60 Ha respecto de la superficie requerida estimada.
TOTALES	770.880	1.224.338	1.263,42	1.244,58		18,84	En la Alternativa 2 hay un detrimento insular de 18,84 Ha respecto de la superficie total requerida en el año horizonte.

En cualquier caso, estas acciones a potenciar en la **Alternativa 2** incorporan al Modelo de Ordenación Insular medidas tendentes a la armonización entre determinadas estrategias adecuadas de transformación territorial (para el refuerzo, renovación, recualificación o especialización de los tejidos consolidados) y extensiones urbanísticas controladas según principios de jerarquía, proporcionalidad, contigüidad, contención y articulación formal para asegurar un pautado temporal apropiado en la implantación del Sistema Territorial Insular que se propugna.

5.11. Propuesta de ordenación finalmente seleccionada

Tras las correcciones sustanciales derivadas de la información pública y consultas interadministrativas de la Aprobación Inicial del Plan, la Propuesta de Ordenación finalmente seleccionada es una adaptación del Modelo de Ordenación Insular que se apoya ahora en la Alternativa 2 de la Aprobación Inicial, que sustancialmente es similar a la Alternativa 2 del Avance, pero ajustada cualitativa y cuantitativamente gracias a las modificaciones derivadas de las alegaciones de particulares y de los informes de las distintas Administraciones Públicas consultadas.

Tal como se indica en los capítulos 7 y 8 del Informe de Sostenibilidad Ambiental, así como sucintamente en la Memoria Ambiental, a la luz de los resultados obtenidos en la evaluación ambiental, en sus aspectos de zonificación, régimen de usos u actuaciones territoriales, se concluye que la alternativa elegida es la Alternativa 2, en tanto que es la ambientalmente más favorable. Las razones de esta elección se basan en que esta propuesta garantiza una protección adecuada de los ámbitos de mayor valor ambiental, a la vez que, junto con las determinaciones generales y específicas del Plan, el régimen de usos y las actuaciones territoriales propuestas, ofrece una estrategia de desarrollo insular sostenible y compatible con los valores ambientales existentes en el resto de la superficie insular.

Así, tras la evaluación ambiental realizada, y especialmente del tejido residencial, actuaciones turísticas, red viaria y red de espacios de interés insular, se considera que la Alternativa 2 propone un conjunto de actuaciones territoriales más sostenible y con menores impactos que la Alternativa 1. Asimismo, las nuevas propuestas suponen respecto de la Alternativa 0 una continuidad y refuerzo del modelo territorial ya planteado en el PIO/GC 2004, que buscan consolidar el desarrollo insular y adaptarse a la nueva realidad socioeconómica insular.

Esta Alternativa 2 de la Aprobación Inicial, finalmente seleccionada como Propuesta de Ordenación, se caracteriza por potenciar el mallado viario de la isla y fomentar el transporte colectivo y especializado; ampliar la superficie para el desarrollo de actividades económicas estratégicas y estructurantes en contigüidad a los principales polos de actividad económica, considerando la actividad agrícola intensiva como uno de estos usos prioritarios; incentiva la renovación de los tejidos económicos, turísticos y residenciales y desarrolla una nueva estrategia de espacios libres, equipamientos y dotaciones de relevancia insular como medio para controlar y regular los crecimientos urbanísticos; así como potencia el aprovechamiento de las fuentes de energía renovables (con la incorporación de la energía hidráulica) y la gestión sostenible de los recursos naturales de forma continuista con las políticas ambientales ya implementadas de protección, control y potenciación de la diversidad biológica y geológica del patrimonio natural insular.

Asimismo, hay que tener en cuenta que, como resultado del segundo trámite de Información Pública y Consultas a las Administraciones Públicas, ambos realizados en 2017, se realizaron un concreto y reducido número de ajustes, correcciones y modificaciones en el documento técnico del Plan Insular de Ordenación. En general, se trataron de pequeñas alteraciones en partes muy concretas de la zonificación del PIO/GC, así como modificaciones en la normativa del documento como consecuencia del contenido de los informes emitidos por las administraciones consultadas y que se materializaron en la inclusión o modificación de aspectos normativos muy concretos

vinculados, en la mayoría de las ocasiones, a cuestiones sectoriales, por lo que han tenido escasas repercusiones tanto en el conjunto del documento como en su procedimiento de evaluación ambiental estratégica, no variando en lo sustancial la Propuesta de Ordenación finalmente seleccionada, que se describe con más detalle a continuación.

6. Formulación del Modelo de Ordenación Insular

6.1. ZON: La zonificación de los recursos naturales como base del Modelo de Ordenación Insular

Como ya se expuso en el Capítulo 5 de esta Memoria, el DPORN regula la necesidad de zonificar todo el territorio insular atendiendo a criterios heterogéneos que parten de la identificación de los recursos naturales y productivos en presencia, así como de la objetivación de las previsiones de desarrollo urbano y de las necesidades de implantación de infraestructuras y equipamientos al servicio de dicho desarrollo.

Existe una clara equivalencia conceptual entre la definición de las zonas contenidas en el DPORN y los sistemas territoriales que configuran el Sistema Territorial Integrado, que permite asumir como predominante una determinada zona de ordenación respecto de las restantes para conformar los distintos sistemas sobre los que se enuncia el Modelo de Ordenación Insular del presente Plan.

A título meramente indicativo, se ha asumido que los sistemas territoriales se interrelacionan con las zonas del DPORN, con la modificación derivada del cumplimiento del artículo 178 de la Ley 4/2017, según el siguiente cuadro de predominancia:

CARÁCTER DE LA DELIMITACIÓN	ZONA PREDOMINANTE	SISTEMATIZACIÓN TERRITORIAL		
IDENTIFICATIVA DE RECURSOS Y VALORES	A	SISTEMA NATURAL	SISTEMA INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS	SISTEMA COSTERO
	B.a			
	B.b	SISTEMA RURAL		
	B.c			
PROPOSITIVA DE DESARROLLOS TERRITORIALES	C	SISTEMA URBANO		

Esta misma caracterización zonal fue propuesta por el anterior Plan para la franja litoral y marina, en contacto directo con el medio insular. Con ello se buscaba otorgar un tratamiento prioritario e integral a determinadas zonas entre el mar y la tierra para asegurar el mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales y de los sistemas vitales básicos, así como

para fomentar la preservación de la diversidad genética, singularidad y belleza de los ecosistemas naturales y del paisaje ligado a la franja costera insular.

Sobre la zonificación terrestre identificativa de recursos y valores no se van a producir en este Plan modificaciones de relevancia, dado que se considera justificadamente adecuada a los objetivos e intereses de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística.

Las diferencias se circunscriben, en su caso, a la zonificación propositiva de desarrollos territoriales, para asumir su adecuación con todo lo referente al crecimiento y consolidación del sistema urbano, así como a la necesaria regulación de los procesos de cualificación, urbanización y edificación asociados.

Por su parte, dada la pérdida sobrevenida de competencia para la ordenación de los recursos naturales en el medio marino por la entrada en vigor del RD 363/2017, de 8 de abril, por el que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo, se elimina la denominación de las zonas marinas, pero en lo referente a las zonas terrestres, la clasificación resultante se constituye por las Zonas A, B.a, B.b, B.c, y C, con sus correspondientes subzonas.

6.1.1. Criterios para la asignación de Zonas. Nuevos criterios y nuevas fórmulas

De conformidad con el DPORN, la zonificación de este Plan tiene como objeto establecer un marco jurídico en el que se establezcan las actividades compatibles o prohibidas para cada ámbito territorial identificado, y establecer determinadas condiciones de implantación o integración ambiental para las mismas en función de las unidades ambientales y de diagnóstico delimitadas.

A partir de una identificación teórica entre las unidades ambientales y de diagnóstico delimitadas en el Tomo 3 de la Memoria de Información y las cinco zonas de ordenación de los recursos naturales establecidas en el presente Plan a partir de las determinaciones del DPORN y del artículo 178 de la Ley 4/2017, se puede asumir una cierta preeminencia de determinadas zonas atendiendo a la fragilidad y/o naturalidad dominante para cada unidad ambiental básica definida.

Grupo/Dinámica	Unidad Ambiental Básica	Fragilidad/Naturalidad	ZONAS PREDOMINANTES
Naturales	Pinar	Muy Alta	ZONA A
	Bosque Termófilo		
	Tabaibales-Cardonales		
	Vegetación Halófila		
	Vegetación de transición y termófila	Alta	ZONA B.a*
	Matorrales seriales de pinar y monteverde		
Matorrales de sustitución			
Pastizales y prados	Moderada	ZONA B.b	
Agricultura de cumbres			
Rurales	Agricultura en abandono		

Grupo/Dinámica	Unidad Ambiental Básica	Fragilidad/Naturalidad	ZONAS PREDOMINANTES
	Agricultura de medianías		
	Agricultura de costa	Baja	Zona B.c.
	Agricultura intensiva de costa		
Urbanas	Función Urbana		Zona C
	Núcleos urbanos	Muy baja	

* De acuerdo con el DPORN, estarán en zona A aquellas unidades ambientales básicas de fragilidad alta, o inferior, que se encuentren dentro de Parques Naturales y Reservas Naturales, indistintamente del diagnóstico de los valores y recursos en presencia.

Además, tal y como está conceptualizado en el DPORN, la zonificación tiene el objetivo de ajustar de conformidad con el TRLOTENC la regulación de los usos y actividades en suelo rústico para garantizar a largo plazo la conservación de los recursos naturales, entendiendo por conservación la preservación o utilización ordenada, en su caso, con base al criterio de desarrollo sostenible de los recursos existentes.

6.1.1.1. Las Zonas A: de los suelos con mayor valor natural

El DPORN regula la necesidad de zonificar todo el territorio insular atendiendo a la preexistencia de los recursos naturales, de tal modo que según el distinto nivel y alcance de coexistencia de valores naturales y productivos puedan delimitarse distintos ámbitos territoriales.

En este sentido, las **Zonas A terrestres** del presente Plan están constituidas mayoritariamente por las unidades ambientales de mayor valor natural, dada su alta fragilidad. Pero también en la misma se incluyen, de conformidad con el DPORN, los Parques Naturales y Reservas Naturales, tanto Integrales como Especiales, declarados en la isla de Gran Canaria.

De acuerdo con su definición conceptual estaría conformada por aquellos ámbitos no sujetos a transformación por actividades humanas, es decir, ni se producen, ni deben producirse actividades ajenas a las de conservación, mantenimiento y salvaguarda de los recursos naturales en presencia, salvo las preexistentes compatibles con dichas medidas ambientales.

Sin embargo, la inclusión en la zona A de la totalidad del territorio incluido en las Reservas y Parques Naturales previstos en la legislación autonómica, conlleva la incorporación de situaciones y lugares en las que actualmente existen usos agrarios tradicionales de cierta relevancia, que deben ser regulados de manera compatible con el régimen restrictivo que requiere la protección de los valores y los objetivos de conservación, valorando a su vez la contribución de dichos usos tradicionales a la protección de los mismos.

De este modo, en el presente Plan en tanto que instrumento de ordenación de recursos naturales a escala insular se acomete para estos espacios naturales protegidos una subzonificación de los mismos, en función de los valores y recursos en presencia, así como los usos y actividades preexistentes para compatibilizar su conservación con las características de las unidades ambientales y de diagnóstico integradas en la delimitación de cada espacio natural protegido declarado.

6.1.1.2. Las Zonas B: de la aptitud natural y productiva del suelo

Según el DPORN, la Zona B incluirá aquellos lugares donde coexistan valores naturales de importancia con actividades humanas productivas de tipo tradicional, por lo que se puede considerar que dichas actividades pueden diferenciarse dependiendo de la diferente interpretación que se haga del concepto “actividades productivas de tipo tradicional”.

Primeramente, hay que señalar que el DPORN habla de “actividades productivas de tipo tradicional” y no de “actividades productivas con valor tradicional”.

Según la Real Academia de la Lengua Española, mientras el “tipo” se refiere a un elemento representativo o característico de una cosa que por generalización puede simbolizarla, por tanto objetivable; el “valor” es el alcance de la significación o importancia de una cosa, y por tanto, una valoración subjetiva.

Por ejemplo, existen ámbitos de suelo con valor o interés agrológico en las que los medios de producción de tipo tradicional – tanto por la dimensión física de las explotaciones o por las limitaciones del soporte territorial (escasa accesibilidad o excesiva pendiente), como por la dimensión económica de la escala productiva, más familiar y atomizada –dan lugar a actividades extensivas de aprovechamiento de los recursos productivos escasamente industrializadas.

Pero, en otros ámbitos de suelo la intensidad de los procesos de transformación territorial asociados a la actividad agraria intensiva ha supuesto que el paisaje originario pierda la concepción de lo natural para conformar un nuevo paisaje artificial sujeto a procesos de urbanización y/o edificación no sistematizada, pero ajustados a las demandas económicas de dicha actividad que condicionan, si no llegan a anular, toda coexistencia de valores naturales originales o de importancia.

Estos usos agrarios intensivos no se corresponden con actividades productivas de tipo tradicional, aun cuando esos suelos hayan venido tradicionalmente siendo cultivadas, diferenciando así entre el “tipo” de producción y el “valor” característico de mantener en el tiempo dicha actividad agraria.

Dado pues que se está ante un concepto jurídico indeterminado, pero acotado por el lenguaje, se hace necesario ser muy cuidadoso a la hora de ajustar la interpretación del mismo al objeto normativo que sustenta, por lo que el presente Plan apuesta por diferenciar claramente cada supuesto.

6.1.1.2.1. Las subzonas B.a: de la aptitud natural del suelo compatible con las actividades productivas de tipo tradicional

De acuerdo con el DPORN, las **Zonas B.a terrestres** están constituidas mayoritariamente por las unidades ambientales naturales y rurales de alto valor natural, cuya fragilidad depende mucho de las especies y hábitats en presencia.

En estos ámbitos coexisten los valores forestales, paisajísticos y rurales de importancia con determinadas actividades humanas productivas de tipo tradicional, de reducida presencia y dimensión, normalmente ligadas a tareas de pastoreo y estabulación del ganado predominantemente, aunque también se dan pequeñas explotaciones agrícolas de cumbres.

A pesar de estos elementos de reducidas dimensiones, estas zonas de aptitud natural tienen por finalidad la protección y la reforestación y recuperación de los ecosistemas y, a su vez, el mantenimiento de los usos tradicionales en aquellos ámbitos en los que dichas actividades son compatibles.

Por tanto, son áreas que conteniendo elementos naturales de interés requieren matizar su ordenación para asegurar el aprovechamiento sostenible de los recursos, la regulación de las

actividades existentes y el acondicionamiento apropiado del medio para su uso y disfrute, evitando impactos relevantes sobre los valores en presencia.

6.1.1.2.2. Las subzonas B.b y B.c: de la interpretación de la aptitud productiva por el tipo de producción agraria

En el marco de las unidades ambientales y de diagnóstico identificadas en la Memoria de Información se debe entender que “actividades productivas de tipo tradicional” son aquellas que se realizan según las costumbres del pasado, donde las prácticas agrarias se han transmitido a lo largo del tiempo y se caracterizan por utilizar técnicas arcaicas o escasa mecanización, asociadas en este caso a las unidades rurales de moderada fragilidad.

En este Plan formarán parte de las **Zonas B.b terrestres** aquellas unidades ambientales rurales asociadas a la explotación agrícola, de fragilidad moderada, que se encuentran en las medianías y cumbres insulares, así como algunas unidades ambientales ligadas a explotaciones agrícolas en abandono o en la costa con aptitudes para su nueva puesta en uso agrario o forestal.

Estas zonas conforman un tapiz heterogéneo caracterizador del paisaje rural, con presencia de relictos con valores naturales y ambientales mezclados con elementos territoriales con importantes connotaciones de valor etnográfico tanto por el tipo de paisaje productivo que comportan (mediante abanalamientos, terrazas, cadenas, sorribas, etc.) como por la naturaleza de las instalaciones que se localizan en ellos (alpendres, lagares, embalses, acequias, cantoneras, etc.).

A su vez, algunos de estos ámbitos se considera que son de relevancia estratégica para el desarrollo socioeconómico insular, en la medida en que son soporte de una actividad agraria de tipo tradicional que forma parte – y en algunos casos, actúa también de principal motor económico – del desarrollo rural en su entorno inmediato dentro del Sistema Territorial Insular. Por esta razón, el presente Plan hace un reconocimiento de su carácter estratégico y valor estructurante incorporándolas a su vez al Tejido Productivo Primario, en la forma de Piezas Agrícolas Puras. Estas Piezas Agrícolas Puras estarán a lo dispuesto para ellas en la sección correspondiente de la Normativa y según su definición dada en el apartado 6.7 de esta Memoria de Ordenación.

Sin embargo, no formarán parte de la Zona B.b terrestre los ámbitos que albergan (o tengan potencialidad para albergar) actividades productivas no tradicionales ligadas a explotaciones agrarias de carácter intensivo, asociadas a las unidades ambientales de agricultura intensiva de costa, de baja fragilidad, cuyos medios de producción, básicamente por las dimensiones físicas de las explotaciones así como por las condiciones óptimas de accesibilidad y pendiente del soporte territorial en que se localizan, admiten un alto nivel de industrialización.

Estas unidades rurales están constituidas por las grandes superficies agrícolas localizadas en las plataformas llanas costeras del este, norte y noroeste insular que han venido siendo tradicionalmente cultivadas. En ellas, las actividades agropecuarias se ejercen con una mayor intensidad para potenciar su productividad, por lo que precisan de una mayor permisividad en las obras e intervenciones vinculadas, así como en los procesos de transformación territorial asociados.

También, por su ubicación geográfica periurbana, se configuran como vacíos territoriales de gran entidad que estructuran, organizan y ordenan en su conjunto el ámbito territorial en el que se insertan.

Ante este carácter territorial mixto se han diferenciado de las anteriores Zonas B.b terrestres, por lo que en el presente Plan se ha tomado la decisión de incorporarlas en una nueva zonificación, de acuerdo con el criterio interpretativo de los técnicos del órgano ambiental y tras analizar ambiental, técnica y jurídicamente en las fases iniciales de tramitación del documento la posibilidad de considerarlas como una nueva Zona C.2 terrestre.

Esta opción ha sido descartada definitivamente para asegurar que cualquier proceso de artificialización de estos suelos agrícolas quede ligado principalmente a la preservación de su aptitud para la implantación de actividades agrarias intensivas y a la articulación formal con el borde periurbano que la conforma territorialmente, aun cuando no puedan ser consideradas en relación con la población y los usos y estructuras agrarias tradicionales.

Bajo estos criterios, las **Zonas B.c terrestres** están constituidas por aquellos suelos de desarrollo agrario intensivo, de pura vocación económica, en las que su desarrollo socioeconómico prima sobre sus atributos ambientales originarios, al entender de acuerdo con el artículo 18.4 del TRLOTENC a esta actividad económica como de relevancia estratégica para el desarrollo económico y social insular (por tanto, con igual grado de concreción necesaria que con las zonas de desarrollo turístico, residencial o industrial).

Esta clase de vacíos territoriales se configuran como piezas claves en la definición de la estructura socioeconómica del Sistema Territorial Insular por su ubicación geográfica en el borde periurbano, en tanto se configuran como vacíos territoriales que estructuran, ordenan y organizan su entorno inmediato, dotándolo de un pautado territorial. Pero también por su potencialidad económica y valor paisajístico, dado el carácter mixto entre lo urbano y lo rural de las construcciones, instalaciones y edificios que se implantan asociadas a dicha actividad agraria intensiva.

Dado que estos ámbitos se considera que son de relevancia estratégica para el desarrollo socioeconómico insular y que tienen además valor estructurante dentro del Sistema Territorial Insular por su ubicación geográfica periurbana y su carácter territorial mixto, el presente Plan hace un reconocimiento de su carácter estratégico y valor estructurante incorporándolas a su vez al Tejido Productivo Primario, en la forma de Piezas Agrícolas Mixtas. Estas Piezas Agrícolas Mixtas estarán a lo dispuesto para ellas en la sección correspondiente de la Normativa y según su definición dada en el apartado 6.7 de esta Memoria de Ordenación.

Precisamente, por este carácter territorial mixto es por lo que se asume dentro del Modelo de Ordenación Insular su potencialidad para acoger actuaciones de interés general ligadas al desarrollo de actividades complementarias de dicha actividad agraria, que incorporen valor añadido a la producción agrícola y ganadera existente o generen nuevas oportunidades de desarrollo socioeconómico (como actividades turísticas, agroindustriales, o de investigación).

Excepcionalmente, y de forma muy justificada, en esta zona pueden llegar a clasificarse suelos urbanos no consolidados o asentamientos rurales, para reconocer preexistencias y resolver situaciones de borde en el perímetro del tejido urbanizado, incorporando usos compatibles o que pauten la transición de tejidos en las periferias urbanas, siempre bajo los condicionantes y limitaciones que por determinación del presente Plan se establezcan en su Normativa.

6.1.1.3. Las zonas C: de la redefinición conceptual del carácter estructurante de los suelos destinados a infraestructuras y procesos de urbanización

La nueva clasificación de zonas dispuesta por el artículo 178 de la Ley 4/2017 señala las zonas C como “aquellas partes del territorio que por su menor valor ambiental resulten aptas para albergar instalaciones puntuales de interés general”, e incluye en las mismas “aquellos suelos transformados por la urbanización y/o asentamiento en el medio rural o que pudieran resultar aptos para la clasificación de suelo rústico común y suelos urbanos y urbanizables”.

No obstante lo anterior, dentro de esta nueva zona C se distinguen, en el ámbito terrestre, dos situaciones claramente diferenciadas y reconocidas por el DPORN: por un lado las zonas C.1 y C.2 destinadas a albergar las situaciones urbanizadas donde se incluyen los suelos transformados, o predispuestos para su transformación en urbanizado, y las zonas C.3 donde se ubican aquellos espacios que albergan, o son susceptibles de albergar, equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general.

6.1.1.3.1. Las zonas C.1 y C.2: de la redefinición conceptual de su situación urbanizada y valor estructurante

La delimitación de la Zona D definida por el DPORN, e incluida en este Plan Insular como parte de la zona C, en virtud del artículo 178 de la Ley 4/2107, está igualmente sujeta a una cuestión propositiva de política territorial no necesariamente relacionada con los valores ambientales y productivos en presencia (al igual que ocurrirá con los equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general para la Zona C.3).

Sin embargo, dado que las Zonas C.1 y C.2 incluirán aquellos suelos que por determinación del planeamiento puedan llegar a ser suelos urbanos o urbanizables, su delimitación está ligada a la proyección a futuro de las necesidades de crecimiento regular previstas para cada asentamiento de población.

Así, el planeamiento insular, en función del modelo territorial elegido para cada isla, del sistema territorial diseñado y de su estrategia para implantarlo, establecerá las determinaciones sobre suelo urbanizable, conforme a los siguientes criterios:

- a) Podrá fijar límites máximos a la extensión o capacidad de la clasificación de suelo urbanizable, en el conjunto de las diversas categorías, por el planeamiento general de cada municipio.
- b) Contendrá una previsión expresa de la extensión de suelo urbanizable con destino industrial o terciario, sobre las siguientes bases:
 - 1) Establecerá las implantaciones, dimensiones y características del suelo estratégico para actividades productivas que se estimen convenientes para el mantenimiento de la dinámica económica de cada isla.
 - 2) El uso industrial se concentrará en los polígonos existentes y sus eventuales ampliaciones, pudiendo excepcionalmente, prever la implantación de nuevos polígonos de carácter supramunicipal, localizados en óptimas condiciones de accesibilidad, que produzcan el mínimo impacto. La ampliación de los polígonos existentes quedará condicionada a la ocupación del suelo vacante interno, utilizando los mecanismos de gestión previstos en las leyes.

Como ya se ha dicho en el apartado 1.3.2, el Modelo de Ordenación Insular que se propugna por el presente Plan toma 2.050 como año horizonte, partiendo del reconocimiento tendencial de las dinámicas territoriales habidas en el período entre los años 1.995 a 2.010.

Este período de quince años transcurridos abarca desde la entrada en vigor del primer plan insular de ordenación hasta la elaboración, tramitación y vigencia del segundo plan insular de ordenación. Las dinámicas territoriales que en estos años se han sucedido, a pesar de estar referidos a un período de expansión económica sin precedentes, no han agotado en absoluto la capacidad de acogida que dichos modelos de ordenación previos propugnaban a largo plazo.

Esto es así, debido a que dichos modelos (y concretamente, el del segundo plan insular de ordenación de 2.004) ponían el punto de mira y el ángulo de visión en el descubrimiento a veinte/cincuenta años de aquellos nuevos aspectos y oportunidades de acción que fundamentaban el modelo de ordenación insular, ampliando para ello la escala de consideración de los distintos procesos territoriales para, combinando de alguna forma estas características, detectar oportunidades no explotadas, a la vez que corregir aquellas tendencias que produjeran efectos nocivos o resultasen agotadas a medio plazo.

En todo caso, de acuerdo con la diagnosis realizada, y la estimación poblacional a largo plazo realizada para acotar el Modelo de Ordenación Insular del presente Plan, los objetivos que han orientado la definición, delimitación y regulación de las **Zonas C.1 y C.2 terrestre** son los siguientes:

- Siguiendo el mandato del artículo 18.4.b) del TRLOTENC, este Plan ha identificado el esquema de distribución y priorización de los usos y actividades estructurantes del territorio insular, con expresa localización y regulación ordenada de las actividades relevantes para el desarrollo económico y social autonómico o insular de carácter residencial, económico o turístico que quedarán adscritos a la Zona C.1, a la Zona C.2, o a la Zona B.c, esta última, para los de carácter agrario intensivo.
- De forma congruente con el artículo 8 del DPORN, se han incluido no sólo los suelos efectivamente clasificados como Suelo Urbano, Urbanizable o de Asentamiento Rural por el planeamiento en vigor, sino también aquellos suelos con relevancia estratégica y valor estructurante para el Sistema Territorial Insular en los que serán admisibles procesos de urbanización y edificación previa reclasificación motivada del suelo para asumir los previsibles crecimientos razonables estimados por el planeamiento urbanístico a corto y medio plazo.
- De conformidad con el principio de uso eficiente del territorio insular propugnado, se establecen pautas orientadoras de jerarquía, contigüidad, proporcionalidad, y articulación formal para la clasificación del suelo por el planeamiento en estas zonas de valor estructurante, para evitar la ocupación extensiva de los suelos propuestos por el presente Plan más allá de las previsiones que en cada momento se realice y de acuerdo con la evolución histórica de los desarrollos urbanos previos.
- De acuerdo con todos estos criterios, se han establecido a su vez mecanismos que eviten el deterioro ambiental y la pérdida de productividad del suelo rústico adscrito a las Zonas C.1 y C.2 terrestres hasta su incorporación al desarrollo urbano, sobre la base de mitigar los fenómenos especulativos inherentes a sus expectativas urbanísticas a largo plazo.

La determinación a largo plazo de las **Zonas C.1 y C.2 terrestres** aquí expuestas opera a favor también del objetivo de descargar a dicha zona de la tensión especulativa que degrada el borde periurbano al ser malentendido como un suelo rústico expectante, al tiempo que se evita identificar los límites a corto y medio plazo del futuro suelo urbanizable – competencia que el marco legal vigente reserva al planeamiento urbanístico –.

No debe entenderse en ningún caso que la adscripción a **Zonas C.1 y C.2 terrestres** de estas piezas implique que sean susceptibles de clasificarse como suelo urbano o urbanizable de manera indistinta, precisamente la argumentación aquí expuesta lo que comporta es una ampliación del concepto en aplicación de los contenidos sustantivos del propio DPORN, que habilita al planeamiento urbanístico para que siempre de manera motivada pueda elegir entre la clasificación y categorización de suelo, sin que por ello haya de deducirse que todo el suelo deba ser considerado urbano o urbanizable, o adscribirlo en su totalidad para un uso distinto al principal propuesto, mientras no sea necesario su ocupación territorial.

Con esta solución territorial, se han incorporado a Zona C.2 terrestres aquellas unidades ambientales rurales de baja fragilidad, donde no existiendo actividades productivas tradicionales (ni teniendo potencialidad para las mismas) no se detectan tampoco valores naturales (ni forestales o paisajísticos) de relevancia. Estas piezas territoriales suelen encontrarse ubicadas en el entorno periurbano, o insertos en los tejidos urbanísticos.

Tanto en el plano paisajístico, desde el que se perciben como vacíos de transición entre tejidos, como en el plano funcional, en el que se configuran como elementos de articulación espacial de los diferentes tejidos, se asume su potencialidad para llegar a ser suelo urbano o urbanizable al tratarse de áreas carentes de valores y recursos en presencia que justifique cualquier otra zonificación, con aptitudes para asegurar la correcta salvaguarda de unos espacios urbanos de calidad a escala territorial previniendo en cualquier caso los riesgos que su transformación urbanística pueda comportar.

Para evitar dichos riesgos, hay que tener en cuenta que el planeamiento debe definir las áreas que deberán ser excluidas del proceso de urbanización y edificación por razones de riesgo y los criterios a seguir en el trazado y diseño de las infraestructuras por tal causa.

Igualmente, se establece que el planeamiento urbanístico prestará especial atención a la ordenación en situaciones paisajísticas caracterizadas por su inadecuación topográfica en cualquier clase de suelo y, en particular:

- Evitará la ocupación por la edificación y la urbanización de los terrenos con pendientes superiores al 50%, así como aquellos que afecten a líneas de horizonte o a perfiles destacados del terreno, como lomos, conos, montañas y otros.
- Se evitará igualmente la canalización y ocupación del barranco con rellenos para instalaciones deportivas, jardines, dotaciones u otros.
- Como criterio general, se prohibirá la construcción en el borde exterior de los viales que den a ladera, dejándolo abierto y sin edificación.
- Se dará un tratamiento adecuado tanto a los bordes de suelo urbano y urbanizable como al encuentro de las partes diferentes del tejido urbano, estableciendo como criterio preferente el remate con viario inedificado en su borde exterior.

Por tanto, en este supuesto territorial, referido a elementos territoriales residuales de difícil adscripción zonal, lo que se está considerando en el Modelo de Ordenación Insular es su función de Áreas Libres Estructurantes del sistema urbano, tal y como se describen en el apartado 6.4.1 de esta Memoria, por lo que se toma la decisión de incorporarlas a las **Zonas C.1 y C.2 terrestres**.

Asimismo, en función de las expectativas de crecimiento poblacional de los asentamientos existentes se han incorporado también a **Zonas C.2 terrestres** aquellas unidades ambientales rurales de baja o moderada fragilidad (ligadas actualmente a actividades agrícolas) que, por su situación de borde periurbano o en el entorno de los principales asentamientos con mayor dinamismo poblacional, están llamadas a acoger a largo plazo los procesos de transformación urbanística por crecimiento regular de los tejidos consolidados, o excepcionalmente desarrollos urbanísticos que cualifiquen la oferta de servicios turísticos de la Isla.

En el primer caso, se trata de bolsas de suelo, contiguas o próximas a los tejidos urbanísticos consolidados, aptas para su articulación viaria y crecimiento regular de los principales asentamientos poblacionales. Dada la gran complejidad territorial que presentan, por la hibridación de usos y actividades rurales y urbanas, así como su previsión a largo plazo, se asocia su transformación urbanística a los razonables crecimientos previsibles de la población.

Por esta razón, se establece una regulación de usos en la que se liga cualquier proceso futuro de artificialización del suelo a la preservación de la actividad agraria para, llegado el momento, articular formalmente las principales bolsas de suelo agrario en la ordenación urbanística futura de crecimiento regular, preservándolas como vacíos territoriales cualificadores del nuevo tejido urbanístico resultante.

En el segundo caso, se han identificado como áreas libres con equipamiento unas determinadas piezas territoriales con cualidad estructurante del Sistema Territorial Insular, por su encaje con las estrategias territoriales de desarrollo socioeconómico insular previstas en el Modelo de Ordenación Insular, para cualificar la oferta turística a la vez que la demanda de servicios de ocio y recreación de la población residente.

Como se explica en el apartado 6.5.2, se trata de bolsas de suelo agrario en desuso, próximas o limítrofes a las principales piezas turísticas, que poseen una posición estratégica respecto de los tejidos urbanísticos consolidados, por cercanía y accesibilidad. Su cierto contraste paisajístico posee unas innegables cualidades, tanto por sus características topográficas como topológicas, para ofrecer a la población turística y residente un conjunto de áreas equipadas de esparcimiento de escala territorial y relevancia insular.

Estas piezas territoriales han sido delimitadas como **Zonas C.2 terrestres**, diferenciándolas de aquellas más adecuadas para acoger la implantación de nuevos equipamientos estructurantes de relevancia territorial, que se zonificaron como Zona C.3 terrestre, por la posibilidad de complementarlas con un alojamiento turístico de calidad arquitectónica y gran integración paisajística, salvaguardando mediante su diseño conjunto la mayor parte de la superficie asociada como áreas libres de edificación.

6.1.1.3.2. Las subzonas C.3: del carácter indicativo de las infraestructuras y servicios de relevancia insular

Para aquellas partes del territorio que son susceptibles de albergar diversos equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general, el DPORN definía una zona C exclusiva. No obstante, la Ley 4/2017 incorpora las anteriores zonas C y D en una única zona C. Es por ello que, para diferenciar éstas, las destinadas a albergar equipamientos, construcciones o instalaciones, de las zonas clasificadas o susceptibles de clasificarse como urbano y urbanizable, se han incluido dentro de la subzona C.3 del presente Plan Insular.

La delimitación de la Zona C.3 debe sustentarse en el interés general del elemento que predomina sobre los valores y recursos en presencia. Pero este Plan no puede negar los valores ambientales y/o productivos identificados en la Memoria de Información, por el mero hecho de ser necesarios para la ordenación de los emplazamientos destinados a equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general.

Primero, porque la ubicación de equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general es una cuestión propositiva de política territorial que puede no tener una relación directa ni necesaria con los valores ambientales y productivos en presencia. Así pues, los emplazamientos han de escogerse conforme a las disposiciones de los Planes Insulares de Ordenación y a sus requerimientos técnicos específicos, sin condicionar necesariamente su implantación a la ausencia de valores ambientales y/o productivos, en ningún caso.

Segundo, porque con la citada interpretación se asume que todos los equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general no generan impactos en su implantación, aún a pesar de afectar a la ocupación de un recurso finito como es el suelo, aunque no tenga reconocidos valores ambientales y/o productivos propios. Pero además, obvia que el planeamiento urbanístico tiene potestad para reconocerle valores ambientales y/o productivos, a pesar de su adscripción como reserva de suelo para infraestructuras, sobre los que debe fundamentarse igualmente la zonificación, de acuerdo con el artículo 7 del DPORN.

Tercero, porque, aunque la planificación de equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general no dependa necesariamente de los valores en presencia, su implantación territorial debe adecuarse a los requerimientos ambientales y de integración paisajística que se establezcan de acuerdo a una evaluación ambiental de su posible impacto sobre el territorio afectado para evitar sinergias perniciosas o impactos indirectos en el territorio. Esta adecuación puede llegar a suponer, en algunos casos, la necesidad de afectar a otras partes del territorio no contempladas dentro de Zona C.3 que, igualmente, serán incorporadas por los instrumentos de planeamiento correspondientes atendiendo a su declaración de interés general. Por esta razón, se justifica la capacidad de superposición de la clase y categoría de suelo rústico de protección de infraestructuras en el artículo 55.b).5) del TRLOTENC.

Cuarto, es de imposible concreción prever exhaustivamente y de forma expresa todos los equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general susceptibles de derivarse del Modelo de Ordenación Insular propugnado, atendiendo a la priorización de las actuaciones territoriales y a su previsible implantación escalonada a partir de la adaptación del resto de instrumentos de planeamiento de inferior rango. Concretar partes del territorio para un

uso supuesto, pero no objetivable, implicaría congelar partes del territorio “sine die” afectando a los derechos y deberes de la propiedad del suelo en un horizonte temporal incierto.

Por todo ello, el presente Plan prevé incorporar como **Zona C.3 terrestre** aquellos elementos con relevancia territorial para el Modelo de Ordenación Insular del sistema de infraestructuras y servicios (esto es, los principales equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general existentes o ya ejecutados) indistintamente de la adscripción a una clase o categoría de suelo que haya realizado el planeamiento urbanístico.

Asimismo, dado que el artículo 8 del Decreto habla de “partes del territorio que son susceptibles de albergar...”, se han incluido con carácter indicativo no declarativo aquellas partes del territorio cuyos valores ambientales y recursos naturales en presencia se considera pueden ser compatibles con la implantación de aquellos nuevos equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general previstos en el Modelo de Ordenación Insular para dar cumplimiento al objetivo de definir e impulsar sistemas territoriales equilibrados y eficientemente articulados.

En esta situación se encuentran aquellas unidades ambientales de agricultura de costa en abandono, de fragilidad baja o moderada, mayoritariamente localizadas en las medianías bajas del norte, este y sur insular que, aunque presentan dimensiones y características físicas apropiadas para su aprovechamiento productivo, se encuentran en abandono y con diferente grado de naturalización debido a lo costoso de su puesta en uso en condiciones.

Estas piezas territoriales presentan, por su disposición física respecto al tejido urbano consolidado, tanto residencial como turístico, un potencial para ejercer de equipamientos estructurantes y espacios libres disuasorios como soporte de usos recreativos y de ocio en la naturaleza para la población circundante, que liberen de la inadecuada utilización para tal fin a los espacios naturales protegidos.

A esta clase de vacíos territoriales, que se configuran como piezas claves en la definición del Modelo de Ordenación Insular, se les reconoce en el presente Plan como parte de la Red de Espacios Libres Disuasorios, diferenciándose de aquellas áreas libres capaces de admitir equipamientos estructurantes al servicio de la población residente o de la población turística, que configuran la Red de Dotaciones y Equipamientos.

De este modo, la adscripción de alguna de estas piezas delimitadas como Zona C.3 terrestre al crecimiento regular será excepcional, y sólo se admitirá de forma parcial en las situaciones de completamiento de borde urbano. Para los restantes casos, cuando ya se encuentren inmersas en la dinámica de extensión del tejido urbanístico, se delimitarán como Zona C.1 o C.2 terrestre, tal y como se expone en el apartado anterior, siempre de acuerdo a un pautado en el que primará la conservación de su cualidad de vacío estructurante de forma que pasen precisamente a vertebrar como espacios libres dicho tejido (tal y como ocurre dentro de las zonas turísticas litorales para cualificar la oferta de servicios turísticos a escala insular).

En cualquier caso, estas nuevas áreas libres propuestas, desarrolladas en los apartados 6.4.3 y 6.5.2 de esta Memoria, estarán sujetos a su correspondiente evaluación ambiental atendiendo a los valores naturales y/o productivos en presencia, en función de las unidades ambientales y de diagnóstico delimitadas. Téngase en cuenta que para este Plan cada parte del territorio, cada pieza territorial, tiene un valor en sí mismo, ya sea por sus recursos naturales, sus recursos productivos o su potencial aprovechamiento para acoger usos y actividades económicas estratégicas.

Es decir, no es el territorio el que contiene la información necesaria para identificar los ámbitos en que deban implantarse estas redes de infraestructuras y servicios (aunque la base territorial sí pueda imponer condiciones a las mismas) sino que dicha identificación se hace en función del modelo de organización sobrepuesto al territorio, aunque atendiendo a la aptitud del suelo y a los valores y recursos en presencia.

Dicho de otro modo, no es el soporte territorial el que demandaría, en función de los valores o recursos en presencia, la implantación de instalaciones o equipamientos, sino que será el modelo de organización de los usos y actividades sobre el territorio el que determine la necesidad de implantar determinadas instalaciones o equipamientos en uno u otro lugar.

De ahí, que la delimitación de una Zona C.3 terrestre para los nuevos elementos territoriales de interés general y relevancia insular tenga carácter indicativo, y no declarativo. Con todo, la única forma coherente de prever la implantación de los equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general sin limitar o condicionar su implantación por la presencia de valores ambientales y/o productivos de partes del territorio, es contemplar su capacidad de superponerse al resto de zonas y tejidos mediante los correspondientes criterios de integración territorial.

Aunque el DPORN no recoge expresamente esta posibilidad de superposición, tampoco la prohíbe expresamente, al tener que armonizar la zonificación con el planeamiento insular y urbanístico, según establecen los artículos 7 y 8 de dicho Decreto.

Así pues, en coherencia con su naturaleza conceptual, este Plan representará las redes de infraestructuras y servicios con una simbología que se adecue a su forma (lineal, puntual o superficial) y con la cualidad añadida de su condición de transversalidad o transparencia, esto es, superpuesta a las restantes zonas en aquellos casos en que no pueda delimitarse geográficamente una determinada Zona C.3 (como ocurre con las carreteras de interés autonómico, insular o local; las redes eléctricas, de abastecimiento o de saneamiento; etc.).

Por último, este Plan propone un mecanismo normativo, de acuerdo con el artículo 8.2 del DPORN referido a actividades susceptibles de producir un impacto ambiental de importancia, que permite asimilar la superposición de las redes de infraestructuras y servicios al resto de zonas y tejidos del Modelo de Ordenación Insular. En puridad, esto implica que, aunque puedan o no ser delimitadas como Zona C.3:

- Los equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general ya existentes se clasificarán y categorizarán por el planeamiento urbanístico, de acuerdo a su naturaleza indistintamente de la zona de ordenación en que las haya ubicado este Plan.
- Los equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general propuestos en el Modelo de Ordenación Insular estarán condicionados por la evaluación ambiental del impacto derivado de su implantación en cualquiera de las zonas de ordenación y tejidos delimitados, conforme a los criterios de integración territorial establecidos en este Plan para las redes de infraestructuras y servicios.

En conclusión, los lugares seleccionados para localizar en ellos estas instalaciones y equipamientos estarán por su naturaleza adscritos a alguna de las restantes zonas o subzonas previstas en el DPORN, dado que la inexistencia de partes del territorio con ausencia de valores ambientales y/o productivos no puede limitar, ni condicionar, la necesaria implantación de aquellos equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general que se deriven del Modelo de Ordenación Insular.

En función de las cualidades ambientales y a partir de la casuística territorial de aquellos equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general ya implantados o previstos, el presente Plan delimita con carácter indicativo determinadas piezas territoriales como Zona C.3 terrestre, y a su vez establece criterios específicos de integración territorial en la Normativa para los restantes casos, con el objetivo de impulsar sistemas territoriales equilibrados y eficientemente articulados. Los criterios con que se han localizado geográficamente estas Zonas C.3 terrestres quedan explicados con mayor detalle en los correspondientes epígrafes del apartado 6.1.2 de este Capítulo.

6.1.1.3.3. Las Zonas C con afección a terrenos del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT)

A pesar de que, tanto por su relativo menor valor ambiental como por su localización, próxima o adyacente a los ámbitos en que se asientan los tejidos residencial, turístico o económico, los terrenos incluidos en Zonas C resultan, en general, los más aptos para acoger el desarrollo de dichos tejidos, pueden no obstante quedar también integrados en esta Zona suelos que no son susceptibles de acoger tales desarrollos, en tanto su transformación y ocupación está sujeta a límites y condiciones impuestos por la legislación urbanística, ambiental y sectorial aplicable, y en particular, en lo que se refiere al ámbito litoral, por la normativa de Costas, que regula el régimen de utilización del dominio público marítimo-terrestre, de sus zonas de servidumbre y de la zona de influencia.

De hecho, en el referido ámbito litoral hay varios casos en los que la delimitación de Zonas C se solapa con la línea de deslinde marítimo terrestre, quedando incorporados a dicha Zona terrenos incluidos en el DPMT que, en aplicación de la legislación básica de suelo (en concreto, el artículo 21 del Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por RDL 7/2015, de 30 de octubre), deben preservarse de su transformación mediante la urbanización y en los que la normativa de Costas permite únicamente la ocupación por actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación y siempre previa obtención del correspondiente título habilitante.

Se producen dos supuestos diferentes:

- **Casos en que terrenos del DPMT quedan integrados en Zona C.2.1 (de aptitud de crecimiento regular en entornos periurbanos) o C.2.2. (de aptitud para equipamientos singulares en zonas turísticas):** Ante las observaciones realizadas por la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en Nota Técnica emitida con fecha 02/08/2022, en la que se señala, entre otras cuestiones, que en tanto la Zona C.2.1 y la Zona C.2.2 admiten la clasificación de nuevo Suelo Urbanizable, dichas zonas no resultan compatibles con la naturaleza del dominio público marítimo terrestre (DPMT) y, dado que los casos en que dichas zonas afectaban a terrenos adscritos al DPMT eran muy pocos y de muy escasa entidad superficial, se ha optado por ajustar los bordes de la zonificación para adecuarla a los requerimientos de la referida Nota Técnica de la Dirección General de la Costa y el Mar, sustituyendo, en los citados retales de suelo incluidos en el DPMT, la zonificación como Zona C.2.1 o Zona C.2.2 por otras zonas afines, en cada caso, a los valores y recursos en presencia, en las que no se permitiese la clasificación de suelo urbanizable, garantizándose así la salvaguarda de los mismos y su preservación de procesos de transformación mediante la urbanización.
- **Casos en que terrenos del DPMT quedan integrados en Zona C.1.1 (de suelos urbanos), C.1.2 (de suelos urbanizables) o C.3.1 (de dotaciones, equipamientos e instalaciones estructurantes):** Dado que, como se ha expuesto, tanto la Zona C.1.1 y la Zona C.1.2, como la Zona C.3.1, no son declarativas ni dispositivas, sino meramente indicativas o informativas, en tanto se limitan a recoger el suelo ya clasificado como urbano y urbanizable, así como el adscrito por el planeamiento en vigor a dotaciones, equipamientos o infraestructuras ya existentes, en estos casos no resulta factible excluir de dichas zonas los suelos incluidos en el DPMT, pues esto implicaría su desclasificación de facto, para lo cual el presente Plan no es competente. Así pues, a fin de dar respuesta a las observaciones a este respecto contenidas en la citada Nota Técnica de la Dirección General de la Costa y el Mar, se ha optado por dar las pertinentes instrucciones al planeamiento urbanístico, para que asuma e integre las citadas limitaciones establecidas tanto por la normativa de Costas como por la legislación básica de suelo. Así, en la regulación normativa de las citadas Zonas, se incorporan los siguientes extremos:
 - En la Zona C.1.1, de Suelos Urbanos, se incluye el siguiente texto: *“A. Con independencia de la condición de urbano del suelo incluido en esta Zona o de la nueva clasificación a la que, en su caso, se adscriba dicho suelo en los supuestos de alteración o aprobación de instrumentos de planeamiento, en los suelos localizados en el ámbito litoral, que se*

encuentren incluidos en el DPMT, sus servidumbres y/o la Zona de Influencia, serán de aplicación las limitaciones establecidas en la Normativa de Costas”.

- En la Zona C.1.2, de suelos urbanizables, se incluye el siguiente texto: *“A. De conformidad con lo establecido en la legislación urbanística (Artículo 21 RDL 7/2015 de 30 de octubre), los suelos localizados en el ámbito litoral, que se encuentren afectados por el DPMT, se preservarán de su transformación mediante la urbanización, manteniéndose en situación de suelo rural. En dichos suelos incluidos en el DPMT, sus servidumbres y/o la Zona de Influencia, serán de aplicación las limitaciones establecidas en la Normativa de Costas”.*

Asimismo, se han grafiado con una trama de rejilla, superpuesta a la de la Zona C.1.2, aquellos suelos urbanizables localizados en el ámbito litoral, que se encuentren incluidos en el DPMT, por lo que debieran ser preservados de su transformación mediante la urbanización, manteniéndose en situación de suelo rural en el planeamiento urbanístico en tanto venga obligado a ello por la legislación aplicable y en particular por la normativa sectorial de Costas.

- En la Zona C.3.1, de dotaciones, equipamientos e instalaciones estructurantes, se incluye el siguiente texto: *“En los suelos incluidos en el DPMT, únicamente se podrá permitir la ocupación de dicho dominio para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, previa obtención del título habilitante para su ocupación. El régimen de utilización de estos suelos se atenderá a los límites y condiciones establecidos en la Normativa de Costas”.*

Asimismo, en todas las zonas se incluye un texto expresivo del mandato recogido en el artículo 34.a) 5) de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, en el sentido de que, en el ámbito litoral, cuando el suelo ostente la clasificación de rústico, se categorizará como Suelo Rústico de Protección Costera el suelo incluido en el dominio público marítimo-terrestre, así como las zonas de servidumbre de tránsito y protección, cuando en ellos se encuentren presentes valores naturales que lo justifiquen.

Por último, se incluye también en las citadas zonas que afectan al ámbito litoral el mandato de que los instrumentos de planeamiento que ordenen estos suelos deberán ser remitidos a la Dirección General de la Costa y el Mar, a través de la Demarcación de Costas de Canarias, para la emisión del informe dispuesto en los artículos 112.a) y 117 de la Ley de Costas o norma que los sustituya.

6.1.2. Criterios aplicados en la delimitación cartográfica de la zonificación terrestre

Para la asignación de Zonas a las distintas situaciones territoriales diferenciadas dentro de las unidades ambientales y de diagnóstico identificadas en la Memoria de Información del Plan, así como para el trazado de las líneas que las delimiten, se han aplicado los siguientes criterios generales:

- Los distintos rangos y figuras de protección establecidos a escala europea, autonómica, insular y municipal.
- Las características, el valor y estado de conservación de los diferentes elementos del medio natural, tanto como la conveniencia o necesidad de su protección, potenciación y de su recuperación.
- La variedad, singularidad y belleza de los ecosistemas naturales y del paisaje cultural, natural y antropizado.
- Los usos actuales del territorio, extensivos e intensivos, así como la aptitud territorial – natural, mixta o productiva – de los distintos ámbitos para su acogida.

- La capacidad de carga o acogida territorial de los distintos ámbitos con objeto de valorar la aptitud territorial de los mismos para su transformación territorial.

Para ello, se han utilizado tanto las líneas de delimitación de Espacios Naturales Protegidos, como de las categorías de suelo y calificaciones de suelo rústico del planeamiento municipal vigente, cuando las mismas se han considerado compatibles con los criterios de delimitación aplicados.

Se ha procurado no afectar, por razones de seguridad jurídica, a edificaciones y construcciones preexistentes, con objeto de que permanezcan a uno u otro lado de las líneas divisorias. Asimismo, la delimitación trata de apoyarse en elementos reflejados en la cartografía, cuando los mismos coincidan con los criterios de delimitación. Por esta razón, manteniendo la escala de la zonificación a 1:25.000, el trazado de las líneas se ha precisado a la escala 1:10.000.

Durante la tarea de delimitación de la zonificación terrestre se ha procurado:

- Identificar las distintas situaciones territoriales dentro de las unidades ambientales y de diagnóstico identificadas en la Memoria de Información para asignarles una zonificación terrestre acorde con los valores y recursos en presencia.
- Ajustar la zonificación de dichas situaciones territoriales con las clases y categorías de suelo del planeamiento urbanístico vigente, para asegurar la compatibilidad de ambas determinaciones, siempre que no se ponga en peligro los valores y recursos en presencia.
- En su caso, ajustar la zonificación a las zonas de uso de los Espacios Naturales Protegidos con instrumento de ordenación aprobado definitivamente para asegurar la compatibilidad de ambas determinaciones, siempre que no sea oportuno un mayor grado de protección que el previsto para la mejor conservación de los valores y recursos en presencia.
- Igualmente, se ha tenido en cuenta la incidencia visual y las cuencas visuales para la delimitación en divisorias de vertientes, o en cambios significativos de pendiente, cambios en los giros y orientación de cauces, laderas de los barrancos, lomos, etc.
- En las situaciones de tránsito, brusco o gradual, de llano, interfluvio o lomo a ladera de barranco, la separación de zonas puede realizarse en los cambios de pendiente o también responder a cambios en los usos del suelo, a la presencia de edificación, al parcelario, a la diversidad de usos, estado de conservación del lugar u otros aspectos similares.
- Por último, se han aplicado criterios geomorfológicos para la delimitación diferenciada de determinados afloramientos rocosos, bordes de escarpes, acantilados y otros.

La delimitación más precisa de los límites podrá realizarse en el planeamiento de inferior rango, con objeto de adecuarlas, en su caso, a aspectos más precisos y concretos del territorio y a la escala de trabajo de dichos planes, sin que con ello se pueda producir una variación que pueda interpretarse como una modificación sustancial de dichos límites y no podrán afectar a aspectos naturales y paisajísticos de especial importancia o interés.

En cualquier caso, deberá valorarse técnica y jurídicamente con los agentes intervinientes la más adecuada herramienta para asegurar la preservación de los valores y recursos en presencia, a partir de las conclusiones de la evaluación ambiental, y anteponiendo como punto de partida el principio de prevalencia ambiental a la ordenación urbanística.

Asimismo, toda adecuación de los límites de la zonificación posterior por el planeamiento urbanístico de inferior rango deberá ser motivada y contar con un informe favorable del organismo responsable del seguimiento del Plan Insular.

6.1.2.1. Modificaciones realizadas para adecuar la delimitación a las características del territorio

Por un lado, se han realizado los ajustes que han sido necesarios en las delimitaciones de los ámbitos que se han visto afectados por la actualización de la línea cartográfica de costa, aunque esta no resulte coincidente con la ribera del mar a partir de la cual se delimita el Deslinde Público Marítimo Terrestre DPMT, de conformidad con la normativa en materia de Costas.

Por otro lado, se han revisado las delimitaciones de las zonas situadas en los bordes de muchos ámbitos pertenecientes a diferentes Zonas A, B.a y B.b, para una mejor adecuación de los mismos a las características geomorfológicas y a las propias definiciones y aptitudes que conlleva cada zona.

Durante la vigencia del PIO/GC 2004, se detectó que en muchas ocasiones ámbitos pertenecientes a distintas Zonas no encajaban adecuadamente en las características y definición de la Zona en la que estaban incluidos. Por ese motivo, se ha realizado una revisión amplia del conjunto de piezas o ámbitos que conforman cada una de las Zonas y de sus delimitaciones con objeto de comprobar si responden adecuadamente a sus características y definición.

Cuando se han detectado bordes, piezas o ámbitos que no encajan adecuadamente en la Zona en la que están, se ha planteado la conveniencia de pasarlos a otra Zona a la que se adapte mejor, optando por realizar dichos cambios en los supuestos y con los criterios que a continuación se exponen.

El objeto de esta revisión es lograr una mayor homogeneidad del conjunto de piezas (ámbitos) que constituyen cada una de las Zonas del PIO/GC.

En muchas ocasiones los ámbitos identificados tenían características intermedias entre dos posibles Zonas y que la asignación de los mismos a una u otra, unido a las propias características del ámbito no conllevaban modificaciones relevantes reales en las disposiciones aplicables a los mismos.

Los tipos de cambios que se han realizado son los que se relacionan a continuación. Los cambios se exponen según la Zona receptora de los cambios, es decir, se indican los sectores que han sido incorporados a las diferentes Zonas.

▪ **Cambios a zonas A.1**

Se han zonificado como A.1 zonas de muy alto valor geológico-geomorfológico que figuran en el PIO/GC 2004 como Zona B.a.1.

Se han zonificado como Zonas A.1 sectores litorales de muy alto valor natural en las costas noroeste, norte, este y sur, que actualmente están como Zona B.a.2, por albergar vegetación en muy buen estado de conservación, poblaciones de especies de flora insular amenazada, valores geológicos y geomorfológicos relevantes y valores paleontológicos, conformando en su conjunto enclaves de alto valor paisajístico.

Se han zonificado como Zonas A.1, algunos sectores de pinar o tabaibal dulce consolidados, en excelente estado de conservación, actualmente en zonas A.2, B.a.2 y B.a.1.

▪ **Cambios a zonas A.2**

Se ha zonificado como Zona A.2 el ámbito de Zona A.3 de la RNE del Brezal del Palmital (T.M. Santa María de Guía) al considerar que encaja mejor en dicha zona que en la Zona A.3.

Se han zonificado como Zonas A.2 sectores de Zona A.1 en el Pinar de Samsó, ajustando de esta forma la zonificación al PRUG del PN de Tamadaba.

▪ **Cambios a zonas A.3**

Ninguno

▪ **Cambios a zonas B.a.1**

Se han zonificado como Zonas B.a.1 algunos sectores de las zonas medianías y zonas bajas del sur, actualmente en Zonas B.a.2, cuyas características son las mismas que las de las Zonas B.a.1, quedando mejor zonificadas en esta última zona. En cualquier caso, se han mantenido siempre en Zona B.a.2 los enclaves en los que existe en la actualidad actividad agrícola. No se ha visto afectado por este cambio ningún ámbito agrario del PTE Agropecuario.

▪ **Cambios a zonas B.a.2**

Se han zonificado como Zonas B.a.2 algunos sectores de Zonas B.a.3 (que no fueron incorporados a Zonas B.c.1 o Zona C.2.1), constituidos por laderas y barrancos con valores naturales y paisajísticos y sin aptitud para otros usos y actuaciones que podrían ser compatibles en las Zonas B.a.3.

Se han zonificado como Zonas B.a.2 pequeños sectores que formaban parte de Zonas B.b.1.3, B.b.1.2 y B.b.4 y, en menor medida, también en Zonas B.b.2, B.b.1.1, B.b.1.3 y B.b.3 del PIO/GC 2004, que reúnen las características propias de las Zonas B.a.2 existentes en sus propios entornos (conformados por zonas naturales con su vegetación silvestre), cuando se ha considerado que dichos sectores tienen entidad suficiente, ajustando con ello mejor la asignación de cada ámbito a las definiciones que caracterizan unas y otras zonas.

La mayor parte de estos ajustes afectan a suelos categorizados como rústicos de protección paisajística en el planeamiento urbanístico. En ocasiones no es así, afectando a suelos que, si bien han sido categorizados como SRP agraria en el planeamiento, no están conformados por parcelas o zonas agrícolas, siendo suelos situados en lugares de alta incidencia paisajística o que forman parte de las unidades paisajísticas que conforman las Zonas B.a.2, por lo que se ha procedido a ajustar los bordes entre ambas zonas.

Se han zonificado como Zonas B.a.2 sectores que provienen de Zonas B.b.4 del PIO/GC 2004 y que han sido objeto de la siguiente regulación por el PTE-09 Agropecuario:

- Ámbitos de escasa actividad agraria. Algunos sectores de Zona B.b.4 incluidos en esta categorización - por estar conformados por laderas y barrancos sin aptitud reconocida para usos agrarios - se han zonificado como Zona B.a.2 (y en algún caso, a Zona B.a.3). El cambio de zonificación en estos supuestos no afecta a la regulación del PTE Agropecuario.
- Ámbitos categorizados como extensivos mixtos-agroforestales. Algunos sectores de Zona B.b.4 categorizados como Zona B.b.4 extensivos mixtos-agroforestales en el PTE Agropecuario, por su localización y características territoriales concretas, se han considerado más adecuado su inclusión en Zona B.a.2, sin que ello afecte a la actividad agraria mixta-agroforestal regulada en el PTE Agropecuario, dado que la misma es igualmente compatible en Zona B.a.2 con prácticamente la misma regulación.

Cuando ha sido posible, se han zonificado como Zona B.a.2 algunos ámbitos de la Zona B.a.1 categorizados como Zona B.a.1 extensiva en el PTE-9 Agropecuario, con objeto de que el uso agrícola quede integrado mayoritariamente en la Zona B.a.2, ya que su presencia con carácter puntual es una de las características de esta última Zona. De esta forma, además, quedan mejor diferenciadas ambas Zonas. No obstante, no todos los ámbitos en la categoría agraria B.a.1 extensiva han podido pasarse a B.a.2 extensivo.

Se ha zonificado como B.a.2 parte de la zona C.2.2 de los Llanos de Montaña Pelada en Gáldar, concretamente en el extremo sur de la citada pieza.

▪ **Cambios a zonas B.a.3**

Se han zonificado como Zona B.a.3 algunos sectores no agrarios que estaban incluidos en Zonas B.b.2 o B.b.1.1 en el PIO/GC 2004, situados en zonas bajas de la isla coincidiendo con tramos de cauce de barrancos alterados (cauces del Barranco Real de Telde y Barranco de la Aldea, por ejemplo) o determinadas franjas costeras. En la mayor parte de los casos se han adjuntado a otras Zonas B.a.3 colindantes, unificando de esta manera el criterio aplicado a escala insular.

Se ha zonificado como Zona B.a.3 una ladera de fuerte pendiente del Barranco del Hoyo-Valle Casares, donde se asienta un asentamiento de población a lo largo de una vía que asciende por la misma (La Gavia, T.M. Telde). No es un ámbito agrario, por lo que la Zona B.b.2 en la que se encontraba, resulta manifiestamente inadecuada.

En el término municipal de Arucas, se ajusta el borde entre la Zona B.a.2 y la Zona B.a.3 del camino existente prolongando la zona B.a.3 hasta su contacto con el Asentamiento de Vasco López

▪ **Cambios a zonas B.b.1 (Zona B.b.1.1 en PIO/GC 2004)**

Se han zonificado como Zona B.b.1 algunos sectores de Zonas B.a.3 y Zonas B.b.4 del PIO/GC 2004, completamente transformados para el uso agrario y con uso agrícola intensivo existente, uso que ya estaba consolidado en las fechas de entrada en vigor del PIO/GC 2004.

Se han incluido en esta zona anteriores suelos B.b.2 del documento sometido a información pública en 2017 en la Finca de Maluro, en el término municipal de Santa Lucía de Tirajana.

▪ **Cambios a zonas B.b.4 (Zona B.b.1.2 en PIO/GC 2004)**

Se han zonificado como Zona B.b.4 determinados sectores con uso agrícola y entidad suficiente, actualmente situados en Zonas B.b.1.3, B.b.2 y, en algún caso, en Zonas B.b.3 y B.b.1.1. Las características y localización de los mismos en lugares de alta fragilidad paisajística es la causa que ha motivado el cambio a Zona B.b.1.2 al considerar que es realmente la más adecuada. Con estas incorporaciones a Zona B.b.1.2, el conjunto de ámbitos que permanecen en las zonas en las que antes figuraban estos sectores (zonas B.b.1.3, B.b.2, B.b.1.1 y B.b.3) adquieren una mayor homogeneidad.

Se han pasado igualmente a Zona B.b.4 dos sectores de Zona B.a.3 del PIO/GC 2004 de cierta entidad con actividad agrícola en las laderas del Barranco de La Palmita (T.M. Arucas y T.M. Firgas) cuyas características se ha considerado que justifican su inclusión en dicha Zona.

En las piezas territoriales de San Fernando y El Tablero, ambas en el término municipal de Moya, se zonifica como B.b.4, como ajuste de borde una pequeña franja de suelo zonificado como A.1 en el documento que se sometió a información pública en 2017.

▪ **Cambios a zonas B.b.3 (Zona B.b.1.3 en PIO/GC 2004)**

Se han zonificado como Zona B.b.3 determinados sectores en la actualidad en Zonas B.b.2 (puntualmente también en Zona B.b.1.1 y B.a.3) con topografía muy variable y en las que coexisten tanto zonas agrícolas como zonas de laderas naturales, lo que las identifican mejor con el carácter mixto de la Zona B.b.3, ya que se adecúa mejor a sus características intrínsecas. Con estas modificaciones, el conjunto de ámbitos que quedan en zona B.b.3 adquiere una mayor homogeneidad.

En las piezas territoriales de San Fernando y El Tablero, ambas en el término municipal de Moya, se zonifica como B.b.3, como ajuste de borde una pequeña franja de suelo zonificado como A.1 en el documento que se sometió a información pública en 2017.

En el término municipal de la Vega de San Mateo se zonifica como B.b.3 una franja de suelo en Ariñez en contacto con la GC-400, que tenía la zonificación anterior de B.a.2.

▪ **Cambios a zonas B.b.2 (Zona B.b.2 en PIO/GC 2004)**

Se han zonificado como Zona B.b.2 algunos sectores en Zona B.b.1.1 del PIO/GC 2004 situados en cotas relativamente altas, colindantes con otras Zonas B.b.2, cuando se ha considerado que participan mejor de la definición de las Zonas B.b.2 que de las Zonas B.b.1.1 citadas. Se trata de piezas situadas en las áreas de transición entre ambas Zonas.

Se ha zonificado como B.b.2 algún pequeño sector B.a.2 que reunía condiciones de las Zonas B.b.2 colindantes.

Se han zonificado como Zona B.b.2 determinados sectores que anteriormente estaban en Zona B.b.3 del PIO/GC 2004 y que han quedado excluidos de Zona C.2.1 como ámbitos de posibles crecimientos, quedando de esta forma incorporados a las Zonas B.b.2 colindantes.

En el municipio de Telde se rezonifica como B.b.2 una franja de suelo interior a la pieza territorial de Cascajos de Maípez, zonificada anteriormente como B.a.2.

▪ **Cambios a Zonas B.b.5 (Zona B.b.4 en PIO/GC 2004)**

Se han incluido en esta zona anteriores suelos B.b.1 del documento sometido a información pública en 2017 en la zona de El Cardón, en el término municipal de Santa Lucía de Tirajana.

▪ **Cambios a Zonas B.c.1 (Zona B.b.1.1 en PIO/GC 2004)**

Como consecuencia del informe emitido por el municipio de Santa Lucía de Tirajana tras el periodo de consultas de 2017, y advertido error material, se pasó de zona B.c.3 a zona B.c.1 parte del ámbito de Pozo Izquierdo (Santa Lucía de Tirajana) interior al Barranco de Tirajana y su zona de influencia.

6.1.2.2. Modificaciones realizadas para adecuar la delimitación a las zonas con usos extractivo

Al igual que lo previsto en el PIO/GC 2004, los ámbitos que albergan explotaciones en activo situadas en Espacios Naturales Protegidos declarados no se reconocen como Zona B.c.3, manteniéndose por tanto en otras Zonas (principalmente, Zona B.a.2), regulándose las mismas como áreas extractivas o de vertidos a restaurar, AVR, en tanto que actividades en situación legal de fuera de ordenación o de consolidación para este Plan Insular.

Respecto a las Zonas B.b.5 del PIO/GC 2004, se han denominado ahora Zonas B.c.3 de uso minero.

Se ha incorporado como Zona B.c.3 la explotación situada por encima de La Breña (T.M. Telde), coincidente con el ámbito con permiso de explotación, al no estar ubicado en ENP.

Se ha reajustado los límites como Zona B.c.3 de la explotación de Las Monjas (T.M. Arucas), de acuerdo con las previsiones de explotación y la delimitación del PGO Arucas.

Se ha reajustado los límites como Zona B.c.3 de la explotación de Barranco de La Arena (T.M. La Aldea de San Nicolás), de acuerdo con las previsiones de explotación.

6.1.2.3. Modificaciones realizadas para adecuar la delimitación a las nuevas Zonas C.2.1

Se han zonificado como C.2.1 todos los sectores en Zona B.b.3 del PIO/GC 2004 en los que se mantiene su previsión de ser los que han de acoger los crecimientos urbanísticos en el futuro y que, por tanto, será en ellos en los que se permitirá, entre otros aspectos, la clasificación de

suelos urbanizables, de conformidad con las normas establecidas expresamente para ello en el presente Plan.

Se han zonificado C.2.1 a su vez algunos sectores B.a.3 que han quedado en el interior (o colindantes) de las zonas D.2.1 anteriores, integrándose en dicha zona generalmente como Áreas Libres Estructurantes.

Con carácter singular, se han zonificado como C.2.1 los siguientes sectores de la Zona B.b.1.1 del PIO/GC 2004 por las siguientes razones:

- El ámbito situado entre la carretera de La Pardilla y los Barrancos de La Rocha y del Negro, y entre la Circunvalación de Telde y la GC-1 (T.M. Telde), en tanto que el presente Plan Insular contempla que dicho ámbito deberá acoger el crecimiento del núcleo de Telde en el futuro, protegiendo el resto de la Vega de Telde, desde Salinetas hasta Las Medianías.
- El ámbito Finca de Santa María-El Bailadero, al norte del Barrio de San Francisco (T.M. Telde), por quedar cerrado o limitado en su extensión por la GC-10 de circunvalación del núcleo urbano de Telde.
- El ámbito del fondo del Barranco de La Aldea en el lugar La Chaparra (T.M. La Aldea), al norte del casco de La Aldea, por quedar cerrado o limitado en su extensión por el cauce del Barranco de La Aldea.
- Un sector en Barreto (T.M. Arucas) donde hay ya consolidado un equipamiento deportivo en la Vega de Arucas y su entorno inmediato.
- El sector del Barranco de Arguineguín situado al sur de la GC-500, en tanto que el presente Plan Insular integra dicho sector en los ámbitos compatibles con actuaciones vinculadas a la actividad turística, de acuerdo con las previsiones para la PTTN Santa Águeda.

Se ha zonificado C.2.1 un pequeño sector de la Zona B.b.1.2 del PIO/GC 2004 de La Sabinilla, al norte de Ladera Alta (T.M. Las Palmas de G.C.), en cumplimiento del objetivo territorial de consolidar las centralidades periféricas de la primera periferia metropolitana.

Se ha zonificado C.2.1 un pequeño sector de la Zona B.b.1.3 del PIO/GC 2004 del Barranco de Guinguada, en Pambaso (T.M. Las Palmas de G.C.), donde hay previsto un equipamiento en el PGO de Las Palmas de Gran Canaria.

Se ha zonificado C.2.1 un pequeño sector de la Zona B.a.2 del PIO/GC 2004 en el lugar denominado Finca de Galeones, cerca del Llano de las Brujas, que quedó alterado y separado del resto del ámbito de la Zona tras la realización de la GC-31 (T.M. Las Palmas de Gran Canaria)

Se ha zonificado C.2.1 un pequeño sector de la Zona B.b.4 del PIO/GC 2004 en el lugar denominado de Los Pozos (T.M. de San Bartolomé de Tirajana), situado al sur de la GC-1.

Se ha zonificado C.2.1 el sector de la Zona B.b.2 del PIO/GC 2004 situado en Los Llanos de Sardina (T.M. Santa Lucía de Tirajana), por quedar cerrado o limitado en el interior de la centralidad de Sardina-Doctoral, dentro de la ciudad polinuclear de los Llanos de Arinaga.

6.1.2.4. Modificaciones realizadas para adecuar la delimitación a las nuevas Zonas C.2.2

Se han zonificado como Zona C.2.2 aquellos ámbitos situados en la ZTL, conformados por terrenos mayoritariamente en abandono y/o laderas situadas junto a ellos (figurando en el PIO/GC 2004 que ahora se revisa mayoritariamente como Zona B.b.4 en ZTL, pero también en Zonas B.a.3 y B.b.3), que tienen aptitud para acoger determinadas actuaciones o equipamientos estructurantes y/o singulares de interés insular, siempre que sean compatibles con las exigencias de integración ambiental y paisajística de cada lugar y las establecidas en este Plan.

Esta Zona admite, para el desarrollo de estas Áreas Libres con Equipamiento, la clasificación como suelo urbanizable o la opción de que pudieran realizarse sobre suelo rústico. Son ámbitos relativamente cercanos a los ámbitos urbanos consolidados. Los ámbitos incluidos en esta Zona son los siguientes:

- Un ámbito B.b.4 en Llanos de Montaña Pelada (T.M. Gáldar), previsto como Área Libre con Equipamiento en ZTLN en el PIO/GC 2004 que se revisa.
- Un ámbito B.b.3 en la plataforma costera de San Felipe (T.M. Moya y T.M. Santa María de Guía), previsto como Área Libre con Equipamiento en ZTLN.
- Un conjunto de sectores en B.a.3 y B.b.4 en Llanos del Morrete (T.M. San Bartolomé de Tirajana), previsto como ampliación del Área Libre con Equipamiento de El Berriel en ZTLS.
- Un pequeño sector B.a.3 en el Barranco del Pinillo (T.M. San Bartolomé de Tirajana), para reconocer el Equipamiento Estructurante Turístico en ZTLS existente de Sioux City.
- Un ámbito B.a.3 en los Altos de San Agustín (T.M. San Bartolomé de Tirajana), previsto como susceptible de implantar Áreas Libres con Equipamiento en ZTLS.
- Un conjunto de sectores en B.a.3 y B.b.4 en Lomo Gordo (T.M. San Bartolomé de Tirajana) previsto como Área Libre con Equipamiento en ZTLS en el PIO/GC 2004 que se revisa.
- Un pequeño sector B.a.3 en el Barranco de los Palmitos (T.M. San Bartolomé de Tirajana), para reconocer el Equipamiento Estructurante Turístico en ZTLS existente de Palmitos Park.
- Un conjunto de sectores en B.a.3, B.b.3 y B.b.4 en Las Guirreras de Arriba-Lomo de Pasito Blanco-Lomo Galeón (T.M. San Bartolomé de Tirajana), previsto como susceptible de implantar Áreas Libres con Equipamiento en ZTLS.
- Un conjunto de sectores en B.a.3, B.b.3 y, excepcionalmente, en B.b.1.1 en Maleza de la Cueva de Cha Nica, en el cauce bajo del Barranco de Arguenguín (T.M. San Bartolomé de Tirajana y T.M. Mogán), previsto como susceptible de implantar Áreas Libres con Equipamiento en ZTLS.
- Un conjunto de sectores en B.a.3 y B.b.4 en las Cañadas de Balito, El Burro y Agua de la Perra (T.M. Mogán), previsto como susceptible de implantar Áreas Libres con Equipamiento en ZTLS.
- Un conjunto de sectores en B.a.3 y B.b.3 en Tierras de Cha Dora, en el cauce medio del Barranco de Tauro (T.M. Mogán), previsto como Localización Indicativa de Equipamientos en el PIO/GC 2004.
- Un ámbito B.b.4 en Catanga (T.M. Mogán), previsto como Área Libre con Equipamiento en ZTLS en el PIO/GC 2004 que se revisa.
- Un conjunto de sectores en B.b.4 y, excepcionalmente, en B.b.1.1 en La Punta (T.M. La Aldea de San Nicolás).

La zonificación como Zona C.2.2 de sectores de Zona B.b.4 del PIO/GC 2004 en ZTL no afecta a la categorización agraria del PTE-09 Agropecuario, pese al cambio de Zona, manteniéndose en este Plan Insular la categorización agraria de las Zonas B.b.4 del PTE-09.

Asimismo, para aquellas Zonas B.a.3, B.b.1.1 y B.b.3 incorporadas a la nueva Zona C.2.2 le será de aplicación, para la Zona B.a.3, la regulación de usos agrarios de la Zona B.b.4 de escasa actividad agraria; y para las Zonas B.b.1.1 y B.b.3, la regulación de usos agrícolas de la Zona B.b.4 intensiva, y la regulación de los usos ganaderos de la Zona B.b.4 extensiva-1.

Todo esto queda de manifiesto expresamente en las disposiciones adicionales del presente Plan.

6.1.2.5. Modificaciones realizadas para adecuar la delimitación a la nueva Zona B.c.2

Como consecuencia de la incorporación de las nuevas Zonas C.2 (C.2.1 y C.2.2), y la incorporación a las mismas de un número significativo de sectores de las Zonas B.b.3, B.b.4 y B.a.3 del PIO/GC 2004, ha sido necesario revisar la definición – y la denominación y numeración – de estas tres Zonas del PIO/GC 2004, ahora denominadas B.c.2, B.b.5 y B.a.3 respectivamente, para adecuarlas a las características del conjunto de piezas que se han mantenido en cada una de ellas.

La definición de la Zona B.c.2 difiere de la anterior Zona B.b.3 del PIO/GC 2004, dado que una parte significativa de esta última se ha incluido en Zona C.2.1 y que otros sectores se han zonificado como agrícolas B.b.2 o B.b.1.

Por tanto, se han incluido en esta nueva Zona B.c.2 aquellos sectores de Zona B.b.3 del PIO/GC 2004 que no han quedado integrados en otras Zonas.

También se ha redefinido la Zona B.a.3 con objeto, entre otros, de excluir la posibilidad de clasificación en ellas de suelos urbanizables, en tanto que los sectores en los que podía plantearse dicha posibilidad han sido integrados en la Zona C.2.1 o en la Zona C.2.2.

Otros sectores en Zona B.a.3 del PIO/GC 2004 se han zonificado como Zona B.a.2, por albergar valores naturales y no resultar adecuados para los usos de más entidad previstos en las Zonas B.a.3.

En ocasiones, debido a la existencia de sectores agrícolas de cierta entidad, se han zonificado como Zonas B.b.4 (B.b.1.2 en PIO/GC 2004) o B.b.1 (B.b.1.1 en PIO/GC 2004). Los sectores restantes son los que se han mantenido en Zona B.a.3.

Por último, y por razones similares, la Zona B.b.5 (B.b.4 en PIO/GC 2004) se ha redefinido igualmente como consecuencia de la inclusión de parte de los ámbitos (principalmente los situados en ZTL) en la Zona C.2.2, quedando ahora en Zona B.b.5 únicamente aquellos ámbitos situados fuera de las ZTL.

6.1.2.6. Modificaciones realizadas para adecuar la delimitación a la nueva Zona B.c.1

Se han incluido en esta Zona principalmente sectores de la Zona B.b.1.1 del PIO/GC 2004 situados en entornos periurbanos.

También se han incorporado algunos sectores agrícolas de la Zona B.b.3 del PIO/GC 2004, que han quedado excluidos de la Zona C.2.1. Destacan los siguientes:

- Zona de Bañaderos – El Cardonal (T.M. Arucas).
- Zona agrícola Cardones – Rosa Silva (T.M. Arucas).
- Barranquillo de la Dehesa (T.M. Arucas).
- Barranco de Jacomar (T.M. Las Palmas de GC).
- Un sector en Las Huesas (T.M. Telde).
- El sector agrícola litoral de Ingenio, por debajo de la GC-1 (T.M. Ingenio).
- Franja de zona agrícola entre Montaña de San Francisco y Arinaga (T.M. Agüimes).
- Parte Sur de los Llanos de Montaña Pelada en (T.M. Gáldar).

6.1.2.7. Modificaciones realizadas para adecuar la delimitación a la nueva Zona C.3.1 y C.3.2

Se ha mantenido las Zonas C del PIO/GC 2004, denominadas ahora como C.3.1, realizándose modificaciones únicamente para incorporar como zona C.3.1 el ámbito de la Granja

Experimental del Cabildo (T.M. Arucas) y la estación espacial de INTA (T.M: San Bartolomé de Tirajana).

Asimismo, se ha incluido en Zona C.3.1 el ámbito conformado por los suelos urbanos y urbanizables incluidos en la zona de servicio portuaria del Puerto de Las Palmas (T.M. Las Palmas de Gran Canaria), incluyendo por tanto la parte del suelo urbanizable así clasificado por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria, en virtud de lo previsto en el artículo tercero de la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, priorizándose en este caso su zonificación como Zona C.3.1 frente a la Zona C.1.2.

También se ha incorporado como zona C.3.1 el ámbito del Centro Penitenciario de Salto del Negro (T.M. Las Palmas de GC) y el ámbito del Centro Penitenciario de Juan Grande (T.M. San Bartolomé de Tirajana).

Por último, se ha redelimitado la zona C.3.1 del Complejo Ambiental de Residuos del Salto del Negro, en coordinación con el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, excluyendo del mismo la ladera norte – la más cercana a los núcleos poblacionales – y las laderas situadas al SO, al otro lado de la GC-3, al estar separadas por dicha vía del complejo actual; e incluyendo el sector O entre el complejo y la GC-3, con objeto de adecuar el ámbito a las necesidades y previsiones existentes.

De igual modo, se ha ampliado la zona C.3.1 con los terrenos efectivamente destinados a la ampliación del Complejo Ambiental de Residuos de Juan Grande, y se incorporan a la Zona B.a.3 colindante (compatible en su régimen de usos con las infraestructuras hidráulicas previstas) los terrenos destinados a la canalización de los barrancos que desembocan en dicha instalación de relevancia e interés insular.

Asimismo, se ajusta la delimitación de las Zonas B.a.2 y A.1, para asegurar la protección de los elementos topográficos de interés existentes en el entorno del Complejo Ambiental de Residuos de Juan Grande (en las laderas de Los Palomares y de Piedra Hincada, así como el Alto de Las Gramas de Abajo), de manera que la delimitación de toda la pieza territorial queda mejor ajustada a la realidad topográfica, así como a la aptitud territorial para su transformación territorial de acuerdo con los usos y necesidades existentes y previstos.

Posteriormente, y tras el periodo de consultas interadministrativas realizada en 2017, fruto del informe del Servicio de Residuos del Cabildo de Gran Canaria se amplió la zona C.3.1 adscrita al Ecoparque de Juan Grande sobre anteriores zonas B.a.2 y B.a.3.

Respecto a la Zona C.3.2, se han incorporado los siguientes ámbitos:

- Un ámbito de Zonas B.a.3 y B.b.3 Hoya Gallego-Caserones Altos (TM Telde), previsto como susceptible de implantar Áreas Libres con Equipamiento fuera de ZTL.
- Un sector B.b.3 en Lomo Gordo (TM Telde), previsto como susceptible de implantar Áreas Libres con Equipamiento fuera de ZTL.
- Un ámbito B.b.4 en Barranco de Las Palmas (TM S. Bartolomé de T.), previsto como área libre con equipamiento fuera de ZTL en el PIO/GC 2004 que se revisa.
- Un ámbito B.b.1.2 de Los Giles (T.M. Las Palmas de Gran Canaria), conformado por suelos agrícolas en abandono, previsto como susceptible de implantar Áreas Libres con Equipamiento fuera de ZTL.
- Un ámbito B.a.2 de San José del Álamo (T.M. Las Palmas de Gran Canaria), donde se localiza el parque periurbano previsto en el Plan Especial del Paisaje Protegido de Pino Santo.

6.1.2.8. Modificaciones realizadas para adecuar la delimitación al planeamiento urbanístico

Se han realizado los cambios en las Zonas C.1.1, C.1.2 y C.1.3 derivados de las clasificaciones de los suelos urbanos, urbanizables y rústicos de asentamiento rural en la ordenación urbanística (PGO y PNENP) a fecha de 18 de abril de 2019. Se han incorporado como Zonas C.1.1, C.1.2 y C.1.3 los nuevos suelos clasificados y se han pasado a las Zonas colindantes los ámbitos que han quedado desclasificados.

Algunos de los sectores clasificados como urbanizables o urbanos con posterioridad a la aprobación definitiva del PIO/GC 2004, no fueron delimitados en conformidad con las determinaciones establecidas en dicho Plan para la clasificación de este tipo de suelos en las Zonas en las que se realizaron.

Dichos sectores se clasificaron en Zonas A.1, A.3 y B.a.2, vulnerando las determinaciones establecidas en los artículos 20.5.a, 27.5.a y 30.5.a del PIO/GC 2004, respectivamente. Dichos sectores son los siguientes:

- Sectores de suelo urbanizable clasificado en Zona Ba2. La clasificación de nuevo suelo urbanizable no es compatible en Zona Ba2
 - Zonas Ba2/C.1.2 Arinaga: Sector de suelo urbanizable situado al norte del casco actual (Sector 7) sobre terrenos de cultivo abandonados en Zona Ba2. TM Agüimes.
 - Zona Ba2/C.1.2 Costa Ayala: Sector de suelo urbanizable en el que se han incluido los acantilados costeros, en Zona Ba2. TM Las Palmas de Gran Canaria.
 - Zona Ba2/C.1.2 Las Moriscas: Sector de suelo urbanizable clasificado sobre suelos rústicos colindantes con el Bco. del Juncal en Zona Ba2. TM Agaete.
- Sectores de suelo urbanizable clasificado en Zonas B.b.2.
 - Zona B.b.2 El Hornillo (T.M. Vega de San Mateo). PGO San Mateo.
- Sectores de suelo urbano clasificado en Zonas A1, A3 y Ba2. La clasificación de suelo urbano se ha realizado sin cumplir las condiciones para dicha clasificación establecidas en el Plan Insular en dichas zonas.
 - Zona B.a.2 Tablilla-Risco Gracia (T.M. Agüimes). PGO Agüimes: sector de suelo urbano clasificado sobre laderas de elevada pendiente colindantes con el suelo urbano consolidado, no urbanizadas ni edificadas en Zona B.a.2 del Barranco de Guayadeque.
 - Zona B.a.2 Montaña de los Vélez (T.M. Agüimes). PGO Agüimes: sector de suelo urbano en el extremo noreste de Montaña Vélez clasificado sobre un denso tabaibal dulce en Zona B.a.2.
 - Zona B.a.2 Tenteniguada (T.M. Valsequillo). PGO Valsequillo: sector de suelo urbano, clasificado sobre terrenos no urbanizadas ni edificadas en Zona B.a.2 del Barranco de Tenteniguada.
 - Zona B.a.2 Costa Ayala (T.M. Las Palmas de Gran Canaria). PGO Las Palmas de Gran Canaria: sector de suelo urbano en el que se han incluido los acantilados costeros, en Zona B.a.2.
 - Zona B.a.2 La Atalaya (T.M. Santa María de Guía). PGO Santa María de Guía: sector de suelo urbano en las laderas de Barranquillo Moreno, clasificado sobre terrenos no urbanizados ni edificadas en Zona B.a.2.
 - Zona B.a.2 Montaña Blanca Industrial (T.M. Arucas). PGO Arucas: sector de suelo urbano clasificado sobre suelos rústicos no urbanizados ni edificadas en Zona

B.a.2 y que exceden de la delimitación del suelo urbanizable del planeamiento municipal revisado.

- Sectores de suelo urbano clasificado en Zonas A.1, A.3 y B.a.2. La clasificación de suelo urbano se ha realizado sin cumplir las condiciones para dicha clasificación establecidas en el PIO/GC 2004 en dichas zonas.
 - Zona A.1 Pozo Izquierdo (T.M. Santa Lucía de Tirajana). PGO Santa Lucía de Tirajana: sector de suelo urbano clasificado sobre suelo rústico no edificado ni urbanizado zonificado como Zona A.1 y situado al sur de Pozo Izquierdo.
 - Zona A.1 y A.3 El Risco (T.M. Agaete). PRUG PN Tamadaba: sectores de suelo urbano clasificado sobre suelos no urbanizados ni edificados en Zona A.1 y A.3.

6.1.2.9. Modificaciones realizadas para adecuar la delimitación a disposiciones legales sobrevenidas

Se ha zonificado como C.1.2 la parte de la Zona B.b.4 del sector de Montaña de las Tabaibas (Telde), clasificada como urbanizable en la Ley 9/2011, de 11 de abril, sobre la declaración de interés general de la reubicación de los barrios de Ojos de Garza, La Montañeta y El Caserío de Gando, afectados por la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria donde llaman Montaña Las Tabaibas del municipio. Las laderas situadas al sur y este de esta zona C.1.2, que han quedado aisladas del resto del ámbito Bb4 se han zonificado como B.a.3 y, puntualmente, como B.b.1 (antes B.b.1.1), la parcela con cultivo en invernadero.

Se ha excluido de la zonificación C.1.2 los sectores que a continuación se relacionan, de conformidad con lo establecido en el acuerdo del Gobierno de Canarias de 29 de julio de 2004, en aplicación de la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, en el que se establecen los cambios operados en la clasificación del suelo de determinados sectores de suelos urbanizables o aptos para urbanizar con destino total o parcialmente turístico:

- SAU 10.2 Mirador del Noroeste-Sardina (Gáldar). Se ha zonificado igual que la zona llana colindante del Llano de Montaña Pelada, como Zona C.3.2, de aptitud para equipamientos singulares en entorno periurbanos.
- SAU 12 La Botija (Gáldar). Se ha zonificado igual que las zonas colindantes, como Zona A.1 la franja costera y parte del Barranco de Simón, debido a su valor faunístico (aves esteparias amenazadas, nidificación de pardelas), y como Zona B.c.1 la parte del sector al N del Barranco de Simón, por tener la misma potencialidad agraria que los terrenos colindantes y como B.b.4 la parte del sector al S del Barranco de Simón, por el valor paisajístico del litoral en el que se localiza.
- SAU P-7 El Molino (Mogán). Se ha zonificado igual que los terrenos colindantes situados en el fondo del Barranco de Mogán, como Zona B.b.3.
- SAU P-8 Los Navarros (Mogán). Se ha zonificado como Zona B.a.2 las laderas de mayor pendiente y la parte norte, con orografía más compleja, y como Zona B.b.4 la parte sur.
- SAU El Salobre (San Bartolomé de Tirajana). Se ha zonificado como Zona C.2.1 por ser un área de crecimiento abierto o progresivo prevista por este Plan Insular.
- SAU Polígono 8 Playa de La Aldea (Aldea). Se ha zonificado como Zona B.c.1, salvo la zona costera, que se ha incluido en Zona B.a.3 por la presencia de valores naturales y su valor paisajístico de menor valor relativo.

Otros dos sectores, el SAU P-14 Montaña Alta de Tauro (NNSS Mogán) y el SAU P-26 Sector Golf (NNSS Mogán) afectados igualmente por dicho acuerdo, ya fueron desclasificados por el PIO/GC 2004, por lo que no figuran en la zonificación como Zona C.1.2.

No se ha incluido en Zona C.1.2 la parte del ámbito clasificado como suelo urbanizable por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria, en virtud de lo previsto en el artículo tercero de la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, y que ha sido incluido a su vez en la zona de servicio portuaria del Puerto de Las Palmas, priorizándose en este caso su zonificación como Zona C.3.1 frente a la Zona C.1.2. Por tanto, ha quedado incluido en Zona C.1.2 únicamente la parte del sector oeste del Área B definida en el artículo segundo.2 de la citada Ley.

Se ha incluido de la zonificación C.2.1 los sectores de suelo clasificados como urbanizables no sectoriados tras la entrada en vigor de la Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, en aplicación de lo dispuesto en su Disposición Transitoria Primera.

Igualmente, se han realizado las modificaciones que se han considerado necesarias para adecuar el PIO/GC a los ámbitos afectados por la suspensión y aprobación de normas transitorias mediante el artículo 47 del TRLOTENC. A continuación, se exponen las modificaciones y suspensiones aprobadas y, en su caso, los cambios en la zonificación realizados:

- Decreto 96/2009, de 14 de julio. Suspensión PIO/GC, PRUG Nublo y NNSS Artenara (Helipuerto de Artenara). El ámbito del Helipuerto Artenara y su entorno pasa de Zona B.a.1 a la Zona B.a.2 colindante, dado que es esta última la zona en la que debe plantearse la compatibilidad de infraestructuras como el helipuerto citado. Es en la Zona B.a.2 donde se establece como compatible el uso de helipuerto vinculado a protección civil/incendios.
- Decreto 57/2011, de 4 de marzo. Suspensión PIO/GC y PGO San Bartolomé de Tirajana (Complejo Ambiental Juan Grande). Se ha pasado de Zona C a C.3.1 (equivalente) el ámbito del Complejo Ambiental, ampliando la anterior delimitación sobre Zonas B.a.3 y B.a.2 colindantes, que quedan ahora incorporadas en la zona C.3.1.
- Resolución de 22 de abril de 2008. Suspensión PIO/GC (SIVE Montaña de Arinaga). No requiere cambios en Zonificación sino en la regulación de usos.
- Decreto 148/2009, de 24 de noviembre. Suspensión PIO/GC-PGO Guía (Mercado Agrícola Comarcal). No requiere cambios en Zonificación sino únicamente en las Normas Territoriales del Plan.
- Decreto 41/2010, de 23 de abril. Suspensión PIO/GC, PRUG Nublo, PGO San Bartolomé de Tirajana, PGO Mogán (Aprovechamiento hidroeléctrico Chira-Soria y Cueva de las Niñas-Soria). No requiere cambios en Zonificación sino en la regulación de usos.
- Decreto 305/2011, de 21 de octubre. Suspensión PIO/GC y PGO Ingenio (Instalaciones Envasado Aguas del Toscal). No requiere cambios en Zonificación sino en la regulación de usos.
- Decreto 358/2015, de 9 de noviembre. Suspensión del PIO/GC y del PTE-21. No requiere cambios en la Zonificación sino de cambios en las determinaciones relativas a la infraestructura viaria.

6.1.2.10. Modificaciones realizadas para adecuar la delimitación a los requerimientos de la Dirección General de la costa y el Mar.

En Nota Técnica emitida por la Dirección General de la Costa y el Mar, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, con fecha 02/08/2022, se señala, entre otras observaciones, que en tanto la Zona C.2.1 (zona de aptitud de crecimiento regular en

entornos periurbanos) como la Zona C.2.2 (zona de aptitud para equipamientos singulares en zonas turísticas) admiten la clasificación de nuevo Suelo Urbanizable, dichas Zonas no resultan compatibles con la naturaleza del dominio público marítimo terrestre pues en los terrenos afectos al DPMT la normativa de Costas no permite la clasificación de suelo urbanizable y únicamente se puede permitir la ocupación de dicho dominio por aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, previa obtención del título habilitante para su ocupación.

Así pues, dado que los casos en que la Zona C.2.1 y la Zona C.2.2 afectaban a terrenos adscritos al DPMT eran muy pocos y de muy escasa entidad superficial, se optó por ajustar la zonificación para adecuarla a los requerimientos de la citada Nota Técnica, sustituyendo, en los citados retales de suelo incluidos en el DPMT, la Zonificación como Zona C.2.1 o Zona C.2.2 por otras Zonas, afines en cada caso a los valores y recursos en presencia, en la que no se permitiese la clasificación de suelo urbanizable, garantizándose así la salvaguarda de los mismos y su preservación de procesos de transformación mediante la urbanización.

Los ajustes realizados son los siguientes:

- En Puerto de Las Nieves, la Zona C.2.1 de aptitud para crecimiento regular en entornos periurbanos invadía la línea de deslinde del DPMT. Se ajusta la delimitación de la Zona C.2.1, pasando la pequeña porción de superficie que afectaba al DPMT a Zona B.a.3, en coincidencia con la zonificación del resto de terrenos colindantes adscritos al DPMT.
- En El Agujero, la Zona C.2.1 de aptitud para crecimiento regular en entornos periurbanos invadía la línea de deslinde del DPMT. Se ajusta la delimitación de la Zona C.2.1, pasando la pequeña porción de superficie que afectaba al DPMT a Zona B.a.3, en coincidencia con la zonificación del resto de terrenos colindantes adscritos al DPMT.
- En San Felipe-El Roque, la Zona C.2.2 de aptitud para equipamientos turísticos singulares invadía la línea de deslinde del DPMT. Se ajusta la delimitación de la Zona C.2.2, pasando la pequeña porción de superficie que afectaba al DPMT a Zona B.a.3, en coincidencia con la Zonificación del resto de terrenos adscritos al DPMT.
- En El Roque-San Andrés, la Zona C.2.1 de aptitud para crecimiento regular en entornos periurbanos invadía la línea de deslinde del DPMT. Se ajusta la delimitación de la Zona C.2.1, pasando la pequeña porción de superficie que afectaba al DPMT a Zona B.a.3, en coincidencia con la zonificación del resto de terrenos colindantes adscritos al DPMT.
- En Quintanilla, la Zona C.2.1 de aptitud para crecimiento regular en entornos periurbanos invadía la línea de deslinde del DPMT. Se ajusta la delimitación de la Zona C.2.1, pasando la pequeña porción de superficie que afectaba al DPMT a Zona B.a.3, en coincidencia con la zonificación del resto de terrenos colindantes adscritos al DPMT.
- En Hoya del Pozo, la Zona C.2.1 de aptitud para crecimiento regular en entornos periurbanos invadía la línea de deslinde del DPMT. Se ajusta la delimitación de la Zona C.2.1, pasando la pequeña porción de superficie que afectaba al DPMT a Zona B.a.3, en coincidencia con la zonificación del resto de terrenos colindantes adscritos al DPMT.
- En El Burrero, la Zona C.2.1 de aptitud para crecimiento regular en entornos periurbanos invadía la línea de deslinde del DPMT, correspondiente con el expediente de deslinde DL-26-LP. Se ajusta la delimitación de la Zona C.2.1, pasando la porción de superficie que afectaba al DPMT a Zona B.a.3, en coincidencia con la zonificación del resto de terrenos colindantes adscritos al DPMT.
- En Pozo Izquierdo, la Zona C.2.1 de aptitud para crecimiento regular en entornos periurbanos invadía la línea de deslinde del DPMT, correspondiente con el expediente de deslinde DL-26-LP. Se ajusta la delimitación de la Zona C.2.1, pasando la porción de superficie que afectaba al DPMT a Zona B.a.2, en coincidencia con la zonificación del resto de terrenos colindantes adscritos al DPMT.

- En Tarajalillo, la Zona C.2.2 de aptitud para equipamientos turísticos singulares invadía la línea de deslinde del DPMT, correspondiente con el expediente de deslinde DL-26-LP. Se ajusta la delimitación de la Zona C.2.2, pasando la pequeña porción de superficie que afectaba al DPMT a Zona B.a.3, en coincidencia con la zonificación del resto de terrenos colindantes adscritos al DPMT.
- En la Punta del Perchel, la Zona C.2.1 invadía la línea de deslinde del DPMT, correspondiente con el expediente de deslinde DL-26-LP. Se ajusta la delimitación de la Zona C.2.1, pasando los terrenos afectos al DPMT a Zona B.a.3.
- En Cueva del Canario, la Zona C.2.2 de aptitud para equipamientos turísticos singulares invadía la línea de deslinde del DPMT, correspondiente con el expediente de deslinde DL-40-LP, O.M. de 24 de julio de 1984. Se ajusta la delimitación de la Zona C.2.2, pasando los terrenos afectos al DPMT a Zona B.a.3.

6.1.3. De la adaptación del régimen de compatibilidad de usos y las condiciones mínimas de implantación por Zonas

Para posibilitar una mayor precisión, sin menoscabo de una gestión homogénea del territorio, se hace necesario ajustar al máximo la zonificación a la diversidad de situaciones territoriales existentes en la isla de Gran Canaria que, a su vez, demandan regímenes de usos adecuados a las características propias de cada una de estas zonas.

Para cada una de las zonas de ordenación de recursos naturales distinguidas en el presente Plan Insular se ha establecido unas siglas y una denominación que las identifica sin carácter normativo propio, dado que dicho alcance normativo se predica de:

- La definición de la misma, que contiene las situaciones, características y condiciones de los territorios que se han incluido en cada zona.
- Los objetivos de ordenación de la misma, que orientan las actuaciones que en ella deban desarrollarse.
- Los criterios para la ordenación y regulación de usos, para las distintas actuaciones e instrumentos de ordenación en relación con dicha zona.
- Las clases y categorías de suelo compatibles, o en su caso más afines, a la finalidad territorial definida, así como en función de su relación con los posibles Sistemas Generales Insulares y Locales planteados.

No obstante, el presente Plan Insular incorpora una nueva sistemática que, sin alterar en lo sustantivo el Régimen de Usos Específicos del anterior PIO/GC 2004 – es decir, manteniendo los criterios para la adscripción del carácter de usos autorizables y prohibidos en cada una de las Zonas en función de los valores y recursos a proteger, salvo errores detectados en la vigente regulación que han sido corregidos – permite simplificar drásticamente el manejo, interpretación y aplicación de las determinaciones, garantizando además una más eficaz defensa de los valores, un uso más racional del suelo y una mejor integración ambiental y paisajística de las intervenciones, mediante la aplicación de los principios de eficiencia y excelencia.

En la sistemática del PIO/GC 2004, al regularse separadamente los Complejos en Suelo Rústico y los Actos de Ejecución (intervenciones sobre la vegetación, movimientos de tierra, instalaciones, edificaciones, etc.) que forman parte de los mismos, se produce con frecuencia la incongruencia de estar permitido un determinado uso o Complejo, pero prohibidos o limitados todos o parte de los Actos de Ejecución que son indispensables para la viabilidad funcional del Complejo.

Y viceversa, en otros casos se permiten todos los Actos de Ejecución inherentes a un Complejo, pero se prohíbe el Complejo en sí. Esto ha dado lugar a innumerables problemas por ejemplo de adaptación de usos autorizados a exigencias de las normas sectoriales aplicables.

En la nueva regulación propuesta únicamente se regulan los Complejos, de forma que autorizar un uso implica necesariamente que se autorizan todos los Actos de Ejecución que sean inherentes al Complejo e imprescindibles para su viabilidad funcional, además de las actuaciones que se requieran para adaptar el complejo a las exigencias sectoriales sobrevenidas. Eso sí, la implantación territorial deberá cumplir con las máximas exigencias en cuanto al mínimo consumo del suelo estrictamente necesario para acoger el Complejo y en lo referido a la calidad estética y la integración paisajística y ambiental de las intervenciones.

Otro de los defectos de la regulación del PIO/GC 2004 consiste en la modulación de la “magnitud” de un Complejo autorizable mediante los denominados Niveles de Intensidad (3 niveles).

La aplicación de estos niveles resulta compleja e ineficiente pues la regulación de los mismos es necesariamente genérica (por ejemplo, Nivel 1 = 1 planta, Nivel 2 = 2 plantas, etc.) y no es extensiva a todas las particularidades de los numerosos Complejos posibles con requerimientos dimensionales muy diversos.

Esto en la práctica suponía por ejemplo que un Complejo autorizado con Nivel 2 podía alcanzar las dos plantas, cuando en muchos casos su destino y uso concreto podría resolverse con solo una planta, optimizando su integración paisajística sin comprometer la viabilidad del uso. En otros casos, contrariamente, son autorizables con Nivel 1, sin que puedan por tanto superar una planta aquellos complejos que, por requerimientos inherentes al uso, necesitarían alcanzar mayor altura.

En la nueva regulación propuesta en el presente Plan desaparecen los Niveles de Intensidad, y la modulación de la “magnitud” se hace identificando y regulando particularizada y separadamente tantos complejos, aun del mismo uso, como son susceptibles de existir en la práctica, cada uno con sus intervalos dimensionales y criterios de implantación, referidos tanto al complejo en su conjunto como a los actos de ejecución que lo integran.

Esto no implica en ningún caso una desregulación del Suelo Rústico, sino que en la nueva metodología se articula el impacto de un determinado complejo en función de su naturaleza intrínseca. Aparecen así una serie de Complejos característicos, definidos y regulados por separado, con lo que se afina mucho más tanto en la identificación de los complejos que pueden autorizarse en cada zona de ordenación como en la adecuación de la magnitud y condiciones de su implantación física a los requerimientos funcionales del complejo y a las limitaciones o fragilidades ambientales y/o paisajísticas del ámbito de implantación.

6.1.3.1. El Rango de Admisibilidad de un uso en Suelo Rústico

De acuerdo con el marco normativo vigente, en Suelo Rústico únicamente son susceptibles de autorizarse aquellos usos que, por su propia naturaleza y finalidad, por las condiciones necesarias para su viabilidad funcional o en virtud del modelo territorial diseñado por el planeamiento, requieren necesariamente emplazarse en esta clase de suelo. No obstante, los requisitos no serán los mismos para un complejo prioritario que para uno excepcional, donde en este último caso se deben extremar las previsiones y medidas ambientales a implantar.

En este sentido, el régimen de compatibilidad de usos en Suelo Rústico que se establece en el presente Plan Insular organiza los usos autorizables en función del nivel de adecuación del mismo a las características, valores y/o recursos presentes en cada Zona, es decir, en función de su carácter. Así, habrá complejos prioritarios, compatibles y excepcionales en Suelo Rústico, de manera que, tal graduación se sustenta en una mayor o menor relación de “admisibilidad” del mismo al entorno geográfico donde pretenda implantarse.

Así, en función de la naturaleza del vínculo necesario entre la actividad pretendida y el ámbito de implantación en Suelo Rústico, y atendiendo a un orden jerárquico descendente de

admisibilidad de los usos, se establecen los siguientes Rangos de Admisibilidad para los Usos Específicos:

- A. **Rango 1: Usos Esenciales de Protección, Conservación y Restauración de valores y/o recursos:** para aquellos Usos Específicos cuya finalidad está directamente relacionada con la protección, conservación y restauración de los valores y/o recursos inherentes al ámbito de Suelo Rústico en que se implantan.
- B. **Rango 2: Usos Esenciales de Investigación y Divulgación de valores y/o recursos:** para aquellos Usos Específicos cuya finalidad está directamente relacionada con la investigación y divulgación de los valores y/o recursos inherentes al ámbito de Suelo Rústico en que se implantan.
- C. **Rango 3: Usos Esenciales de Aprovechamiento de recursos renovables:** para aquellos Usos Específicos cuya finalidad está directamente relacionada con la explotación y/o aprovechamiento de manera sostenible de los valores y/o recursos renovables inherentes al ámbito de Suelo Rústico en que se implantan.
- D. **Rango 4: Usos Esenciales de Aprovechamiento de recursos no renovables:** para aquellos Usos Específicos cuya finalidad está directamente relacionada con la explotación y/o aprovechamiento de manera sostenible de los valores y/o recursos no renovables inherentes al ámbito de Suelo Rústico en que se implantan.
- E. **Rango 5: Usos Dependientes Topológicos por Asociación o Complementariedad con usos esenciales:** para aquellos Usos Específicos que, para ser viables funcionalmente, requieren emplazarse en un concreto y determinado lugar para estar próximo o contiguo a los recursos de los que depende.
- F. **Rango 6: Usos Dependientes Topológicos por vinculación a determinadas Condiciones de Entorno:** para aquellos Usos Específicos que por su naturaleza y/o finalidad requieren emplazarse en entornos rurales o naturales abiertos, o alejados de los núcleos urbanos por motivos relacionados con la salud, el ocio, el esparcimiento u otros.
- G. **Rango 7: Usos Dependientes por Exclusión del Suelo Urbano:** para aquellos Usos Específicos que requieren emplazarse en Suelo Rústico por ser incompatibles con el Suelo Urbano. Se distinguen:
 - 1) **Usos Molestos, Insalubres o Peligrosos:** Aquellos Usos Específicos vinculados a actividades molestas, insalubres o peligrosas que, por su naturaleza, son incompatibles o afectarían negativamente a la calidad y eficiencia del Suelo Urbano sea este Residencial, Turístico o Industrial, dependiendo de la naturaleza del uso.
 - 2) **Usos con Incompatibilidad Dimensional:** Aquellos Usos Específicos cuyos requerimientos dimensionales y/o la demanda de accesibilidad inherente a los mismos no pueden ser absorbidos por las dimensiones limitadas de la trama regular del Suelo Urbano.
 - 3) **Usos con Incompatibilidad Funcional:** Aquellos Usos Específicos cuyos requerimientos funcionales son susceptibles de afectar o ser afectados negativamente por la dinámica propia del suelo urbano.
- H. **Rango 0: Usos Independientes:** para aquellos Usos Específicos cuya lógica de implantación trasciende cualquier relación de dependencia o vinculación necesaria con el Suelo Rústico, de forma que su emplazamiento en esta clase de suelo obedece únicamente a razones relacionadas con el modelo de ordenación insular o municipal. Su implantación en Suelo Rústico requiere por lo tanto estar legitimada expresamente por el Planeamiento mediante indicación concreta de su ubicación.

De esta manera, cualquier uso específico, regulado en el presente Plan o por analogía a éstos, que reúna condiciones para ser implantado o permanecer en Suelo Rústico, podrá ser

autorizado siempre que cumpla con los criterios y condiciones mínimas de implantación que resulten aplicables para limitar su incidencia en el entorno, en función de la Zonificación y del Régimen de Usos Específicos.

Así, cuando dicha relación entre el Uso Específico y el Suelo Rústico sea estrecha, hablaremos de complejos prioritarios, porque se trata de los más adecuados para cada zona conforme a sus potencialidades y características. Cuando la relación de admisibilidad no es tan directa, decimos que estos complejos son compatibles y que pueden implantarse sin afectar negativamente. Y cuando apenas existe vinculación entre el uso y el territorio y, además, éste puede aparejar una afección negativa a los valores y recursos presentes, entonces se tratará de complejos excepcionales.

6.1.3.2. El Cuadro de Regulación de Usos Específicos

El Cuadro de Regulación de Usos Específicos es una matriz general de doble entrada que supone la piedra angular de la reglamentación establecida por este Plan Insular, de manera que complementa y desarrolla el régimen jurídico general establecido para la zonificación, más orientado a regular la definición, objetivos de ordenación, así como los criterios de clasificación y/o actuación sobre los suelos en función de dicha zonificación.

Con sus matices y especificaciones, toda la información asociada al mismo define el alcance de un determinado complejo en una concreta zona de ordenación, según su rango de admisibilidad, y su desarrollo viene recogido en el Tomo II del Volumen IV de este documento que regula las Normas Específicas en Suelo Rústico.

Supone un primer escalafón o nivel regulatorio de los usos y actividades, que se centra en regular todas aquellas determinaciones que hacen referencia a los Complejos y las Zonas en las que son autorizables, configurándose como una ordenación marco del Suelo Rústico, indistintamente de su ulterior categorización por los instrumentos de planeamiento competentes.

Para lograr la adecuación de los Complejos a la casuística real, se procedió a revisar y complementar las condiciones establecidas en el anterior PIO/GC 2004 para los actos de ejecución y sus grados de alcance e intensidad con la experiencia acumulada por la Corporación Insular en la tramitación de Proyectos de Actuación Territorial y Calificaciones Territoriales.

Esta tarea ha permitido determinar para cada Uso Específico, al menos, un complejo característico que vendrá precedido de un código identificativo de su naturaleza. Este código servirá para describir posteriormente cada complejo y ayudará a reconocerlo en las Fichas Regulatorias de las Condiciones Mínimas de Implantación de los Complejos Autorizables en Suelo Rústico, haciendo más cómoda y legible toda la información para el usuario.

De esta forma, cada complejo característico, entendido ahora como un conjunto de actos de ejecución (bien sean movimientos de tierras, intervenciones sobre la vegetación, instalaciones o edificaciones) asociados a una parcela y que conforman una unidad funcional, contará con una serie de condiciones que se consideran indispensables para su implantación.

Estas condiciones, detalladas con un atributo numérico, vienen a sustituir las observaciones y remisiones de alcance e intensidad de los actos de ejecución del anterior PIO/GC 2004, a la vez que se suprimieron o corrigieron otras determinaciones muy concretas establecidas en el anterior PIO/GC 2004 que se circunscribían más a la esfera del planeamiento urbanístico que del insular.

No obstante, en el Cuadro de Regulación de Usos Específicos figuran también otros contenidos regulados en el presente documento. Por ejemplo, se asigna a cada Uso Específico un Rango de Admisibilidad, diferenciado con un color distintivo, que indica las causas susceptibles de legitimar su presencia en Suelo Rústico.

Asimismo, cuando un complejo se considera autorizable, llevará asociado una cualidad que determinará el grado de vinculación de su naturaleza con el territorio donde puede implantarse, de manera que, en función de los valores a proteger, un mismo complejo podrá ser prioritario, compatible o excepcional.

Esta información también se representa cromáticamente en el Cuadro de Regulación de Usos Específicos, de tal manera que su consulta permite visualizar fácilmente los contenidos.

Los Complejos agrupados en función del Uso Específico al que se adscriben se ubican a la izquierda del Cuadro de Regulación de Usos Específicos, diferenciados estos últimos cromáticamente por su rango de admisibilidad; y las distintas zonas de ordenación se configuran progresivamente por columnas, ordenadas de mayor a menor aptitud natural en la parte superior.

Cruzando la búsqueda de ambas entradas, obtenemos la información necesaria para conocer cuando un complejo tiene la consideración de autorizable o cuando se encuentra prohibido en una zona concreta.

Cuando un complejo no sea autorizable, estará prohibida su nueva implantación. Sin embargo, si el complejo ya se encuentra asentado en el territorio, debe interpretarse como un complejo existente y, en función del Modelo de Ordenación Insular fijado por este documento y los valores ambientales de cada zona, podrá permitirse su conservación y/o consolidación.

En resumen, el contenido del Cuadro de Regulación de Usos Específicos, que figura en el Tomo II del Volumen IV de la Normativa de este Plan Insular, tiene por objeto el desarrollo del marco regulatorio de ordenación correspondiente a la zonificación terrestre.

6.1.3.3. Las Fichas Regulatorias de las Condiciones Mínimas de Implantación de los Complejos Autorizables en Suelo Rústico

Toda la información detallada de cada uno de los complejos característicos, descritos y definidos en el Cuadro de Regulación de Usos Específicos, figura con el mismo código numérico asignado en el Anexo II del Tomo II del Volumen IV de la Normativa de este Plan Insular.

Sin lugar a dudas, lo más reseñable de estas fichas descriptivas es el establecimiento de los Actos de Ejecución asociados al mismo y de todas aquellas determinaciones y condicionantes relativos a la implantación de dichos Actos de Ejecución en cada una de las Zonas donde están permitidos.

La regulación establecida en dichas fichas descriptivas no puede entenderse de forma independiente al Cuadro de Regulación de Usos Específicos, de manera que se convierte en un segundo nivel regulatorio del régimen jurídico del Suelo Rústico.

A su vez, se incorpora otro Anexo III con las definiciones de los actos de ejecución que figuran en dichas fichas descriptivas que junto a la regulación normativa de las condiciones mínimas de implantación de los Complejos Autorizables en Suelo Rústico, concilian un marco unificado que aúna todos aquellos aspectos relacionados con la definición de los Complejos y los Actos de Ejecución asociados al Uso Específico regulado, mejorando con ello la interpretación de las normas de este Plan Insular.

Por último, es también importante reseñar que tanto la relación y características de los actos de ejecución que integran un complejo como los criterios y condiciones de implantación establecidos en las fichas descriptivas tienen carácter de recomendación.

Esta fórmula resulta adecuada para la administración de este Cabildo Insular porque, en muchos casos, inconscientemente se redactan determinaciones cerradas, inflexibles y dogmáticas que implican un nulo grado de discrecionalidad que, en ocasiones, puede estar justificado, pero en

otras significar un techo insalvable e injusto a la hora de autorizar Calificaciones Territoriales o Proyectos de Actuación Territorial.

Por ejemplo, cuando el planificador regula que la anchura máxima de un camino ha de ser de 2 metros, el grado de discrecionalidad es cero, no pudiendo implantarse viarios rodados que superen dicho parámetro. Guste o no, se trata de una determinación concreta cuya superación está prohibida, aunque pudiera llegar a estar debidamente justificado en el correspondiente proyecto técnico.

La consideración ahora de los contenidos de las fichas descriptivas como recomendación posibilita que el planeamiento, motivadamente, pueda alterarlos para adecuarlos a las condiciones concretas de las distintas categorías de Suelo Rústico que identifique en el ámbito territorial de su competencia.

Asimismo, en los procedimientos que faculden la implantación de cualquier uso, actividad, instalación o construcción en suelo rústico, los particulares podrán proponer soluciones alternativas que no se ajusten estrictamente a alguna de las condiciones y/o criterios regulados en el presente Plan, siempre que se acredite que esto obedece a estrictos requerimientos funcionales del complejo autorizable y se adopten a su cargo las medidas correctoras o compensatorias que en su caso se requiriesen.

A tal efecto, se regula en el presente Plan Insular un procedimiento en virtud del cual la Comisión Insular de Interpretación y Seguimiento del Plan Insular, decidirá sobre la adecuación de la solución alternativa propuesta por el interesado y establecerá en su caso las medidas correctoras o compensatorias que se requiriesen.

Con la creación de la citada Comisión Insular pueden salir a la palestra soluciones mucho más acertadas técnica y ambientalmente que las que aporta el presente Plan Insular, y solventarse dicha limitación siempre que estuviese conveniente y motivadamente justificada.

Este salto cualitativo implica una nueva concepción del régimen jurídico del Suelo Rústico, donde ha primado la eliminación de rigideces normativas que, lejos de implicar una mejor conservación de los valores naturales y/o ambientales, sólo llevaban a la picaresca y a situaciones inflexibles y severas para el administrado, quien tendrá a su favor una herramienta de mediación técnico-administrativa para poner en marcha su proyecto.

6.1.4. Las áreas ambientalmente condicionadas por la evaluación ambiental del Plan

Derivado de la evaluación ambiental estratégica del Plan, se han identificado unas áreas ambientalmente condicionadas sobre las cuales se requiere extremar la protección de los valores naturales, paisajísticos y/o culturales que las caracteriza.

Aun cuando la zonificación del Plan ya supone en sí misma una protección, al definir un régimen de usos específico en función de los valores en presencia identificados, estas áreas ambientalmente condicionadas se han considerado especialmente sensibles ante los usos y actuaciones que se pudieran prever en ellas.

Por esta razón, dado su especial interés insular, se ha realizado una revisión de las actuaciones planteadas con el objeto de integrar estas áreas ambientalmente condicionadas por la evaluación ambiental del Plan, incorporando aquellas medidas necesarias para la conservación de los valores en presencia y, en su caso, la adecuación de las actuaciones y usos previstos a los mismos.

Dentro de estas áreas ambientalmente condicionadas por la evaluación ambiental del Plan, se diferencian cuatro clases de supuestos:

- Ámbitos con valores naturales de especial interés insular por su singularidad. Si bien mayoritariamente estos ámbitos se localizan en suelos rústicos, en algunas ocasiones se

encuentran también en suelos urbanos o urbanizables, o en ámbitos mixtos con diferentes clases de suelo.

Para cada uno de estos ámbitos se establecen los valores (flora, fauna, hábitats, elementos geológicos y/o geomorfológicos, etc.) que justifican su protección estricta, siendo identificadas como Áreas de Alta Fragilidad.

- Ámbitos degradados de cierta entidad territorial y/o importancia ambiental, con valores naturales de especial interés insular, por su singularidad o fragilidad paisajística. Si bien mayoritariamente estos ámbitos se localizan en suelos rústicos, en algunas ocasiones se encuentran también en suelos urbanos o urbanizables, o en ámbitos mixtos con diferentes clases de suelo, requiriendo actuaciones de recuperación ambiental de manera previa o simultánea a las actuaciones territoriales que en ellas se puedan desarrollar.

Para cada uno de estos ámbitos se establecen los valores (flora, fauna, hábitats, elementos geológicos y/o geomorfológicos, etc.) que justifican su recuperación ambiental estricta, siendo identificadas como Áreas de Restauración Prioritaria por el presente Plan para el desarrollo de actuaciones urgentes de restauración ambiental, el establecimiento de medidas efectivas de protección y, en su caso, de determinaciones específicas de ordenación con objeto de proteger y consolidar en el tiempo la restauración que se realice.

- Ámbitos en los que se prevén actuaciones territoriales estructurantes en el presente Plan, cuya localización en entornos de alta fragilidad paisajística, o con presencia de valores naturales singulares, requiere garantizar una plena y adecuada integración ambiental y paisajística de los usos previstos.

Cada uno de estos ámbitos se han incorporado a los Ámbitos de Ordenación Estratégica identificados en cada Ámbito Territorial en que se subdivide el Modelo de Ordenación Insular, para que sean objeto de una ordenación integrada y global, no pudiendo ser objeto de actuaciones parciales o puntuales. Por esta razón, aunque en algunos casos se identifican como Áreas Libres con Equipamiento, de manera especial se les exige una evaluación de la capacidad de acogida real de las actuaciones previstas así como un análisis territorial de alternativas para la implantación, de tal forma que su desarrollo urbanístico sea plenamente compatible con los valores naturales, culturales y/o paisajísticos identificados en el presente Plan.

Las determinaciones ambientales que condicionan la ordenación territorial de estos ámbitos han sido incorporadas a las correspondientes Fichas de Actuaciones Territoriales del presente Plan.

- Ámbitos en los que se prevén desarrollos urbanísticos o la implantación territorial de usos y actuaciones, cuya localización en entornos con valores naturales o características singulares puede ocasionar impactos destacables en el paisaje. Estos ámbitos se localizan principalmente en sectores de suelo urbanizable o en ámbitos de suelo urbano, caracterizados por ser suelos naturales encapsulados o en laderas.

Dentro de la Red de Espacios de Interés Insular establecida en el Modelo de Ordenación Insular, cada uno de estos ámbitos se identifica como Áreas Libres Estructurantes para que el planeamiento, a la hora de acometer su ordenación pormenorizada considere su aptitud para configurar áreas verdes utilizables como espacios libres, o bordes de protección para cualificar el límite de los desarrollos urbanísticos en contacto con zonas naturales o de interés paisajístico.

Las determinaciones ambientales que condicionan la ordenación territorial de estos ámbitos han sido incorporadas a las correspondientes Fichas de Actuaciones Territoriales del presente Plan.

Áreas Ambientalmente Condicionadas



En resumen, la traslación a la ordenación territorial y a las determinaciones del presente Plan de las áreas ambientalmente condicionadas por la evaluación ambiental del Plan se ha ejecutado, en función de las razones que justifican su fragilidad, estableciendo criterios de ordenación específicos cuando afecten a ámbitos concretos dentro de áreas mayores.

Salvo las áreas libres estructurantes, que se han incorporado a la red de espacios de interés insular, las determinaciones ambientales de ordenación asociadas a estas piezas territoriales se consideran actuaciones territoriales estratégicas propias del Tejido Ambiental, que es entendido como el conjunto de elementos naturales y antrópicos que cualifican el territorio y suponen, mayoritariamente, un recurso para los seres humanos susceptible de ser explotado.

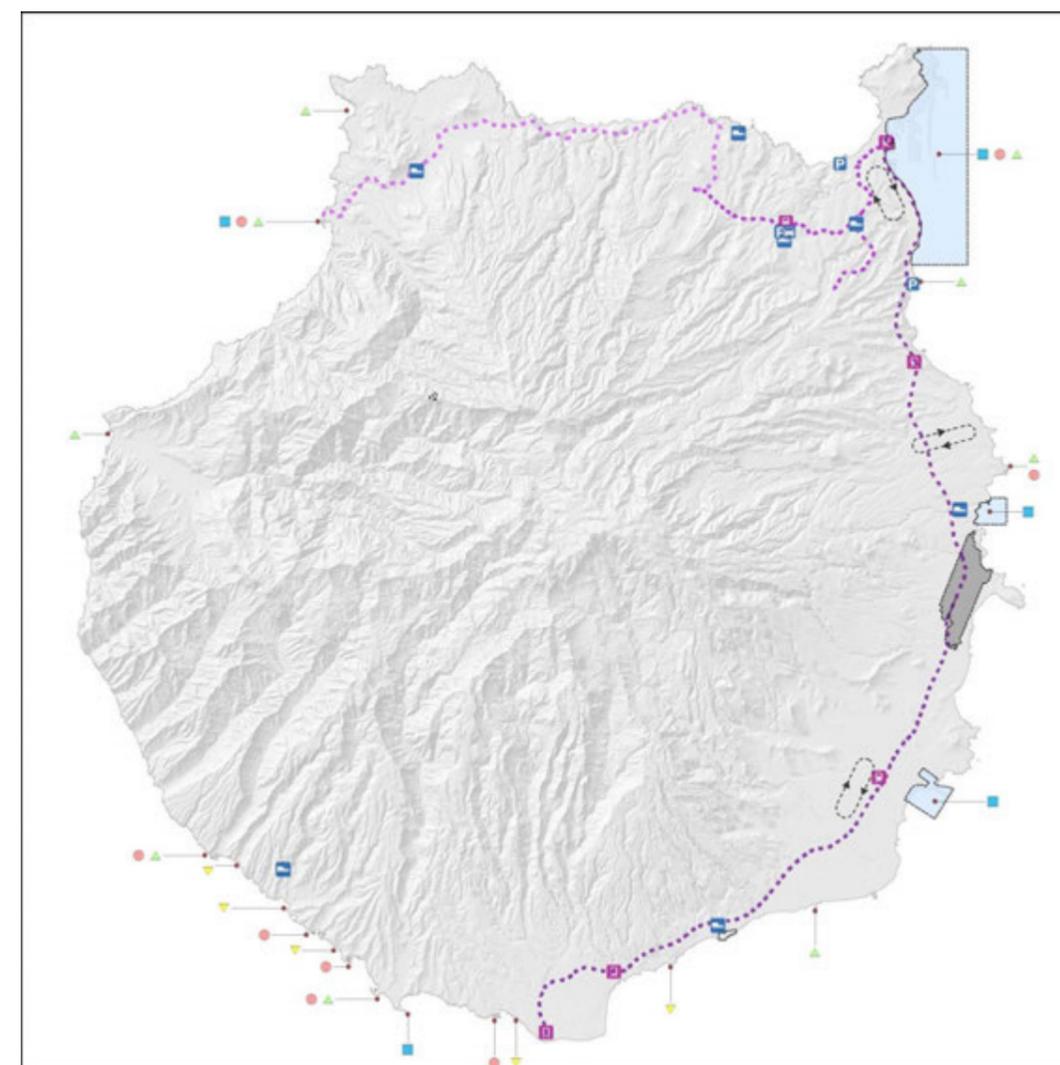
En cualquier caso, no hay que obviar el carácter transversal de las actuaciones territoriales asociadas al Tejido Ambiental, ya sea debido a la posibilidad de un aprovechamiento directo del recurso – las captaciones de agua o zonas de extracción, por ejemplo – o bien indirecto – el paisaje como atractivo turístico –.

Si bien algunos de estos recursos pueden no ser considerados como tales, el hecho de formar parte del ecosistema y contribuir al mantenimiento de los procesos ecológicos es fundamental para seguir disponiendo de aquellos que sí son considerados como recursos naturales o antrópicos, o que pueden llegar a serlo en el futuro.

6.2. RT: Las Redes de Transporte y la accesibilidad insular

Toda política vertebradora de la actividad económica insular y de su territorio requiere el análisis y definición de una red de transportes, dado que la movilidad de personas y mercancías condiciona el desarrollo económico de manera relevante.

Redes de Transporte



Por otra parte se destaca asimismo que se trata de uno de los pocos sectores que condiciona a todos los demás sectores de actividad, de manera que para el desarrollo de cualquier sector de actividad es necesario que previamente se haya desarrollado el sector de transporte.

Para resolver la accesibilidad insular, esto es, las comunicaciones externas de Gran Canaria con su entorno inmediato y con las principales vías de conexión aéreas y marítimas que circundan el Atlántico, se identifican las redes de transporte aéreo, las redes de transporte marítimo y las redes de transporte terrestre.

Estas redes, por tanto, son un elemento estratégico esencial para el desarrollo socioeconómico actual y futuro de la Isla, ya que aseguran la conectividad insular con el archipiélago y con el resto del mundo, afirmando su conexión con Europa, América y África.

En este sentido, la política de transportes del Gobierno de Canarias se asienta, por su parte, en la creación del denominado Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte de Canarias, el cual cuenta como principales objetivos el garantizar la movilidad de personas y mercancías minimizando los efectos nocivos sobre el territorio y el medio ambiente, potenciando el uso del transporte público colectivo.

Se pretende definir y desarrollar una red interinsular que integre los modos de transporte terrestre, marítimo y aéreo y sus infraestructuras, debido a su papel relevante en la óptima organización del espacio canario, en su competitividad económica y adecuada articulación, y en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, contribuyendo a la eficiente integración de un territorio discontinuo.

Esta satisfacción de las necesidades básicas está ligada a la demanda de movilidad de la población, debiendo resolverse con el menor consumo de suelo posible por las infraestructuras de transporte, minimizando igualmente el consumo de los recursos precisados para su operación.

Además, sobre estas redes se apoya una parte de la entrada y salida de los bienes y servicios como buena parte del abastecimiento interno de la Isla, así como parte de las actividades económicas complementarias que facilitan la diversificación y externalización de la economía insular.

6.2.1. El Plan Territorial Especial de Transportes

La planificación de los servicios de transporte terrestre de cada Isla tomará la forma de un Plan Territorial Especial, debiendo prestar una atención especial a las acciones propias del transporte colectivo de bienes y personas.

El objetivo esencial de este PTE es coordinar la adecuación entre las características y necesidades de los modos de transporte y sus vehículos, con la configuración, características y posibilidades de adaptación física y medioambiental de las carreteras.

Se trata pues del desarrollo de una red integrada de transporte que vertebré toda la Isla, articulando y jerarquizando rutas sobre la base de los modos colectivos de transporte, con una amplia cobertura y calidad de servicio, adecuado a las necesidades particularizadas de las distintas demandas insulares, y coordinado con las demás redes de infraestructuras y servicios.

Este PTE determinará los itinerarios previstos para las nuevas infraestructuras de transporte terrestre, así como la ubicación y compatibilidad de los distintos modos de transporte, dentro de cada corredor. En este sentido:

- En los planes territoriales que ordenen carreteras deberán contemplarse las obras necesarias para facilitar la implantación o mejora del servicio de transporte colectivo. De esta forma, la satisfacción de las necesidades de relación, atendidas mediante el transporte colectivo, será la base sobre la que se prioricen las intervenciones en materia de carreteras y, tan sólo una vez garantizada la adecuada atención a estas necesidades, se atenderá a la satisfacción de las demandas individuales.

- De esta forma la ordenación del transporte colectivo, entendida en los términos aludidos en el punto anterior, se llevará a cabo a través de un Plan Territorial Especial de Transportes donde estarán integrados los denominados "planes zonales combinados".

Por lo que este PTE se formulará asumiendo las pautas de planificación de los transportes colectivos, es decir, atendiendo a conocer cuáles son los itinerarios habituales de los ciudadanos de una determinada zona o comarca, tanto en el seno de ella como en sus relaciones de dependencia con el exterior.

El objeto es alcanzar a definir la oferta de líneas más adecuada a las necesidades de relación del ciudadano en el territorio, definiendo en función de ellas, primero, los itinerarios, tipos de vehículos, paradas, frecuencias, etc., que resultaría conveniente implantar, y segundo, la relación futura de dichas líneas con la implantación de un nuevo sistema de transporte colectivo con infraestructura propia y modo guiado, propuesto y justificado tanto en el propio Plan Insular de Ordenación como en el Plan Director de Infraestructuras (PDI) de Canarias como parte del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes de Canarias.

6.2.2. RTA: Redes de transporte aéreo

La condición insular hace que el Aeropuerto de Gran Canaria tenga una importancia especial, al configurarse como la principal vía de comunicación aérea a través de la cual se canaliza el tráfico de pasajeros entre islas, y entre éstas y el exterior. No en vano, el Aeropuerto de Gran Canaria forma parte de un aeródromo de utilización conjunta civil y militar de interés general, de clase internacional junto con la base aérea militar anexa.

Dada su condición de aeródromo de clase internacional, es uno de los aeropuertos españoles más destacados en número de pasajeros y destinos. Esta circunstancia se pone aún más de manifiesto al considerar que el motor de la economía insular, el turismo, accede a la isla por vía aérea principalmente, por lo que la infraestructura aeroportuaria sustenta la principal actividad económica.

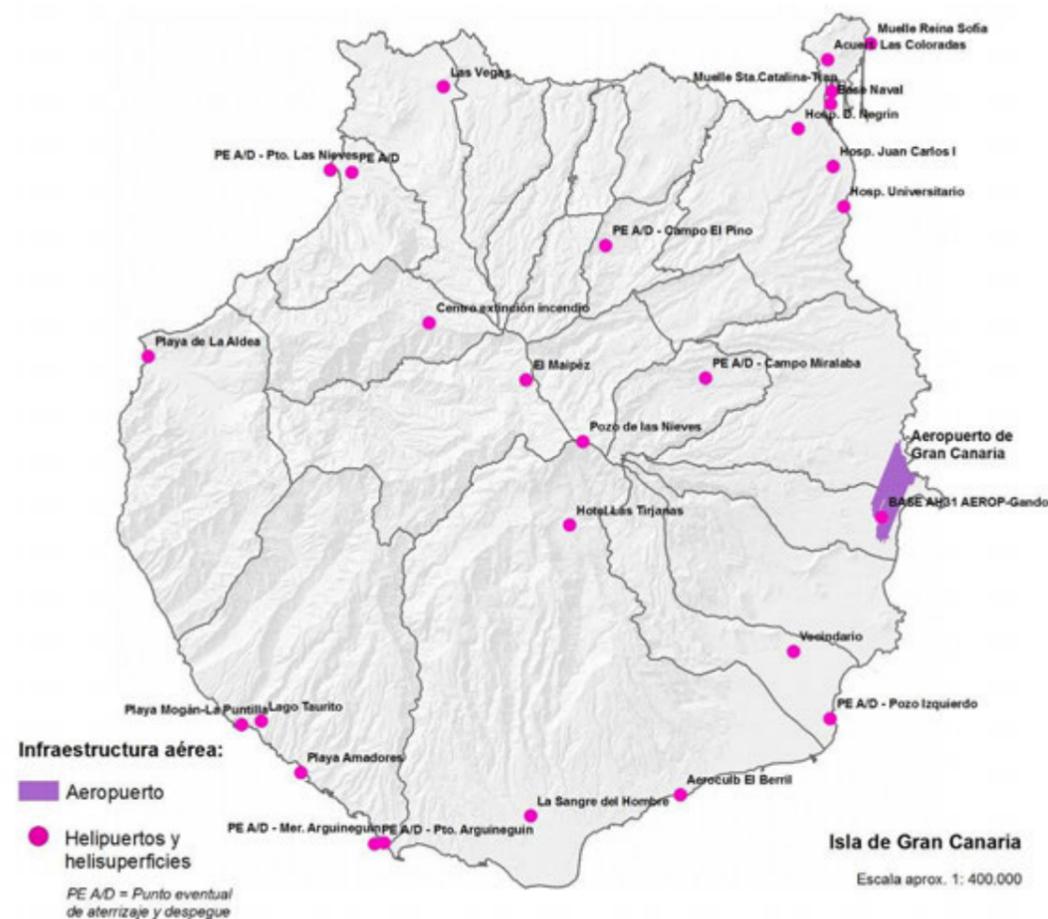
Asimismo, la Isla dispone en la actualidad de unas 27 instalaciones capacitadas para el despegue y aterrizaje de helicópteros, si bien es cierto que en distintas condiciones de operatividad y seguridad. Existen desde helipuertos bajo jurisdicción del Ministerio de Defensa o del Ministerio de Fomento, hasta instalaciones privadas como la helisuperficie del Real Aeroclub de Gran Canaria o del Hotel Las Tirajanas. Asimismo, los tres principales centros hospitalarios cuentan también con sus propias plataformas.

Salvo casos excepcionales, como ocurre con las situadas en espacio militar, en el Centro Insular y Comarcal de Extinción de Incendios Forestales, en el Aeropuerto de Gran Canaria y en el Aeródromo de El Berriel gestionado por el Real Aeroclub de Gran Canaria, presentan dimensiones limitadas que condicionan la maniobrabilidad de las aeronaves, así como tienen carencias o deficiencias tanto en las dotaciones y servicios logísticos asociados como en los elementos de ayuda visual a la navegación, y no disponen suficientemente de espacio libre de obstáculos (tales como torres, cableado, zonas arboladas, etc.) en su entorno de ubicación.

Por último, al margen de las funciones públicas (defensa, incendios, hospitales,...) los helipuertos y helisuperficies pueden desempeñar una función importante en el ámbito del tráfico regular de pasajeros insular, y especialmente entre islas, complementando a pequeña escala la oferta del Aeropuerto de Gran Canaria.

Por esta razón se considera apropiado definir una red insular de transporte aéreo que, de manera complementaria al Aeropuerto de Gran Canaria, incorpore distintos puntos de aterrizaje y despegue en los distintos ámbitos territoriales, para asegurar una correcta cobertura geográfica por medios aéreos.

Localización de helipuertos y helisuperficies



Fuente: Informe "Características y necesidades de los helipuertos, helisuperficies y puntos eventuales de aterrizaje y despegue en Gran Canaria" Dirección General de Tráfico. Ministerio de Interior (aprox. 2011).

Con esta medida se dota al Modelo de Ordenación Insular de instalaciones que aseguren la accesibilidad territorial, primordial en casos de emergencias y protección civil, pero también adquieren interés como un servicio o dotación turística y empresarial, que se asocia a la perspectiva de diversificación económica y externalización de mercados que se pretende potenciar desde el presente Plan.

6.2.2.1. La ordenación del transporte aéreo en el PIO/GC 2004

Aun cuando la red insular de transporte aéreo incorpora otras instalaciones para el aterrizaje y despegue de aeronaves, la Administración Insular se centró en la necesidad de atender suficientemente y con la antelación requerida los déficits que presentase el Aeropuerto de Gran Canaria, teniendo en cuenta que aproximadamente el 75% de los pasajeros que utilizaban el aeropuerto eran turistas, motor de la economía insular.

Así, según los datos estadísticos que se manejaban en aquel entonces, el número de pasajeros se había incrementado en un 35%, mientras que el de aeronaves lo había hecho en un 32%, aproximadamente. Asimismo, se constataba un crecimiento del 37% en el transporte de mercancías, y que las operaciones en hora punta habían seguido incrementándose hasta las 39 operaciones para el año 2.000.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TOTAL PAX	6.945.000	6.993.807	7.770.899	7.878.956	7.891.558	8.162.342	8.692.988	9.215.984	9.376.640
PAX HORA PUNTA			5.164	4.462	5.133		5.736	5.550	5.046
TOTAL AERONAVES	74.054	73.145	80.924	78.223	78.129	81.341	87.984	98.552	98.063
OPERACIONES HORA PUNTA			31	34	30	32	37	38	39
TONELADAS MERCANCIA	31.933	34.026	35.064	32.995	34.675	38.177	38.843	42.768	43.750

Estas magnitudes superaban todas las previsiones realizadas hasta la fecha en cuanto al número de movimientos de aeronaves, principalmente. Este crecimiento provenía esencialmente de un elevado aumento del tráfico interinsular, servido por aeronaves ligeras, que se constituía en el principal número de movimientos, pero con menores índices de ocupación, frente a los vuelos chárter con aviones prácticamente llenos con origen en países comunitarios.

Aunque la evolución mensual del tráfico mostraba una incipiente homogeneización del número de operaciones, perdiendo gran parte de la estacionalidad característica en épocas anteriores, también era cierto que dicha situación se debía principalmente al tráfico regular interinsular. Mientras tanto, el tráfico internacional, comunitario y nacional se caracterizaba por una gran heterogeneidad, con picos de actividad en determinadas épocas del año y en función de la demanda turística.

Respecto a las horas punta, también se habían superado ampliamente todas las previsiones, llegándose a 39 operaciones/hora en el año 2000, superando ampliamente la capacidad declarada para el aeropuerto de 34 operaciones/hora, y a tan sólo 11 para la total saturación del campo de vuelos.

En definitiva, el campo de vuelos del Aeropuerto de Gran Canaria estaba cercano a su saturación, sobre todo teniendo en cuenta la caracterización del tráfico aéreo que operaba en la Isla y la dependencia de la actividad turística.

Para asegurar la prestación adecuada de servicios aeroportuarios, pero también para garantizar la conectividad exterior de Gran Canaria y fomentar su posición privilegiada dentro del entorno internacional, se hacía necesario reconfigurar el escenario previsible de desarrollo del Aeropuerto de Gran Canaria.

El objetivo territorial perseguido era, por un lado, atender suficientemente y con la antelación requerida los déficits que presentase el Aeropuerto de Gran Canaria ante la demanda real y previsible en escenarios futuros, y por otro lado, propiciar una diversificación de la economía insular, apoyada en las ventajas derivadas de su posición geoestratégica y de sus infraestructuras de transporte de primer orden.

Por esa razón, el PIO/GC 2004 fue más allá en sus previsiones planteando, según los requerimientos en materia aeronáutica exigibles, una extensión del Aeropuerto de Gran Canaria a partir de una ampliación del campo de vuelos con la implantación de un sistema de pistas paralelas decaladas, que posibilitase operaciones independientes de tal manera que se pudiese dar respuesta a una operatividad teórica de entre 75 y 90 operaciones/hora.

Con esta configuración no sólo se buscaba evitar estrangulamientos funcionales y operativos, sino que además se obtendría una capacidad más que suficiente para dar respuesta al máximo desarrollo previsible y posible, que se cifraba entre 27 y 40 millones de pasajeros al año. Igualmente, permitía concebir una zona de carga para admitir un tráfico de mercancías, en su máximo desarrollo, del orden de 400.000 toneladas/año. Con estas magnitudes se potenciaba la proyección de la Isla como centro logístico de primer nivel internacional en sus áreas de influencia, así como se abrirían nuevos mercados.

Para dar cobertura territorial a dicha ampliación y mejora, el PIO/GC 2004 realizaba una reserva territorial de máximos cuya configuración final debía quedar resuelta tanto por el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria como por el Plan Territorial Especial para el desarrollo del Sistema General Aeroportuario, cuya formulación correspondía al ente público AENA. Eso sí, cualquier solución del nuevo sistema general aeroportuario que no previese afectar todo el suelo reservado por razones técnicas aeronáuticas, con las pertinentes servidumbres espaciales que se derivasen de la configuración final del aeropuerto, implicaba la incorporación del suelo excedente a las propuestas territoriales estratégicas de su entorno, en particular al Parque Aeroportuario de Actividades Económicas de Gran Canaria.

6.2.2.2. El Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria

Como ya se ha dicho, el Aeropuerto de Gran Canaria está conformado por un aeródromo conjunto civil y militar que se halla en la bahía de Gando, ocupando terrenos pertenecientes a los municipios de Ingenio y Telde. Su ordenación sectorial viene recogida en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, aprobado por Orden Ministerial de 20 de septiembre de 2001.

La actuación prevista por el vigente Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria se deriva de las previsiones de tráfico que en él se efectuaban, a pesar de las determinaciones territoriales del PIO/GC 2004 (entre 27 y 40 millones de pasajeros y del orden de 400.000 toneladas al año).

A tal efecto, se estimaban para el año horizonte 2015 un tráfico previsto de pasajeros de alrededor de 17 millones de usuarios y un tráfico previsto de mercancías de en torno a 67.000 toneladas, con un tráfico de aeronaves de 164.000 operaciones. A partir de la proyección de estas estadísticas, se alcanza un índice punta de 52 operaciones/hora para el año horizonte de 2015.

Por su parte, en el momento de formulación del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria la configuración existente de las terminales y de las pistas paralelas de uso conjunto civil y militar, separadas una distancia insuficiente para su uso independiente (unos 210 metros), sólo daba cabida para atender a 34 operaciones/hora y un tráfico anual de 100.000 aeronaves y de 64.000 Tm/año de mercancías.

Por lo tanto, indistintamente de las previsiones de tráfico realizadas, la capacidad del campo de vuelos ya se encontraba próxima a la demanda real para algunos de los parámetros analizados, llegando a suponer en algunos casos problemas de colapso y/o estrangulamiento que limitaban la operatividad tanto del Aeropuerto de Gran Canaria como de la Base Aérea de Gando, con los efectos que ello supone para la defensa y seguridad aéreas.

Tras el análisis de varias alternativas, el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria concluyó que la opción que definiría la configuración para el desarrollo propuesto (entre 17 millones de pasajeros y del orden de 67.000 toneladas) debería consistir en una nueva pista de 3.1000 metros, paralela a la actual pista 03L-21R hacia el oeste con una distancia entre ejes de 1.100 metros, y con el umbral desplazado 1500 metros hacia el norte respecto a dicha pista.

De esta manera, al ampliar la distancia entre ejes de pista se asegura el uso independiente de las mismas, de forma diferenciada para la aviación civil y militar a la vez que se aumenta la operatividad teórica del campo de vuelo a entre 75 y 90 operaciones/hora.

Actualmente, en desarrollo de las determinaciones del vigente Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria se está ejecutando la ampliación del edificio terminal de pasajeros y de la terminal de carga, junto a la ampliación de las zonas destinadas al aparcamiento y estacionamiento de vehículos así como a las plataformas existentes para aeronaves.

Por su parte, queda pendiente de ejecución la actuación más relevante que se pretende llevar a cabo: la ejecución de la nueva pista de aterrizaje y despegue situada hacia el oeste y la remodelación del actual campo de vuelo para configurar un futuro aeropuerto en "H" decalada.

6.2.2.3. Adecuación territorial de la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria

Tanto la ubicación del Aeropuerto de Gran Canaria, con unas condiciones orográficas excepcionales, como sus óptimas condiciones meteorológicas, han propiciado que dicho aeropuerto cuente con unas excelentes condiciones operativas y pueda prestar sus servicios todos los días del año, a todas horas.

Debido a la prevalencia de la actividad turística, el Aeropuerto de Gran Canaria se ha constituido en una pieza estratégica del desarrollo económico en la Isla, y por extensión de toda la Comunidad Autónoma. Sin embargo, su potencial de desarrollo económico se extiende más allá de dicha actividad turística si tenemos en cuenta:

- su finalidad genérica de garantizar la conectividad de la Isla con el resto del mundo,
- la posición geoestratégica de Gran Canaria con un área de influencia consolidada en el África noroccidental y en el Atlántico Medio, y
- sus actuales condiciones infraestructurales con capacidad para acoger un mayor tráfico de pasajeros y mercancías.

Estas tres ventajas competitivas suponen una garantía de asistencia para las compañías aéreas, que pueden ofrecer sus servicios no teniendo que asumir los inconvenientes derivados de unas condiciones climáticas y orográficas adversas. Asimismo, pueden propiciar una diversificación de la economía insular hacia actividades económicas logísticas y complementarias facilitando una externalización de la misma, gracias a su previsible potencial de crecimiento.

Si atendemos a los datos de explotación del Aeropuerto de Gran Canaria en el último decenio, con una coyuntura de crisis económica bastante desfavorable para el transporte aéreo, puede observarse que el número de pasajeros ha estado oscilando, con ligeros aumentos y retrocesos, en torno a los 9,5 millones de pasajeros.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL PAX	9.376.640	9.332.132	9.009.756	9.181.229	9.467.494	9.827.157	10.286.726	10.354.903	10.212.123	9.155.670
PAX HORA PUNTA	5.046									
TOTAL AERONAVES	98.063	93.291	93.803	99.712	104.659	110.748	114.949	114.355	116.252	101.557
OPERACIONES HORA PUNTA	35	39	39	39	39	39	38	39	39	41
TONELADAS MERCANCIA	43.750	40.861	39.639	40.050	40.935	40.390	38.361	37.491	33.695	25.995

Sin embargo, el tráfico de aeronaves se ha incrementado en un 5% a la vez que se ha desplomado el tráfico de mercancías. Este crecimiento proviene del elevado aumento del tráfico interinsular servido por aeronaves ligeras, que se constituía en el principal número de movimientos pero con menores índices de ocupación; en segundo lugar, por un ligero repunte en el tráfico de aeronaves por líneas regulares tanto para trayectos nacionales como internacionales; y por último, por los vuelos chárter con aviones prácticamente llenos con origen en países comunitarios.

Dado que estas magnitudes en el tráfico de aeronaves son similares a las de finales del decenio anterior, que justificaban el estado de saturación inminente del campo de vuelo, es factible considerar que el número de operaciones/hora seguirá próximo a la capacidad operativa real del actual campo de vuelo, esto es, en torno a las 38 operaciones/hora.

Por lo demás, las restantes magnitudes hacen oportuno retrasar las previsiones de tráfico de pasajeros y de mercancías establecidas en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, así como descartar las determinaciones territoriales al respecto del PIO/GC 2004.

Así pues, teniendo en cuenta los datos analizados hasta ahora, para el presente Plan resulta imprescindible mantener la programación de la ampliación de la infraestructura aeroportuaria, como única manera de asegurar a largo plazo la resolución de las actuales condiciones de colapso puntual o estrangulamiento de la demanda de tráfico aéreo, dado que se han alcanzado de manera recurrente cotas peligrosas de congestión aérea, debido principalmente al mantenimiento del número de movimientos de aeronaves, y su previsible incremento a futuro.

Este largo plazo podría plantearse en un nuevo año horizonte en el 2025, como planteó AENA a la hora de delimitar el ámbito territorial afectado por las servidumbres acústicas de la infraestructura aeroportuaria.

En cualquier caso, de todo lo anterior se deduce que la prevista ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria afectará al ámbito litoral limítrofe y particularmente a los espacios naturales protegidos con los que colinda la actual infraestructura aeroportuaria. Estas afecciones también suponen un impacto sobre el potencial de aprovechamiento energético en esta franja del territorio, con recursos eólicos suficientes para garantizar una mayor sostenibilidad energética insular.

Pero de las distintas alternativas de ordenación posibles del Sistema General Aeroportuario se deducen requerimientos para la compatibilización territorial con elementos estratégicos del Modelo de Ordenación insular que se propugna por el presente Plan.

Por un lado, es necesario el desplazamiento de la GC-1 a una nueva ubicación para dar cabida a la extensión del campo de vuelo dentro de la zona de servicio aeroportuaria, así como la modificación de los accesos existentes compatibilizándolos con el sistema de transporte público con infraestructura propia y modo guiado previsto entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas.

Por otro lado, el desarrollo futuro del ámbito aeroportuario debe resultar compatible con el previsto Parque Aeroportuario de Actividades Económicas de Gran Canaria y resolver la reposición de determinados núcleos de población que se verán afectados por dicha actuación (Ojos de Garza, La Montañeta y Caserío de Gando) que deberán ser reubicados en un nuevo emplazamiento en el entorno próximo del Aeropuerto de Gran Canaria, para evitar el desarraigo y la exclusión social de los residentes afectados.

6.2.2.3.1. La afección ambiental de la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria al ámbito litoral limítrofe y a los espacios naturales protegidos colindantes.

En virtud de la delimitación de la zona de servicio aeroportuaria y su localización en el ámbito territorial de la Plataforma Litoral del Este de Gran Canaria, la ampliación del Aeropuerto de

Gran Canaria tendrá incidencia sobre los tramos litorales de Tufia y de Gando, desde Barranco de Silva hasta Montaña Cercada, que han sido descritos en el apartado 6.7.1.3.2 de la Memoria de Ordenación.

Este tramo litoral se caracteriza por terrenos en su mayoría de sustratos alterados por el uso agrario (sorribas, cultivos de invernadero, depósitos antrópicos, etc.) y, en menor medida, por unidades de tipologías volcánicas (lavas y coladas basáltico-nefelínicas, brechas del tipo "block and ash", etc.). No obstante existen dos formaciones geológico-geomorfológicas que destacan en el territorio.

Por un lado, los conos de piroclastos o tefra, cuyo origen volcánico y elevación sobre el nivel medio de este ámbito los convierten en elementos geomorfológicamente representativos. El ejemplo más destacado es el cono de la península de Gando, aunque en el entorno próximo también destaca el campo de volcanes de Rosiana, en el que se localizan las Montañas de Topino, Gallego y Cuatro Puertas.



La otra formación a destacar es la de los campos de arenas eólicas de la península de Gando y de Tufia. Además, este último campo de Tufia destaca especialmente por mezclarse arenas actuales con dunas pleistocenas, siendo este el único lugar de la isla donde se pueden encontrar. Este ámbito incluye un espacio natural protegido, incluido tanto en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos (Sitio de Interés Científico C-30 Tufia) como en la Red Natura 2000 (ZEC 31_GC Tufia).

La vegetación natural de mayor interés que puede verse más amenazada es la de los ambientes halo-psamófilos de la zona norte y noreste de la zona de servicio aeroportuaria, algunas de cuyas especies están catalogadas de interés comunitario. La mayor parte de ella se encuentra dentro del espacio natural protegido de Tufia, el cual alberga dos endemismos vegetales protegidos y seriamente amenazados: el chaparro (*Convolvulus caput-medusae*) y la piña de mar (*Atractylis preauxiana*).

Por su parte, la fauna del piso costero de Gran Canaria está fundamentalmente compuesta por aves propias de ambientes acantilados y esteparios, como la pardela cenicienta (*Calonectris diomedea borealis*) en los hábitats acantilados, o la terrera marismeña (*Calandrella rufescens rufescens*) en los ambientes esteparios. No obstante, aunque en menor medida, también están presentes algunas especies terrestres, como los lagartos, y existe presencia de restos fósiles de fauna invertebrada.

Aunque el ámbito aeroportuario no ha sido objeto hasta el momento de prospección arqueológica, existen en las proximidades dos Bienes de Interés Cultural, en la categoría de Zona Arqueológica, denominados “Ruinas del Poblado Prehistórico de Tufia” y “Cuatro Puertas”, así como varios yacimientos arqueológicos documentados en la Carta Arqueológica de Gran Canaria, que permiten anticipar la necesidad de establecer medidas preventivas para la salvaguarda de los eventuales yacimientos ocultos total o parcialmente.

La evaluación ambiental estratégica del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria deberá identificar, en coherencia con la ordenación de recursos naturales establecida en el presente Plan, aquellas características ambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa por la ampliación de la zona de servicio aeroportuaria, y por las distintas alternativas de ordenación del Sistema General Aeroportuario.

De esta manera, se asegura la integración de la variable ambiental en la toma de decisiones, debiendo poder identificarse, valorarse y seleccionarse la alternativa con menor afección al medio ambiente.

6.2.2.3.2. La reubicación de los núcleos de población afectados por la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria: Ojos de Garza, La Montañeta y Caserío de Gando.

Uno de los aspectos territorialmente más relevante es la localización del ámbito al que será desplazada la población residente afectada por la ampliación de la zona de servicio aeroportuaria. En función de la pieza territorial en que se vayan a ubicar, será necesario adoptar las medidas de refuerzo del sistema insular de infraestructuras y servicios que se requieran para la integración pacífica del nuevo núcleo en el Modelo de Ordenación Insular.

En relación con el desplazamiento de la población de Ojos de Garza, La Montañeta y el Caserío de Gando el presente Plan recoge la localización del ámbito definitivo para el traslado de dichos asentamientos, tal y como ha sido delimitado por la Ley 9/2011, de 11 de abril, sobre la declaración de interés general de la reubicación de los barrios de Ojos de Garza, La Montañeta y El Caserío de Gando, afectados por la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria donde llaman Montaña Las Tabaibas del municipio de Telde.



Dicha ley propone, como ubicación más idónea, la ocupación de las plataformas agrícolas en abandono situadas al sur del núcleo de Las Piletillas y al este de la carretera GC-100 entre Telde

e Ingenio, mediante la urbanización, edificación y demás actuaciones necesarias, en el lugar conocido por Montaña Las Tabaibas, dentro del término municipal de Telde.

Los terrenos delimitados por dicha Ley, y que en el planeamiento vigente en su momento estaban clasificados como suelo rústico de protección agraria, ostentarán, desde la aprobación de la misma y por determinación directa de la propia Ley, la clasificación de suelo urbanizable sectorizado no ordenado. Bajo esta premisa, el presente Plan ha incorporado como Zona C.1.2 dicha pieza territorial al cumplir los criterios para asignación de zonas explicitados en el apartado 6.1.1.4 de la Memoria de Ordenación.

Sin embargo, derivado de esta localización, se hace necesario prever el acondicionamiento de la traza de la GC-100 entre Telde e Ingenio para adecuarla a las nuevas solicitudes de mayor intensidad de tráfico a la que se verá sometida, así como para implementar las redes de servicio que se requieran para abastecer a un incremento de población del orden de los 4.000 habitantes.

De igual modo, al encontrarse esta nueva ubicación dentro del ámbito territorial afecto por las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria deberá evaluarse el efecto de la emisión de contaminantes atmosféricos, tanto físicos (ruidos y radiaciones) como químicos (gases, partículas, aerosoles) que pueden afectar a dicho asentamiento de población, con especial atención a la contaminación acústica por ruidos.

6.2.2.3.3. El desplazamiento de la GC-1 y la modificación de los accesos existentes al Aeropuerto de Gran Canaria.



Esta infraestructura viaria, cuyo Plan Territorial Especial de Ordenación (PTE 13) está culminando su tramitación por el Gobierno de Canarias, tiene dos cometidos fundamentales:

- Sustituir el tramo de la actual GC-1 como principal eje vertebrador del corredor costero en la plataforma litoral del este insular, dado que va a ser absorbido por la extensión hacia el oeste del Aeropuerto de Gran Canaria.

- Resolver los accesos al Aeropuerto de Gran Canaria a lo largo del trazado de dicha variante, cuyo nuevo trazado supone algo más de 9 kilómetros.
- Reconfigurar el tramo sustituido de la GC-1 entre los dos enlaces con la nueva variante como avenida de acceso y organización interna de la infraestructura aeroportuaria y de aquellas instalaciones auxiliares y de acceso asociadas presentes en el ámbito aeroportuario.

Las intensidades medias diarias (IMD) de vehículos inventariadas para la actual GC-1 han sido el dato de partida para la simulación de la puesta en servicio de esta nueva variante que la sustituirá, estando del orden de 140.000 vehículos por día.

La propuesta de ordenación consiste en un nuevo trazado principal que circunvala el Aeropuerto de Gran Canaria y el futuro Parque Aeroportuario de Actividades Económicas de Gran Canaria, comenzando en el polígono industrial de Salinetas (Las Huesas) y finalizando en Carrizal.

Completan la propuesta de ordenación tres viales complementarios que tienen el objetivo de integrar, de engarzar el trazado principal en la malla viaria actual. Estos son la vía de conexión con el Aeropuerto de Gran Canaria, la vía de conexión con el Parque Aeroportuario y la vía de conexión con Ingenio como una variante de acceso a Carrizal.

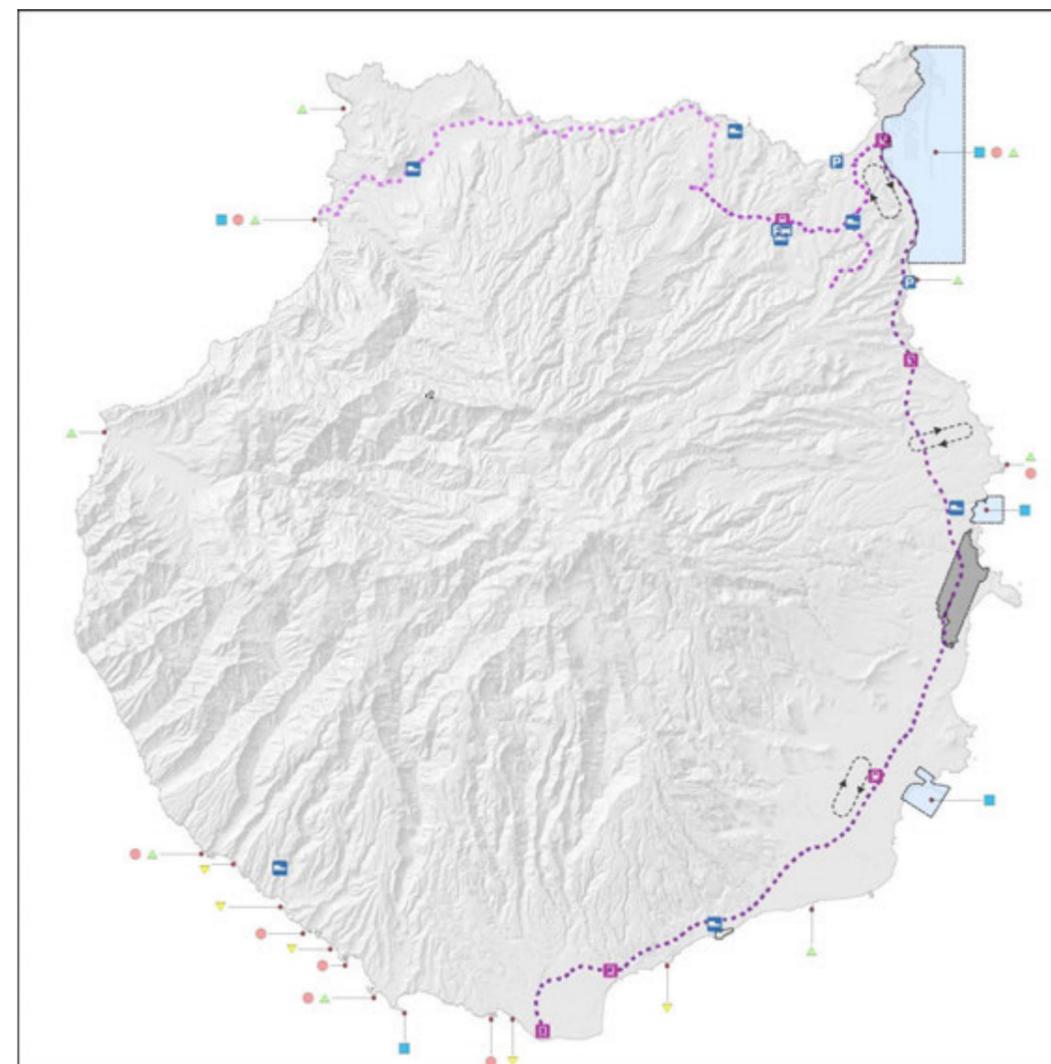
6.2.2.3.4. La compatibilización territorial de la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria con el sistema de transporte público con infraestructura propia y modo guiado previsto entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas.

Esta infraestructura de transporte, cuyo Plan Territorial Especial de Ordenación (PTE 21) está aprobado definitivamente, y publicado en el B.O.C. nº123 de fecha 24 de octubre de 2010, tiene como objetivo mejorar la calidad del servicio público de transporte en el principal eje de comunicación de la Isla, que tiene en la actualidad un importante nivel de congestión, implantando un modo de transporte que ofrezca rapidez, comodidad y fiabilidad a los usuarios.

Con esta nueva infraestructura de transporte terrestre se pretende estructurar los principales puntos de accesibilidad insular, conectando con un sistema moderno y cómodo de transporte el Puerto de Las Palmas con el Aeropuerto de Gran Canaria, así como organizar y articular el territorio entre los núcleos poblacionales más importantes y con mayor expansión de la Isla, entre Las Palmas de Gran Canaria y la Zona Turístico-Residencial del Litoral Sur.

Debido a la afección de las servidumbres aeronáuticas para la implantación de este sistema de transporte alternativo, en este PTE se ha definido en coordinación con la Dirección General de Aviación Civil la ubicación de la futura estación de tren dentro del recinto aeroportuario, así como el trazado en el interior de la zona de servicio aeroportuario de la infraestructura propia necesaria para el sistema de transporte de modo guiado planteado.

Red básica estructurante de Transporte Colectivo



6.2.2.3.5. La compatibilización territorial de la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria con el Parque Aeroportuario de Actividades Económicas de Gran Canaria.

Esta propuesta territorial estratégica del Modelo de Ordenación Insular, cuyo Plan Territorial Especial de Ordenación (PTE 44) está aprobado definitivamente, y publicado en el B.O.C. nº 222 de fecha 11 de noviembre de 2010, tiene como cometido afianzar la posición de Gran Canaria como nodo estratégico en la red internacional de aeropuertos. Sobre esta base de partida se sustenta, entre otras, la apuesta de diversificación económica del presente Plan y la incorporación de procesos más potentes e innovadores en los modos de uso del suelo en el territorio costero del este de Gran Canaria.



En este sentido, la futura variante aeroportuaria de la GC-1 define y acota un extenso ámbito de oportunidad para la implantación de actividades empresariales, logísticas, industriales y de equipamientos vinculados al Aeropuerto de Gran Canaria, y su potencial de crecimiento en tráfico de mercancías, y las externalidades a ellas asociadas, dada la capacidad máxima de manipulación de carga existentes y la gran diversidad de destinos internacionales con conexión directa.

Debido a la afección de las servidumbres aeronáuticas para la implantación de este Parque Aeroportuario de Actividades Económicas de Gran Canaria, los objetivos de compatibilidad con el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria deben centrarse en la resolución de los accesos transversales al Sistema General Aeroportuario, la canalización de barrancos y barranquillos principales y la programación conjunta económico-temporal de los movimientos de tierra y de urbanización de ambos desarrollos.

Desde dicho PTE se plantea la canalización de algunos de los barrancos y barranquillos existentes, tanto en su ámbito territorial de implantación como en la zona de servicio aeroportuaria, planteándose soluciones técnicas a la canalización de los mismos que deben compatibilizarse con las necesidades de ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria para mantener la continuidad dentro de la zona de servicio aeroportuaria.

Igualmente, se han resuelto los condicionantes de ordenación urbanística derivados de las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas, actuales y previstas, habiendo recibido la ordenación de esta pieza territorial el informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil.

6.2.2.3.6. La afección a la sostenibilidad energética insular de las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria.

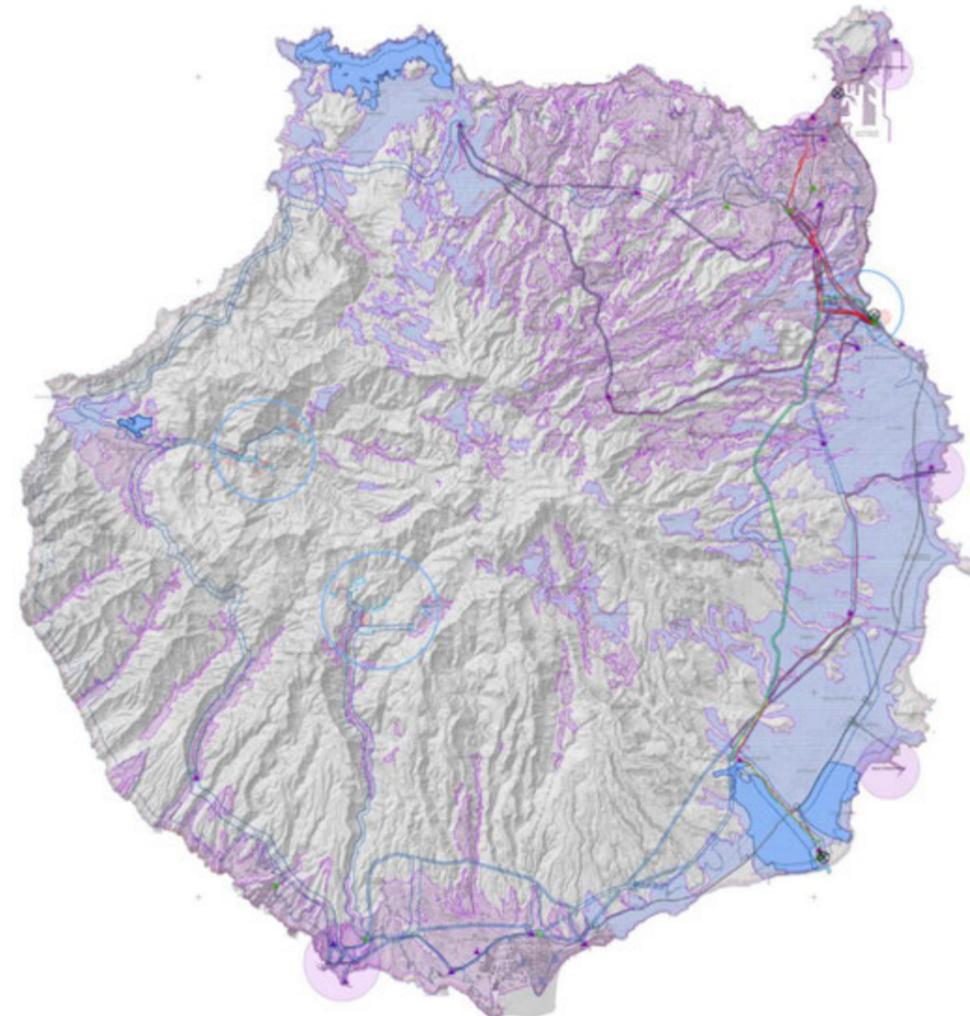
La ordenación en el presente Plan de las redes insulares de energía, para la producción y transporte de energía eléctrica, busca impulsar la diversificación de fuentes energéticas mediante la introducción en el mix energético de fuentes alternativas de producción.

A tal efecto, se han definido los corredores insulares de transporte de energía, ajustando las normas a las que se deberán ceñir las futuras instalaciones en su construcción y explotación. Mediante el Plan Territorial Especial de los corredores de transporte de energía eléctrica (PTE-31), que ha sido aprobado definitivamente y publicado en el B.O.C. nº 173 de fecha 9 de septiembre de 2013.

Asimismo, se han señalado los ámbitos susceptibles de aprovechamiento eólico basándose en el mapa eólico de Gran Canaria del anterior PIO/GC 2004 mediante un Plan Territorial Especial de Ordenación (PTE 32) que está culminando su tramitación por el Cabildo Insular de Gran Canaria.

En este PTE se establecen los criterios para la definición de las áreas de sensibilidad eólica en el ámbito territorial delimitado para la implantación de infraestructuras de producción de energía eólica, en función de su mayor o menor aptitud ambiental.

Estrategia Insular de Ordenación Energética



Fuente: Elaboración propia.

Pues bien, del análisis territorial hecho por este PTE, se desprende que las zonas de aptitud eólica en Gran Canaria abarcan una superficie aproximada de 22.000 hectáreas. Dentro de dichas zonas, la de mayor aptitud no sólo por sus condiciones de viento sino por sus características orográficas y paisajísticas, es la vasta llanura oriental de la Isla, comprendida entre el extremo norte del Aeropuerto de Gran Canaria y Castillo del Romeral. Este ámbito territorial supone alrededor del 70% de la superficie citada para toda la Isla, unas 15.400 hectáreas.

De hecho, es en este ámbito territorial donde el Gobierno de Canarias ha adjudicado potencia mediante concurso público que, en la práctica, no ha podido materializarse a causa de los graves problemas de incompatibilidad con las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas.

En efecto, dentro de este ámbito territorial, la superficie que resulta afectada por las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas es de unas 11.000 hectáreas, casi el 70% de las zonas de aptitud eólica de este ámbito territorial, y alrededor del 50% de la superficie insular aproximada.

En relación con este extremo, tanto el PTE 32 como el presente Plan persiguen asegurar la compatibilidad de las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas asociadas a la infraestructura aeroportuaria, y sus instalaciones auxiliares y de accesos asociadas. Para ello, se han iniciado conversaciones con la Dirección General de Aviación Civil para proponer cambios en la disposición, localización y tecnología de las instalaciones de ayuda a la navegación aérea, tanto existentes como previstas, en función de la evolución tecnológica. En este sentido, se han identificado como potencialmente previsibles:

- El traslado del radar actualmente emplazado en el extremo suroeste de la zona de servicio aeroportuaria, que se verá afectado en su operatividad por la futura ampliación del aeropuerto.

Dicha instalación será reubicada en la cima de la Montaña de Arinaga, por ser éste un emplazamiento idóneo para optimizar la funcionalidad del radar, y donde actualmente se ubican diversas instalaciones de telecomunicaciones. Entre ellas, se encuentra la estación sensora de vigilancia marítima del sistema integrado de vigilancia exterior (o SIVE), que fue ya legitimada por aplicación del artículo 47 del TRLOTENC, quedando recogida en el presente Plan dentro de las determinaciones de minimización del impacto paisajístico de las instalaciones existentes establecidas para el Monumento Natural C-18 Arinaga.

- El desplazamiento del DVOR situado en el centro de la Llanura de Bahía de Formas, o su actualización tecnológica en igual o distinto emplazamiento, para permitir reducir las limitaciones sobre los desarrollos urbanísticos actuales y previstos, evitándose las restricciones localmente innecesarias.

Con esta medida se pretende ajustar a la realidad topográfica y urbanística no sólo la implantación de parques eólicos en el ámbito territorial delimitado con potencial eólico, sino también evitar la deslocalización de aquellas actividades y sus extensiones que resulten incompatibles o gravemente afectadas por las limitaciones que imponen dichas servidumbres.

La incorporación con carácter definitivo al presente Plan del nuevo emplazamiento requerirá que la citada instalación sea sometida al correspondiente análisis de alternativas de emplazamiento y se establezcan las medidas correctoras necesarias para asegurar, por un lado, que no se compromete ni la seguridad ni la regularidad de las operaciones de las aeronaves en el Aeropuerto de Gran Canaria; y por otro lado, la compatibilización con las previsiones estratégicas del presente Plan para dicho ámbito territorial afecto.

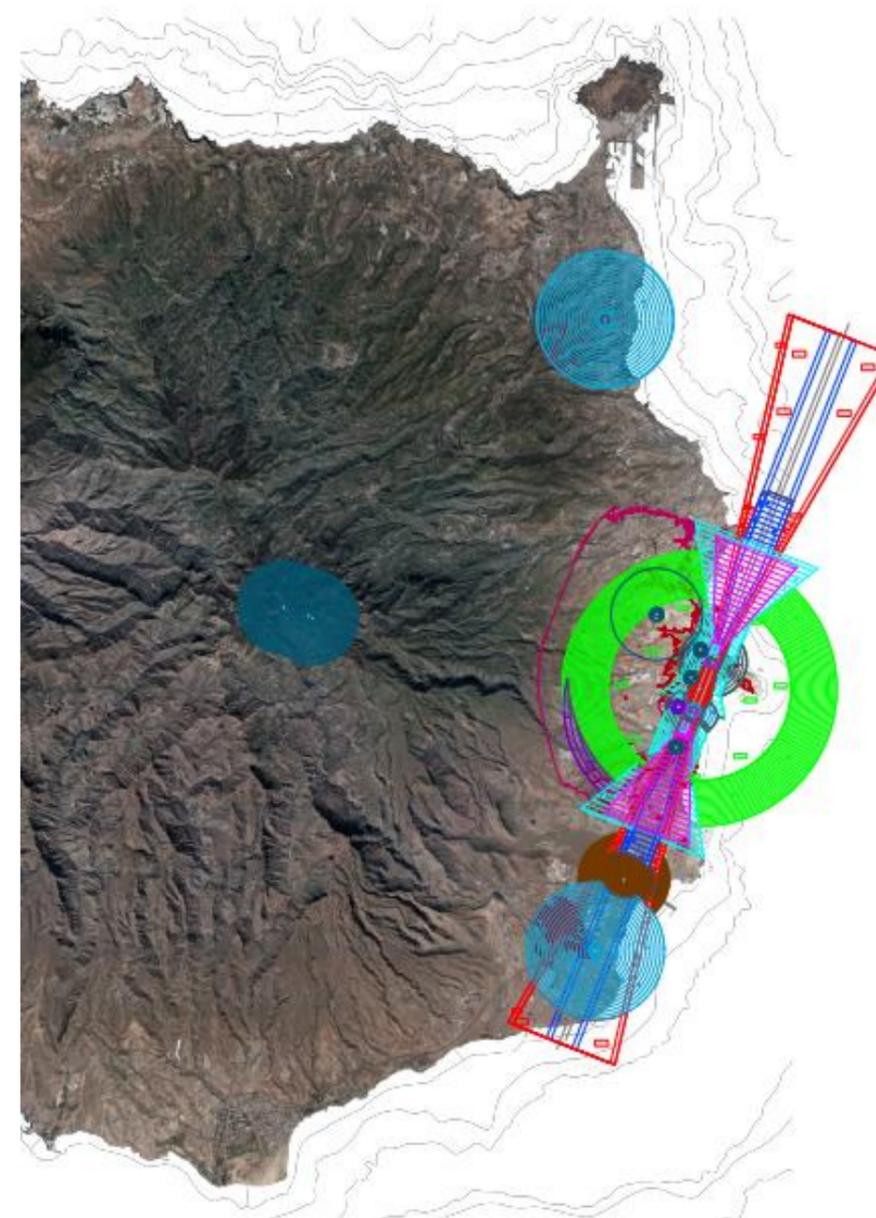
6.2.2.4. El estudio aeronáutico de seguridad de las previsiones estratégicas del Modelo de Ordenación Insular.

En Gran Canaria, el marco de referencia para la identificación de los objetivos de desarrollo sostenible y de aprovechamiento racional de los recursos naturales es el Modelo de Ordenación Insular definido por el presente Plan, debido a su condición de instrumento de mayor rango en la ordenación territorial y de los recursos naturales en el ámbito insular.

Es notorio, no sólo por la proyección a futuro del Modelo de Ordenación Insular propuesto en el presente Plan, sino por la simple constatación del estado actual del desarrollo territorial y urbano en el contexto insular, que en el ámbito territorial de la Plataforma Litoral del Este se concentra la mayor parte de la población, las principales infraestructuras de transporte y comunicación, las de producción y transporte de energía, y los ámbitos estratégicos de implantación y extensión del tejido productivo y de las actividades económicas relevantes de la Isla.

Por tanto, no es posible plantearse un escenario en el que tales actividades y sus extensiones previsibles, de conformidad con el Modelo de Ordenación Insular previsto en el presente Plan, puedan ser trasladadas a otro lugar sin gravísimas consecuencias de orden socioeconómico y ambiental que condene a Gran Canaria al estancamiento insostenible de su desarrollo territorial.

Servidumbres Aeronáuticas



Así pues, el presente Plan pretende definir un marco de seguridad jurídica que permita garantizar el desarrollo de las actividades económicas, residenciales y dotacionales en el extenso ámbito territorial afecto por las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas asociadas a la zona de servicio aeroportuaria.

Estas servidumbres aeronáuticas se constituyen en superficies limitadoras de obstáculos, de acuerdo con los documentos emanado de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por considerar que constituyen en su conjunto un instrumento eficaz y relativamente simple para identificar y, en su caso, restringir o eliminar posibles obstáculos a la navegación aérea con el fin de preservar la seguridad.

Así, se definen tres tipos de servidumbres aeronáuticas: las servidumbres físicas del aeropuerto mediante la cual se limitan los obstáculos para garantizar la seguridad en la navegación, las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas cuya finalidad es asegurar el correcto funcionamiento de sistemas y equipos radiantes, y por último las servidumbres para la operación de aeronaves mediante las que se garantiza el desarrollo de las fases de aproximación instrumental.

Sin embargo, el carácter genérico de tales superficies puede dar lugar a restricciones localmente innecesarias. De facto, desde la entrada en vigor del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria en el año 2001, la aplicación restrictiva de las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas asociadas a la actual infraestructura aeroportuaria y sus instalaciones auxiliares y de accesos asociadas está suponiendo un grave freno al desarrollo de actividades económicas de enorme relevancia para la consolidación del Modelo de Ordenación Insular.

De la superposición de los planos de servidumbres aeronáuticas existentes y previstas, contenidos en el vigente Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, se advierte que dichas servidumbres afectan a gran parte del ámbito territorial de la plataforma litoral del este, entre Telde y Castillo del Romeral.

Debe entenderse que, dada la singular configuración orográfica de Gran Canaria y la importancia y profusión de sus valores naturales, más del 86% de la superficie de la Isla resulta inadecuada o incompatible para asumir las dinámicas de crecimiento asociadas al desarrollo socioeconómico. De la superficie apta, más de un 78% se localiza en la plataforma litoral del este, en cuyo centro se localiza el Aeropuerto de Gran Canaria.

Se deduce pues que alrededor del 52% de la superficie insular que ya contiene o es apta para el desarrollo urbano o de actividades económicas resulta afectada por las actuales servidumbres aeronáuticas.

Su consolidación y extensión, así como la incorporación necesaria de otras actividades como la logística de distribución o la producción de energías renovables aprovechando las singulares condiciones de este ámbito a tales efectos, constituye para Gran Canaria un objetivo estratégico tan importante al menos como la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria.

Si bien en el Decreto 584/1972 se limita de modo general la presencia de nuevos obstáculos, se admiten dos excepciones, en función de si el objeto está:

- Apantallado por otro objeto existente.
- Cuando se determine, tras un estudio aeronáutico, que el objeto no comprometería la seguridad de la operación de las aeronaves.

Por lo tanto, en aplicación de lo dispuesto en el Decreto 584/1972, el presente Plan ha incorporado un Estudio Aeronáutico de Seguridad que adapta las previsiones estratégicas del Modelo de Ordenación Insular a las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas asociadas al Aeropuerto de Gran Canaria, en función de la realidad topográfica, territorial y urbanística de Gran Canaria. Eso sí, con la salvedad del estricto cumplimiento de las restricciones de calificación de suelo para usos residenciales, docentes o sanitarios dentro de la

envolvente de las isófonas 60 dbA Leq día y 50 dbA Leq noche asociadas a las servidumbres acústicas, existentes y previstas, del Aeropuerto de Gran Canaria.

El objetivo perseguido es evitar aquellas restricciones localmente innecesarias, según los términos del propio Decreto 584/1972, que pudieran conllevar la deslocalización de aquellas previsiones estratégicas que resulten incompatibles o gravemente afectadas por las limitaciones que imponen dichas servidumbres aeronáuticas. Hay que tener en cuenta que los impactos derivados de dicha deslocalización son a priori difíciles de mensurar, pero de acuerdo con el Modelo de Ordenación Insular que se propugna, podrían suponer la puesta en carga de territorios menos aptos por su configuración topográfica, accesibilidad o valores en presencia, alterando de manera grave el equilibrio territorial y la sostenibilidad ambiental del presente Plan.

Este Estudio Aeronáutico de Seguridad ha tenido como objeto acreditar que dichas previsiones estratégicas, tanto en su situación actual como en su evolución futura, no comprometen la seguridad aérea ni la regularidad de las operaciones de las aeronaves en el citado aeropuerto. Mediante esta herramienta de análisis se establece un marco territorial de seguridad jurídica que garantice la consolidación y desarrollo del Modelo de Ordenación Insular que se propugna, y no disuada a la iniciativa pública o privada de acometer inversiones vitales para el desarrollo socioeconómico insular. Dicho Estudio, en tanto que estudio previo o complementario del Plan, acompaña a su Memoria Informativa y, por tanto, no tiene carácter normativo ni justificativo respecto de las condiciones finalmente establecidas en la ordenación del Plan.

De esta manera, una vez aprobado el presente Plan, previo informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil, los instrumentos territoriales y urbanísticos que se desarrollen al amparo de sus determinaciones, así como sus revisiones y modificaciones, podrán acogerse al procedimiento previsto en el artículo 29.6 del antedicho Decreto 584/1972.

Para ello, tendrán que establecer su ordenación estructural y/o pormenorizada de conformidad con el presente Plan, sin superar los umbrales de altura estimados para cada una de las piezas territoriales objeto de análisis en el Estudio Aeronáutico de Seguridad, y en su caso, ateniéndose a las condiciones particulares para cada pieza territorial afectada que haya establecido en su informe la Dirección General de Aviación Civil.

Estos umbrales de altura se han incorporado tanto en las fichas de actuaciones territoriales como en las fichas de servidumbres aeronáuticas que establecen condicionantes para el desarrollo de cada pieza territorial. Estas fichas han sido incorporadas al Título III de la Normativa del presente Plan como recomendaciones de ordenación al planeamiento de inferior rango.

Sin embargo, este procedimiento no será aplicable a los instrumentos de planeamiento que no se desarrollen al amparo de las recomendaciones de ordenación para umbrales de altura previstos en el Estudio Aeronáutico de Seguridad del presente Plan, o afecten a piezas territoriales para las que el informe de la Dirección General de Aviación Civil relativo al presente Plan haya previsto expresamente otras determinaciones específicas, o cuando se hayan producido modificaciones en las servidumbres aeronáuticas con posterioridad a la fecha de dicho informe. En estos casos, deberán ceñirse al procedimiento general establecido en el artículo 29.5 del Decreto 584/1972, aportando un Estudio Aeronáutico de Seguridad específico que acredite que sus determinaciones no comprometen ni la seguridad ni la regularidad de las operaciones de las aeronaves.

En cualquier caso, estas recomendaciones de ordenación que han sido extraídas del Estudio Aeronáutico de Seguridad quedan sujetas a las ulteriores modificaciones en las servidumbres aeronáuticas con posterioridad a la entrada en vigor del presente Plan. En este sentido, cualquier revisión del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria constituye un procedimiento cuyos resultados revisten enorme trascendencia para el Modelo de Ordenación Insular del presente Plan, por los efectos de amplísimo espectro que pueden derivarse del grado

de adecuación de las distintas alternativas de configuración que se manejen para la zona de servicio aeroportuario, y las servidumbres aeronáuticas asociadas.

Por lo tanto, en aras de una correcta compatibilización territorial, además de los efectos directos sobre el medio ambiente que generará la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria y sus instalaciones auxiliares y de accesos asociadas, deben evaluarse los efectos que los diferentes escenarios de disposición (en cota y localización) de las pistas de vuelo e instalaciones radioeléctricas, así como de las tecnologías utilizadas para las mismas, pueden tener sobre el desarrollo actual y previsto por el Modelo de Ordenación Insular, en tanto que compendia las previsiones estratégicas de ordenación del presente Plan.

En función de las limitaciones impuestas por las servidumbres en cada uno de las alternativas de configuración de la zona de servicio aeroportuaria, deberán evaluarse para cada escenario las consecuencias ambientales, territoriales y económicas del traslado de aquellas actividades que resulten incompatibles o gravemente restringidas por tales limitaciones.

Este cometido debe ser realizado en el momento de la evaluación ambiental estratégica de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, de acuerdo con la Ley 9/2006, durante el cual se debiera de primar aquellas alternativas que minimicen los efectos limitadores y procuren la integración armónica de la infraestructura aeroportuaria y de sus instalaciones auxiliares y de acceso asociadas en el Modelo de Ordenación Insular, de forma que no sólo no se vean alteradas ni limitadas el resto de las previsiones estratégicas del presente Plan, sino que por el contrario, la infraestructura aeroportuaria contribuya, como pieza clave en la conformación misma del Modelo de Ordenación Insular, al impulso y consolidación de dichas previsiones.

6.2.2.5. Propósitos de ordenación para las redes de transporte aéreo.

De acuerdo con lo aquí expresado, las determinaciones de este Plan se han establecido con el objetivo básico de establecer una malla insular de emplazamientos de preferente localización de instalaciones aeronáuticas, bajo el criterio de una amplia cobertura territorial. Necesaria e inevitablemente, habrá algunos emplazamientos situados en Espacios Naturales Protegidos, en Lugares de Interés Comunitario, o en suelo rústico con valores naturales y paisajísticos reconocidos, que son ineludibles para dar una cobertura de seguridad y protección a los entornos rústicos, incluyendo en ellos obviamente los núcleos de población y dispersos existentes en dichos entornos.

Todo ello conlleva que las determinaciones de este Plan sobre ordenación de las redes insulares de transporte aéreo traten de alcanzar un modelo territorial que, dando efectiva respuesta a las necesidades derivadas del transporte aéreo, sea compatible con los siguientes propósitos de ordenación:

- Afianzar la posición de Gran Canaria como nodo estratégico en la red internacional de aeropuertos, consolidando la Isla como “hub” intercontinental entre Europa, África y América.
- Integrar armónicamente el Aeropuerto de Gran Canaria, su ampliación y las instalaciones auxiliares, en la red insular de transporte aéreo configurada en el Modelo de Ordenación Insular.
- Potenciar el papel del Aeropuerto de Gran Canaria como pieza clave del Modelo de Ordenación Insular, contribuyendo al impulso y consolidación de las previsiones estratégicas del presente Plan.
- Aprovechar las cualidades funcionales del Aeropuerto de Gran Canaria como centro de transporte de escala internacional así como su capacidad de atracción de otros usos y actividades empresariales asociadas que diversifiquen y ayuden a externalizar la economía insular y autonómica.

- Teniendo en cuenta la evolución secuencial de la oferta turística prevista en el Modelo de Ordenación Insular, atender a los incrementos de demanda de desplazamientos aéreos y de actividades complementarias asociadas en las previsiones de evolución, mejora y ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria
- Configurar territorialmente el Aeropuerto de Gran Canaria como un área de transición entre el área metropolitana de Las Palmas y la zona turístico-residencial del litoral sur, que articule el potencial socioeconómico de toda la plataforma litoral del este.
- Ponderar los impactos y efectos limitativos del Aeropuerto de Gran Canaria sobre las actuaciones territoriales estratégicas y determinaciones de ordenación del presente Plan.

6.2.3. RTM: Redes de transporte marítimo

La privilegiada situación de las Islas Canarias en general, y de la isla de Gran Canaria en particular, en cuanto a su enclave estratégico en relación con las grandes rutas comerciales marítimas se refiere, unida al desarrollo paulatino de unas infraestructuras portuarias acordes con la demanda global, ha contribuido a la consolidación nacional e internacional de los puertos insulares como parte de las redes internacionales de transporte marítimo.

En este sentido, el Puerto de Las Palmas destaca como referente indiscutible, siendo el principal puerto en el Atlántico Medio Oriental, constituyendo además, una plataforma de desarrollo y cooperación económica hacia África y Sudamérica.

Pero además el transporte marítimo sustenta el otro gran pilar de la economía insular: el tráfico y transporte de mercancías, así como la actividad económica derivada del resto de servicios portuarios integrales ofrecidos, una vez constatado el estancamiento del sector pesquero y de su creciente subsidiariedad de las instalaciones deportivas y turísticas.

También destaca por ser el otro modo de transporte en el que se sustenta la movilidad interinsular, principalmente, y en menor medida, los desplazamientos hacia la península. Aunque, recientemente el resurgimiento del fenómeno del turismo de cruceros añade otro factor más a considerar en cuanto a la relevancia del transporte marítimo insular.

En este sentido, los puertos son elementos fuertemente estructurantes de la ordenación de la Isla debido al carácter vertebrador de relaciones y actividades económicas que juegan en el desarrollo de los entornos territoriales en los que se instalan.

La isla de Gran Canaria cuenta con tres puertos de interés general, pertenecientes a Puertos del Estado, y gestionados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Estos puertos comerciales son el Puerto de Las Palmas, el Puerto de Salinetas y el de Arinaga. La Autoridad Portuaria cuenta, por su parte con una dársena para embarcaciones deportivas, en la capital.

Aparte, la entidad Puertos Canarios de la administración autonómica gestiona de forma directa en la Isla el Puerto de Las Nieves (Agaete) y el Puerto de Arguineguín, así como los refugios y diques de abrigo ubicados en el Muelle de San Cristóbal, Castillo del Romeral, Mogán, La Aldea y Sardina del Norte.

Asimismo, dicho organismo ejerce la gestión indirecta de los puertos deportivos e instalaciones náuticas localizadas en Taliarte, Santa Águeda, Pasito Blanco, Puerto Rico y Mogán.

6.2.3.1. La ordenación del transporte marítimo en el PIO/GC 2004

La propuesta sobre las redes de transporte marítimo que se planteaba en el PIO/GC 2004 concebía dos subsistemas portuarios cuyas relaciones entre sí no siempre eran sistémicas, donde el primero contenía el carácter vertebrador y estructurante de la economía insular, y el

segundo, desarrollaba relaciones entre la actividad turística y deportiva con la actividad pesquera.

Además, algunas infraestructuras náuticas estaban clasificadas en varios grupos, dado que realizaban varias funciones de interés territorial, además de ser soporte del transporte marítimo. De hecho también se identificaban instalaciones náuticas que, realmente, eran puertos que tienen múltiples actividades y por ello aparecían en otros grupos.

- El primer subsistema estaba constituido por los puertos comerciales de transporte de personas y mercancías, cuyo carácter vertebrador y estructurante los dotaba de relevancia e interés insular.

RED PORTUARIA ESTRUCTURANTE
PUERTOS COMERCIALES Y DE TRANSPORTES
Puerto de Las Palmas
Puerto de Salinetas
Puerto de Arinaga
Puerto de Santa Águeda
Puerto de Agaete

El PIO/GC 2004 proponía varias actuaciones y determinaciones específicas para cada uno de los puertos señalados en este primer subsistema, tendentes a garantizar el desarrollo socioeconómico y territorial equilibrado de la red de transporte marítimo dentro del Modelo de Ordenación Insular.

Estas determinaciones buscaban afrontar la renovación de los frentes portuarios urbanos, la inclusión de plataformas logísticas y de servicios y la delimitación de áreas de oportunidad para la implantación o reactivación de varias actividades económicas inexistentes, teniendo en cuenta la protección de los recursos naturales, los posibles impactos ambientales y paisajísticos, y las zonas urbanas, industriales y turísticas.

- El segundo subsistema está constituido por la red de puertos al servicio de la demanda privada a pequeña escala. Por un lado, estaban los puertos deportivos y turísticos que incluían, entre otras actividades afines, los pequeños cruceros turísticos por la costa insular, o entre las islas más cercanas, y las excursiones turísticas para la pesca deportiva o la navegación recreativa. Por otro lado, estaban también los puertos o refugios que contienen una actividad pesquera exclusiva o compartida con otros usos y servicios, para los que se planteaba la complementariedad de usos deportivos y recreativos con la escasa actividad pesquera existente.

Para el segundo subsistema, el PIO/GC 2004 planteaba una doble estrategia. Por un lado, para mantener el sector pesquero, tanto industrial como artesanal, se buscaba potenciar otras actividades comerciales y/o deportivas que permitiesen crear economías complementarias con el resto de actividades de mayor contenido, y diversificar y potenciar sus actuales canales de comercialización. Para ello, se planteaban actuaciones para ampliar las instalaciones e infraestructuras portuarias existentes, incorporando unos 450 amarres para embarcaciones deportivas y turísticas en los puertos de Agaete, Arguineguín y Mogán.

Por otro lado, con respecto a los puertos deportivos el crecimiento del sector turístico generaba unas expectativas muy optimistas en torno al conjunto de actividades relacionadas con la práctica de la navegación deportiva.

Ante las exigencias del turismo en general, y las cuotas mínimas de infraestructuras y equipamientos deportivos, comerciales y de ocio que estaban siendo requeridas para potenciar y mejorar la calidad de la oferta turística actual de Gran Canaria, el PIO/GC 2004 se planteó como una determinación propia satisfacer al menos una parte de los déficits existentes en los equipamientos principales para el sostenimiento de dicha industria turística, en relación con el número de amarres deportivos y turísticos.

RED NÁUTICA TERRITORIAL	
PUERTOS DEPORTIVOS Y TURÍSTICOS	PUERTOS O REFUGIOS PESQUEROS
Puerto de Las Palmas	Puerto de Las Palmas
Puerto de Taliarte	Puerto de San Cristóbal
Puerto de Pasito Blanco	Puerto de Taliarte
Puerto de Arguineguín	Puerto de Castillo del Romeral
Puerto de Puerto Rico	Puerto de Arguineguín
Puerto de Mogán	Puerto de Mogán
Puerto de Agaete	Puerto de La Aldea de San Nicolás
	Puerto de Agaete
	Puerto de Sardiná

Así, tras los análisis oportunos en cuanto a las ratios internacionales de servicio, las necesidades físicas de las nuevas instalaciones y los recursos naturales existentes en el litoral, el PIO/GC 2004 estableció una capacidad para los amarres deportivo-turísticos en la Isla de un amarre por cada 250 residentes y un amarre por cada 500 visitantes de alto nivel de exigencia.

Por lo tanto, se creaba la necesidad de satisfacer una demanda previsible de 5.000 plazas de atraque para embarcaciones deportivas en un horizonte de diez años.

Sustrayendo las 450 plazas ya establecidas para complementar la actividad pesquera en determinados puertos existentes y los 2.331 amarres existentes, quedarían por incorporar en torno a 2.200 amarres para alcanzar las 5.000 plazas de atraque en la Isla.

De estos 2.200 atraques el PIO/GC 2004 establecía localizaciones para implantar 1.900 plazas en el litoral de Bahía Feliz, de Meloneras, de Bahía de Tauro, de Barranco de Balito y de Barranco de Taurito, restando unos 320 atraques aproximadamente cuya ubicación se difería a un Plan Territorial Especial de Puertos Deportivos e Instalaciones Náuticas, o PTE-30.

6.2.3.2. La configuración de la red de transporte marítimo en el Modelo de Ordenación Insular

A todos los efectos, en el presente Plan se habla de las siguientes infraestructuras portuarias de interés insular:

▪ Puertos comerciales

Conjunto de obras náuticas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y servicio a las embarcaciones para el transporte de pasajeros, mercancías y pesquerías, pudiéndose complementar con la actividad deportiva.

Es de relevancia, en este caso, la delimitación de las zonas de servicio portuario de interés general, para incluir las superficies necesarias para la ejecución de las actividades portuarias, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento de cada una de estas infraestructuras territoriales estratégicas.

▪ Puertos pesquero-deportivos

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

Este tipo de infraestructuras náuticas incluye, entre otras actividades afines, el tráfico menor de pasajeros entre enclaves turísticos costeros, los pequeños cruceros turísticos por la costa insular o entre las islas más cercanas, y la actividad pesquera exclusiva de carácter tradicional o compartido con otros usos y servicios.

▪ Puertos deportivos-turísticos

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

Este tipo de infraestructuras náuticas incluye, entre otras actividades afines, los pequeños cruceros turísticos por la costa insular o entre las islas más cercanas, y las excursiones turísticas para la pesca deportiva, recreativa, navegación, etc.

▪ Instalación náutica

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

Generalmente, están dispuestas en el interior de un ámbito portuario mayor como complemento a la actividad principal de los mismos, o bajo la protección de actuaciones realizadas en la línea de costa encaminadas a prevenir, amortiguar y/o corregir procesos de erosión costera.

De esta manera la red de transporte marítimo dentro del Modelo de Ordenación Insular ya no se configura expresamente a partir de la definición de dos subsistemas que diferencien una red portuaria estructural y una red náutica territorial de escala insular como en el anterior PIO/GC 2004. Sin embargo, siguen operando las determinaciones de ordenación territorial tendentes a asegurar su carácter vertebrador y papel estructurante dentro del Modelo de Ordenación Insular.

Inventario de las infraestructuras portuarias en Gran Canaria

GRUPO	FUNCIÓN/TIPOLOGÍA	
	Actividad Comercial/Industrial	Transporte de personas y mercancías
Puertos Comerciales y de Transporte		
Puerto de Las Palmas	V	V

GRUPO	FUNCIÓN/TIPOLOGÍA	
	Solo Actividad Pesquera	Actividad mixta
Puerto industrial de Salinetas	V	
Puerto industrial de Arinaga	V	
Puerto industrial de Santa Águeda	V	
Puerto de Arguineguín		V
Puerto de Agaete		V
Puertos Pesqueros	Solo Actividad Pesquera	Actividad mixta
Puerto de Las Palmas		V
Puerto de San Cristóbal	V	
Puerto de Taliarte		V
Puerto del Castillo del Romeral	V	
Puerto de Arguineguín		V
Puerto de Mogán		V
Puerto de la Aldea de San Nicolás	V	V
Puerto de Agaete		V
Puerto de Sardina	V	
Puertos Deportivo - Turístico	Solo Actividad Deportiva	Actividad mixta
Puerto deportivo de Las Palmas	V	
Real Club Náutico de Gran Canaria	V	
Puerto de Pasito Blanco	V	
Puerto de Anfi del Mar	V	
Puerto de Puerto Rico	V	

GRUPO	FUNCIÓN/TIPOLOGÍA	
Puerto de Mogán		V
Grupo D: Instalaciones Náuticas	Solo Actividad Pesquera	Actividad mixta
Puerto de Taliarte		V
Puerto de Arguineguín		V
Puerto de Agaete		V

Fuente: Memoria de Información. PTE-30, Plan Territorial Especial de Ordenación de Puertos Deportivos Turísticos e Infraestructuras Náutica (Documento de Aprobación Inicial).

De esta manera, se establece ahora para los principales puertos comerciales y de transportes identificados varias actuaciones y determinaciones específicas tendentes a garantizar el desarrollo socioeconómico y territorial equilibrado de dichas infraestructuras náuticas dentro de la red de transporte marítimo. Estas determinaciones buscan afrontar los recientes cambios acontecidos en la actividad marina y marítima de Gran Canaria.

Así, la presencia de nuevas empresas de transporte y el establecimiento reciente, pero también previsto, de nuevos trayectos entre Gran Canaria y las islas de Tenerife, Fuerteventura y Lanzarote con la incorporación de nuevos buques con mayores prestaciones de velocidad y confort han ayudado a mejorar la aceptación del modo marítimo en las relaciones interinsulares, propiciando un crecimiento importante de los pasajeros y vehículos transportados, con una mejor estructura tarifaria y de competitividad en los servicios prestados tanto de transporte de pasajeros como de mercancías, en la modalidad ro-ro.

Entrada de pasajeros en los puertos. Isla de Gran Canaria

ORIGEN	AÑO 2004	AÑO 2005	AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2008
INTERINSULARES	799.431	860.066	798.181	692.112	684.660
Lanzarote	24.493	23.259	20.000	19.972	16.503
Fuerteventura	124.953	129.234	133.347	130.683	118.023
Tenerife	635.458	693.688	631.933	540.234	549.829
La Gomera	7.039	6.007	4.245	392	0
La Palma	5.184	7.003	6.671	706	305
El Hierro	2.304	865	1.985	125	0
RESTO DE ESPAÑA	6.580	6.555	6.622	6.565	6.303
TOTAL	806.011	866.621	804.803	698.677	690.963

Fuente: Instituto Canario de Estadística, con información de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y Puertos Canarios.

Ahora bien, esta tendencia alcista se ha estancado en los últimos años para el tráfico de pasajeros y mercancías, aunque ha repuntado el tráfico de cruceros en los principales puertos, lo cual conlleva necesariamente replantear urbanísticamente los ámbitos portuarios existentes.

Tráfico de pasajeros de cruceros. Isla de Gran Canaria

	AÑO 2004	AÑO 2005	AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2008
Pasajeros	146.008	162.805	149.639	176.321	245.287

Fuente: Instituto Canario de Estadística, con información de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Los nuevos usos, en tanto que abren los espacios portuarios a la población, tanto residente como turística, requieren una nueva ordenación de las superficies de muelles para atraque así como de almacenaje y depósito de mercancías incorporando áreas de oportunidad para la implantación de plataformas logísticas y de servicios, o para la reactivación de varias actividades económicas inexistentes hasta ahora en los puertos existentes.

También se requiere una mejor protección del oleaje y en su caso, la reducción de la agitación en las dársenas interiores de los puertos. Asimismo, se hace necesario establecer una regulación adecuada de las edificaciones portuarias en relación con las características del entorno para asegurar una correcta integración ambiental y paisajística de los usos y actividades asociados a las redes de transporte marítimo con los frentes portuarios urbanos en los que se insertan, teniendo en cuenta la protección de los recursos naturales, los posibles impactos ambientales y paisajísticos, y las zonas urbanas, industriales y turísticas colindantes.

Por su parte, la ordenación de los puertos pesqueros, deportivos y turísticos dentro del Modelo de Ordenación Insular se realiza una vez se ha constatado la pérdida de importancia del sector pesquero y el mantenimiento de la actividad turística a pesar de la crisis económica actual, tanto por la administración autonómica como por los propios usuarios actuales, locales y foráneos.

Su configuración dentro de las redes de transporte marítimo es utilizada como principal mecanismo para cualificar la oferta turística insular.

Estas infraestructuras náuticas ayudarán a satisfacer una importante demanda de equipamientos náuticos y plazas de atraque para embarcaciones deportivas y turísticas en la zona turístico-residencial del litoral sur a la misma vez que dotan de versatilidad a aquellas infraestructuras náuticas existentes hasta ahora centradas en la actividad pesquera, sobre la base de la complementariedad y coordinación con el resto de actividades portuarias.

Se plantea esto así en el presente Plan para los puertos y refugios pesqueros ya que, si bien se trata de unas infraestructuras náuticas asociadas a una actividad en permanente reconversión y ajuste de capturas en baja paulatina, es factible pronosticar un cierto reajuste de la oferta con la demanda si se atiende a las inmejorables condiciones del banco canario-sahariano para la pesca de todo tipo, y lo ponemos en relación con la posibilidad en los próximos años de desarrollar las potencialidades tanto para la acuicultura de las aguas canarias como para desarrollar actividades turísticas alternativa asociadas con la gastronomía y la puesta en valor de las artes tradicionales de pesca.

Así, las determinaciones de ordenación que se establecen en el presente Plan buscan garantizar la paulatina mejora de las instalaciones y servicios portuarios asociados a la carga y descarga de pesca fresca y congelada, tanto como el desarrollo de nuevas actividades alternativas y complementarias en los ámbitos portuarios que den valor añadido a la actividad pesquera-marisquera, no sólo como recurso productivo sino también de interés turístico.

Estas nuevas actividades se servirían del creciente cooperativismo y apoyo mutuo entre los propios pescadores todavía en activo en cada puerto o refugio, así como la facilidad para la comercialización de los nuevos servicios dada la creciente demanda existente actualmente, con un mercado turístico en alza.

6.2.3.3. Los puertos comerciales y de transporte en el Modelo de Ordenación Insular

Para la ordenación insular de los puertos comerciales y de transporte, el presente Plan persigue el objetivo de definir aquellas actuaciones que se consideren prioritarias a fin de realizar una correcta asignación de las inversiones, tanto en su cantidad económica como en su distribución temporal. Los puertos existentes en la Isla con este carácter son:

PUERTOS COMERCIALES Y DE TRANSPORTES
Puerto de Las Palmas
Puerto de Salinetas
Puerto de Arinaga
Puerto de Agaete

La consecución de este objetivo permitirá asegurar el carácter vertebrador y el valor estructurante de los puertos comerciales y de transporte existentes, asegurando de acuerdo con el Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes de Canarias una movilidad óptima de los canarios entre las islas, uniendo las mismas por los puntos más cercanos, y conectando Gran Canaria con los ejes internacionales de distribución de mercancías, como parte de la Red Transeuropea de Transportes.

Todo ello permitirá superar el enorme hándicap que para las islas representan la fragmentación archipelágica y la lejanía del continente europeo, poniendo en valor la posición geoestratégica de Gran Canaria en los itinerarios de las grandes rutas transoceánicas de conexión con el continente africano y sudamericano.

Para alcanzarlo, el presente Plan en sintonía con las determinaciones del anterior PIO/GC 2004 plantea concentrar las actividades de servicio portuario en los tres principales puertos: Puerto de Las Palmas, Puerto de Arinaga y Puerto de Agaete.

Es necesario asumir que el tráfico de pasajeros y de mercancías, y su logística asociada, son actividades que no admiten su traslado o uso compartido con otros puertos insulares, exceptuando el Puerto de Arinaga. Por ejemplo, la manipulación de contenedores es una actividad muy exigente en superficies junto a la línea de atraque. Por su parte, menos exigente son otros usos como la reparación naval, los rodantes, la mercancía general, la pesca o el avituallamiento de combustibles (o bunkering).

En cualquier caso, estas actividades de carácter industrial no se complementan adecuadamente con la trama urbana, siendo también difícil compatibilizarlas con el tráfico de cruceros o de pasajeros dentro de los propios recintos portuarios. De ahí, que el presente Plan plantee determinaciones en relación con la ordenación de las superficies de muelles para atraque, de almacenes y depósitos de mercancías, de protección del oleaje, e incluso de integración de las edificaciones con su entorno urbano o natural.

En este sentido, el marcado carácter industrial de los otros dos puertos (Puerto de Salinetas y Puerto de Santa Águeda) contrasta con las previsiones estratégicas que el Modelo de Ordenación Insular establece para su entorno inmediato.

En el primer caso, el desarrollo residencial y económico en torno al viario costero de Telde ha consolidado un tejido urbanístico denso, muy colmatado, que en algunos casos se complementa muy mal con el tráfico de graneles existentes en el Puerto de Salinetas, prácticamente destinado al almacenamiento de combustible para uso insular (gasóleo de automoción).

La imposibilidad de establecer distancias de seguridad entre usos incompatibles, la falta de suelo para la reubicación de las actividades portuarias y el escaso movimiento de embarcaciones real contrasta con la posibilidad de concentrar en el futuro dicho tráfico en el Puerto de Arinaga y replantear la desafectación de los terrenos dando paso a un parque de actividades económicas con una instalación náutica incorporada.

Por su parte, el Puerto de Santa Águeda, junto a la desembocadura del Barranco de Arguineguín, se ubica en el extremo de una de las principales piezas territoriales que se reserva para el futuro desarrollo de nuevo tejido turístico.

Su carácter industrial está asociado a la actividad cementera principal, derivado de la necesidad en su momento de contar con un punto de servicio de materiales de construcción cercano a las principales zonas turísticas existentes, por la demanda de este tipo de producto.

Sin embargo, una vez se ha alcanzado un desarrollo máximo del sector de la construcción en relación con la oferta turística, la relevancia de su cercanía ha ido perdiendo interés respecto de los nuevos crecimientos.

En este sentido, las instalaciones industriales similares existentes en el Puerto de Las Palmas, junto a la posibilidad de reubicar dicho tráfico también en el Puerto de Arinaga manteniendo, por tanto, unas condiciones de cercanía y capacidad de servicio similares a las actualmente existentes, en cuanto a accesibilidad y demanda, permiten prever otros usos complementarios a la actividad turística principal prevista.

Estrategias de Actuación

Puertos Comerciales y de Transporte

Asegurar el carácter vertebrador y valor estructurante de los principales puertos comerciales y de transporte.

▪ Puerto de Las Palmas

Las actuaciones más importantes propuestas por el presente Plan para el Puerto de Las Palmas pretenden consolidar la ampliación de la nueva zona logística en La Isleta, entre la Península del Nido y la cantera de Roque Ceniciento, liberando de espacio portuario las superficies entre el Mercado del Puerto y el Muelle de Santa Catalina para habilitar un espacio de servicios complementarios que mejore la fachada marítima urbana al servicio de la ciudad y del istmo de La Isleta.

Esta nueva zona logística situada junto al Paisaje Protegido de La Isleta, en las cercanías de una antigua cantera, permitirá ampliar la zona industrial y comercial logística al servicio del puerto a la vez que utilizar la piedra excavada en las nuevas actuaciones portuarias previstas. Pero debería resolver de forma adecuada las zonas de transición con el Espacio Natural Protegido, por lo que el presente Plan incorpora determinaciones y medidas ambientales a considerar tanto de regeneración y rehabilitación del paisaje como de protección de las rasas marinas existentes, de forma paralela al desmonte y excavación del ámbito de actuación.

Junto a esta actuación, se trasladan al presente Plan las determinaciones de ordenación previstas de conformidad con la delimitación de espacios y usos portuarios

de este puerto para la prolongación del dique exterior paralelo al Dique Reina Sofía y la protección de la superficie de abrigo de ambas dársenas para conformar una explanada entre las dos estructuras marítimas junto a la Península del Nido, y consolidar el tráfico internacional de contenedores y las actividades portuarias de reparación naval en el Muelle León y Castillo y colindantes.

La longitud de prolongación de estos diques paralelos, y su cota óptima de coronación, deberá ser estudiada en cada momento en que se plantee su prolongación para que exista un equilibrio entre la preservación de las condiciones paisajísticas en relación con la incidencia visual y física del cierre de la bahía y la propia infraestructura portuaria. Esta necesidad de análisis ambiental y territorial previo se establece para evitar que se puedan crear efectos negativos irreversibles en la relación entre la ciudad y el mar.

Asimismo, se prevén pequeños ensanches de las principales estructuras marítimas para adaptar las superficies de muelles para atraque, en relación con el tráfico de pasajeros y de cruceros, en el Muelle de León y Castillo, en el Muelle de Santa Catalina y en el Muelle del Arsenal.

Respecto del Muelle Deportivo, actualmente con 1.187 amarres, se plantea su ampliación y mejora de manera compatible con la protección del oleaje de componente sur en la zona de servicio portuaria.

Esta actuación debe ser puesta en relación con la propuesta de ampliación, rehabilitación y recualificación del frente marítimo de levante de Las Palmas de Gran Canaria en la que se determinan igualmente directrices para asegurar la regeneración de las aguas interiores del puerto en contacto con la Playa de Alcaravaneras.

Para esta playa se plantea su remodelación y mejora de las condiciones de baño y de implantación de actividades náuticas deportivas y recreativas potenciando su uso público urbano.

Por último, analizados los problemas existentes de accesibilidad terrestre desde la GC-1, el presente Plan propone analizar las distintas opciones para segregarse los tráficos en todo el frente levante de la ciudad, y particularmente en el tramo entre la Plaza de Belén María y los Túneles Julio Luengo donde se concentran los accesos viarios al ámbito portuario. De esta manera, se podría reducir la afección directa en los movimientos locales de personas y vehículos entre el núcleo urbano de Las Palmas de Gran Canaria y el Puerto de Las Palmas.

▪ Puerto de Salinetas

Mientras el Puerto de Salinetas mantenga su papel fundamental en el abastecimiento de combustible a la Isla, el presente Plan propone resolver el borde interior de su fachada marítima, buscando un elemento perimetral que permita conectar la playa con el paseo marítimo de la costa teldense, mediante los accesos transversales oportunos y el aprovechamiento para complementos urbanos de los huecos existentes.

En el momento en que se acometa la desafectación de los terrenos como zona portuaria, en todo caso cuando caduque la concesión existente, el presente Plan propone la ubicación de una infraestructura náutica prolongando el muelle actual para configurar un dique de abrigo que, deberá tener en consideración para su diseño como afectaría al área de sensibilidad ecológica en la que se ubica, ponderando las afecciones previsibles sobre los valores ambientales existentes.

En los terrenos rescatados se debería mejorar las condiciones de acceso a la franja litoral y promover la implantación de un parque de actividades económicas que

reorganice urbanísticamente toda la fachada marítima, poniéndolo en relación con las piezas de tejido productivo económico y residencial colindantes.

Por último, analizados los problemas existentes de accesibilidad terrestre desde la GC-1, el presente Plan propone mejorar el acceso viario al ámbito portuario desde la red viaria, para que no exista una afección directa en los movimientos locales de personas y vehículos entre los núcleos urbanos de la costa teldense y el Puerto de Salinetas. Esta posible mejora de trazado debería asegurar en el futuro un acceso viario adecuado a los nuevos usos previstos en esta franja del litoral.

▪ Puerto de Arinaga

Para el presente Plan, el Puerto de Arinaga se constituye en el principal elemento vertebrador del sistema de transportes insular en la Plataforma Litoral del Este, al poder dar una mayor cobertura de servicios portuarios a los cuatro grandes espacios de tejido productivo económico existentes en su ámbito inmediato de influencia: el Corredor industrial de Telde, el Polígono Industrial de Arinaga, el Parque Aeroportuario de Actividades Económicas y el previsto Parque Tecnológico de Bahía de Formas.

La consolidación de las actividades asociadas al tráfico de graneles, depósitos de combustibles líquidos y gaseosos, instalaciones de almacenamiento de áridos, importación de vehículos y mercancías requerirá de mayor superficie terrestre y de la protección de la zona de servicio portuaria del oleaje del sur y de los vientos dominantes.

Por estas razones, el presente Plan incorpora determinaciones para dotar de una plataforma de mayor superficie a este recinto portuario junto al muelle existente, de tal manera que la implantación de la edificación al servicio de la actividad portuaria pueda, por un lado, proteger de los vientos dominantes a la zona de servicio portuario, y por otro lado, no verse condicionada por las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria.

Asimismo, también se añaden determinaciones para incorporar un dique de abrigo y protección frente al oleaje en algún punto de la franja litoral no ocupada en la Bahía de Formas, que sirva a su vez de límite al ámbito territorial sujeto a transformación por implantación de la actividad portuaria, en sintonía con la delimitación de espacios y usos portuarios de este puerto.

Dicha actuación deberá estudiar la estabilidad de las playas próximas y los efectos de las nuevas infraestructuras portuarias sobre este concreto tramo del ámbito litoral insular, compensando con actuaciones de rehabilitación costera o regeneración del litoral las zonas que se vean ambientalmente afectadas.

Por último, analizados los problemas existentes de accesibilidad terrestre desde la GC-1, el presente Plan propone independizar el acceso viario al ámbito portuario desde la red viaria básica, para que no exista una afección directa en los movimientos locales de personas y vehículos entre Playa de Arinaga y el Polígono Industrial de Arinaga con el recinto portuario.

El trazado de esta nueva vía debería asegurar en el futuro un acceso viario adecuado a la extensión prevista del tejido productivo económico, delimitando el ámbito territorial necesario para la implantación de un Parque Tecnológico en las llanuras de Bahía de Formas.

▪ Puerto de Agaete

El Puerto de Agaete se ha constituido en los últimos años en el principal nodo de conexión de Gran Canaria con Tenerife, tanto para el servicio de tráfico de pasajeros como para el tráfico de mercancía rodante, o ro-ro.

Sin embargo, el aumento de la actividad portuaria ha llevado hasta el extremo las relaciones existentes entre los usos comerciales, pesqueros y deportivos de este recinto portuario, cuya zona terrestre de servicio resulta escasa para las actividades existentes así como los problemas ambientales derivados de la congestión de su lámina de agua.

Esta zona de abrigo limitada se caracteriza por presentar bajos próximos a la costa que dificultan las maniobras, cuya cercanía al borde litoral provoca un evidente impacto ambiental sobre la Playa y el núcleo urbano del Puerto de Las Nieves.

Debido a estas cuestiones, el presente Plan busca potenciar y mejorar los servicios comerciales y de transporte con las islas occidentales (especialmente, con Tenerife) planteando una ampliación sustancial del actual ámbito portuario mediante una nueva dársena exterior a la actual en sintonía con las previsiones del Plan de Puertos del Gobierno de Canarias.

Con esta nueva dársena exterior se eliminarían los problemas de maniobrabilidad de la actual zona de servicio, se alejaría el tráfico marítimo de la costa y de las bajas próximas a la misma, con lo que también se mejoraría las condiciones para el baño en las cercanías del Puerto de Las Nieves y de la playa.

Esta nueva dársena de abrigo estaría protegida por un nuevo dique exterior, permitiendo habilitar el actual dique como muelle con línea de atraque a ambos lados. De esta manera, la dársena exterior admitiría acondicionar al menos dos atraques para ferries, duplicando la capacidad actual.

Además, permitiría dotar al recinto portuario de nuevas zonas para servicios auxiliares (como aparcamientos, zona de maniobra suficiente, una estación marítima en condiciones).

Por su parte, la dársena interior se reordenaría para compatibilizar los usos pesqueros y deportivos del recinto portuario, permitiendo aumentar la oferta de atraques deportivos en una cantidad estimada de 159 amarres, así como ampliar la zona de contacto con el frente urbano para habilitar nuevas zonas deportivas y de ocio relacionadas con la actividad náutica y marina.

Por último, analizados los problemas existentes de accesibilidad terrestre desde la GC-2, el presente Plan propone independizar el acceso viario al ámbito portuario de la red viaria local, para que no exista una afección directa en los movimientos locales de personas y vehículos entre el núcleo urbano del Puerto de Las Nieves y su extensión hacia la desembocadura del Barranco de Agaete.

6.2.3.4. Los puertos pesqueros y deportivos en el Modelo de Ordenación Insular

Para la ordenación insular de los puertos pesqueros y deportivos, la propuesta genérica del presente Plan se plantea sobre la base de la complementariedad y coordinación con el resto de actividades portuarias que puedan suponer una alternativa de negocio que apoye la conservación y puesta en valor de la actividad pesquera-marisquera insular. Los puertos existentes en la Isla con este carácter son:

PUERTOS PESQUEROS Y DEPORTIVOS
Puerto de San Cristóbal
Puerto de Taliarte
Puerto de Castillo del Romeral

PUERTOS PESQUEROS Y DEPORTIVOS

Puerto de Arguineguín
Puerto de Mogán
Puerto de La Aldea
Puerto de Sardina

Además de en estos ámbitos portuarios, actualmente también se concentra la actividad en el Puerto de Agaete y en el Puerto de Las Palmas. En este último, se trata de una actividad más industrializada, al servicio de las grandes flotas pesqueras nacionales e internacionales, que está en franco retroceso por su traslado a puertos de la costa africana en los últimos años.

En cualquier caso, a pesar de su papel tradicional y de su innegable presencia y predominio en los puertos, el sector pesquero tradicional ha iniciado un proceso de reconversión no sólo en sus aspectos empresariales y de organización interna, sino también en cuanto a la ocupación de las superficies portuarias.

Esto ha permitido que la actividad pesquera-marisquera siga abasteciendo en fresco a los mercados canarios, explotando principalmente dos tipos de recursos pesqueros: los pelágicos (oceánicos y costeros) y los demersales. Existen pequeñas capturas de moluscos y crustáceos que, por su escasa cuantía, no son relevantes para el sector pesquero de la isla de Gran Canaria.

Producción de pesca artesanal (tn), según especies. Gran Canaria.

ESPECIES	2009	2010	2011	2012	2013
Demersales	1.099	746	814	406	399
Pelágicos	915	636	740	3.029	2.208
Moluscos	43	12	12	49	24
Crustáceos	8	4	5	5	7
TOTAL	2.064	1.399	1.571	3.490	2.639

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC). 2004.

No obstante, la pesca deportiva también realiza sus capturas sobre el mismo caladero, lo que genera que exista una sobreexplotación de los recursos pesqueros insulares, existiendo estudios relativamente recientes (MAGRAMA, 2010; ULPGC, 2013) que estiman que las capturas procedentes de la pesca recreativa son cercanas al 60% del total extraído por la actividad pesquera-marisquera en la Isla.

En cualquier caso, en las aguas que rodean la isla han disminuido las capturas de las especies de mayor valor comercial, así como las tallas medias.

A pesar del ajuste a la baja de las capturas, la paulatina mejora de las instalaciones y servicios portuarios existentes ha permitido incrementar la rentabilidad de la actividad pesquera-marisquera, reduciendo la dependencia de los caladeros exteriores y lejanos a la propia capacidad de la flota existente, para volcarse en servicios complementarios a la actividad acuícola y de explotación estacional de los bancos de pesca cercanos a Gran Canaria.

Además, se ha abierto una creciente demanda para desarrollar actividades turísticas alternativas asociadas con la gastronomía y la puesta en valor de las artes tradicionales de pesca.

Estas nuevas actividades alternativas y complementarias permitirían avanzar en el creciente cooperativismo y apoyo mutuo del sector pesquero-marisquero, introduciendo nuevas fórmulas de comercialización para los nuevos servicios en la actual coyuntura positiva del mercado turístico.

El presente Plan, para asegurar esta reconversión de la actividad pesquera-marisquera en estas infraestructuras náuticas, incorpora determinaciones de ordenación para compatibilizar sus instalaciones con la implantación de una oferta adecuada y versátil de equipamientos náuticos y plazas de atraque para embarcaciones deportivas y turísticas, en relación con la demanda potencial existente y prevista; así como para la optimización de las infraestructuras existentes en lo referente al apoyo a la actividad acuícola, tanto terrestre como marina.

Estrategias de Actuación

Puertos Pesqueros y Deportivos	Reforzar la oferta turística y deportiva como actividad complementaria en los puertos pesqueros existentes.
--------------------------------	---

▪ Puerto de San Cristóbal

Para el presente Plan, el Puerto de San Cristóbal reúne condiciones para consolidar la actividad pesquera existente de manera complementaria con la preservación de la náutica deportiva. La bahía de Las Palmas de Gran Canaria se caracteriza por unas condiciones para la vela deportiva inmejorables, siendo a su vez el punto de origen de la vela latina como deporte náutico.

Por esta razón, el presente Plan propone ampliar las instalaciones existentes mediante una prolongación de su dique hacia el sur y la ejecución de un contradique sobre el que se pueda poyar una nueva zona de varadero con rampa de varada. De esta manera, se alejarían los usos portuarios y pesqueros de la orilla para evitar el deterioro general de las rasas existentes en la zona.

Asimismo, en sus inmediaciones se plantea crear una nueva infraestructura náutica deportiva para la implantación de un Centro de Alto Rendimiento Deportivo de Vela, que concentre las medidas de preservación tanto de los deportes náuticos autóctonos como de las nuevas modalidades existentes, de manera coordinada con los centros náuticos ya existentes.

La implantación de este equipamiento, con vocación divulgativa, educativa y deportiva, debe ayudar a habilitar un espacio de servicios complementarios que mejore la fachada marítima urbana al servicio del cono sur de la ciudad, entre el Castillo de San Cristóbal y la Playa de La Laja, resolviendo las conexiones transversales con Zárate y Hoya de La Plata.

▪ Puerto de Taliarte

El presente Plan apuesta por consolidar en el Puerto de Taliarte los usos científicos y deportivos de manera coordinada con los servicios complementarios de apoyo a la actividad acuícola en la franja litoral teldense.

Para ello, se propone en Taliarte la consolidación de la ampliación portuaria ejecutada que ha consistido en la prolongación de su dique exterior de abrigo. Esta actuación ha permitido reducir la agitación interior de las aguas abrigadas y aumentar las superficies terrestres disponibles.

A partir de esta ampliación del recinto portuario, se ha de favorecer la implantación de centros universitarios y de investigación marina y marítima, que sirvan de apoyo en tierra a la actividad científica e investigadora de la Plataforma Oceánica de Canarias. Igualmente, se propone la reordenación de la dársena actual para optimizar los espacios disponibles y aumentar la oferta de puestos de amarre que se estima podría alcanzar al menos los 80 atraques, en función del ratio de esloras que se prevean.

Por otro lado, esta infraestructura náutica se ubica en un tramo de la franja litoral donde se está produciendo la transformación de nuevas zonas urbanizadas por continuidad del tejido residencial ya consolidado.

Por esta razón, el presente Plan considera oportuno plantear la integración urbanística del Puerto de Taliarte con estos crecimientos de tejido residencial, y particularmente con el sistema general de espacios libres previsto, tanto en la primera línea marina controlando los posibles impactos ambientales y paisajísticos sobre las playas hacia el sur de su emplazamiento, como con el gran área libre con equipamiento prevista entre los núcleos costeros y los desarrollos de tejido productivo económico en torno a la GC-1.

▪ Puerto de Castillo del Romeral

El potencial de desarrollo de la actividad acuícola en la aguas del este-sur insular orbitará entre las infraestructuras náuticas del Puerto de Taliarte, el Puerto de Arinaga y el Puerto de Castillo del Romeral.

Mientras que las condiciones de asistencia de las dos primeras infraestructuras náuticas citadas permitirán ofrecer servicios variados para la acuicultura, el Puerto de Castillo de Romeral presenta problemas debido a los reducidos calados de la zona y la presencia de cierta dinámica sedimentaria, que comienza a tener relevancia en este tramo de la franja litoral.

Sin embargo, aún son insuficientes las condiciones de abrigo actuales, pudiendo ser mejoradas mediante la construcción de un contradique, perpendicular a la línea de costa en el extremo sur del recinto, en el punto de contacto con el Sitio de Interés Científico C-32 de Juncalillo del Sur.

Según como se diseñen estas infraestructuras náuticas se estima que se podría dar cabida a unos 300 amarres en función del ratio de esloras que se prevean.

Por esta razón, el presente Plan aconseja que para asegurar la integración ambiental y territorial de esta ampliación del recinto portuario, se debe acometer el acondicionamiento de las superficies terrestres disponibles, para mejorar las condiciones de varada y de servicio complementarios en tierra mejorando la integración con la fachada urbana del núcleo poblacional del Castillo del Romeral.

Igualmente, hay que resolver el contacto con el Sitio de Interés Científico C-32 de Juncalillo del Sur mediante un sendero litoral adecuado con las condiciones de protección ambiental de dicho Espacio Natural Protegido.

▪ Puerto de Arguineguín

El Puerto de Arguineguín ha consolidado en los últimos años nuevas actividades relacionadas con los mini cruceros turísticos por la costa insular, o entre las islas más cercanas, así como para el avistamiento de cetáceos y otras especies marinas de interés.

Sin embargo este incremento de la actividad, relacionada con un mayor atraque de embarcaciones tipo ferry en su dársena exterior, provoca niveles altos de agitación en las aguas tanto del recinto portuario como de la Playa de Las Marañuelas, dificultando sus respectivos usos.

Para evitar estos efectos perniciosos, el presente Plan plantea la reconfiguración del actual ámbito portuario de acuerdo con las propuestas del Plan de Puertos del Gobierno de Canarias.

Esta actuación consistiría en la construcción de una nueva dársena exterior a la actual, mediante la creación de un nuevo dique sensiblemente paralelo al muelle actual. En esta dársena exterior se concentrarían los atraques para embarcaciones turísticas, alejando el tráfico marítimo de la costa.

Además, para evitar la interferencia de la bocana actual con la zona de baño de la Playa de Las Marañuelas, se reorganizaría la dársena actual para que su bocana quedase orientada hacia el sur, mediante la prolongación del actual contradique interior hasta su encuentro con el tronco del muelle actual, y la apertura de una nueva bocana en él mismo.

Con la reconfiguración de la dársena interior reordenando los usos pesqueros y deportivos en la misma, y el traslado de la actividad turística a la nueva dársena exterior, se podría alcanzar una capacidad estimada de al menos 115 amarres, en función del ratio de esloras que se prevean.

Para dimensionar la ampliación de dicho recinto portuario se ha de considerar su afección ambiental sobre el entorno, estableciendo medidas que mejoren o corrijan las condiciones de conservación de los sebadales mixtos de *Cymodeceanodosa* y *caulerpa* de la franja litoral marina, si bien es cierto que este tipo de fondo se encuentra bien representado en toda este franja litoral, y también dentro de la Zona de Especial Conservación GC_33 Franja marina de Mogán.

Por último, analizados los problemas existentes de accesibilidad terrestre desde la GC-1, el presente Plan propone independizar el acceso viario al ámbito portuario de la red viaria local, para que no exista una afección directa en los movimientos locales de personas y vehículos entre el núcleo urbano y el Puerto de Arguineguín,

Este acceso viario debe prever a su vez el futuro acceso viario asociado al Puerto de Santa Águeda, adecuando su trazado a las características ambientales de la desembocadura del Barranco de Arguineguín.

■ Puerto de Mogán

El Puerto de Mogán se ha consolidado como uno de los recintos portuarios donde la complementariedad entre la actividad pesquera, deportiva y turística ha quedado territorialmente bien resuelta, definiendo un producto turístico diferenciado y bien integrado con el núcleo originario de población.

Sin embargo, su implantación dejó sin resolver adecuadamente la rehabilitación de la antigua cantera existente junto al cantil que cierra el margen suroeste de la desembocadura del Barranco de Mogán, en el que se asienta dicho ámbito portuario.

La necesidad de mejorar la integración ambiental del Puerto de Mogán con la antigua cantera, y la demanda existente de mejorar algunas de las dotaciones e infraestructuras hoy deficitarias en lo relativo al servicio en tierra a las embarcaciones, llevan al presente Plan a mantener la previsión de su ampliación para uso deportivo y pesquero condicionada a la rehabilitación ambiental y paisajística de la antigua cantera.

Para ello, hay que considerar que la actual actividad pesquera se verá relanzada en un futuro con los servicios de apoyo a la posible implantación de la actividad acuícola en este tramo del litoral.

También, en los últimos años se ha ido consolidando la oferta de mini cruceros turísticos por la costa insular, o entre las islas más cercanas, el submarinismo y otras

actividades deportivas acuáticas, así como la navegación recreativa o para el avistamiento de cetáceos y otras especies marinas de interés.

Estas nuevas actividades, y cualquier otra que complementariamente pueda suponer una alternativa de negocio complementaria a la actividad pesquera, deberán ser consideradas para plantear las reservas de suelo necesarias para dotaciones e infraestructuras, aportando soluciones a la actual situación deficitaria del Puerto de Mogán.

De igual modo, para dimensionar la ampliación de dicho recinto portuario se ha de considerar su afección ambiental sobre el entorno, estableciendo medidas que mejoren o corrijan las condiciones de conservación de los sebadales mixtos de *Cymodeceanodosa* y *caulerpa* de la franja litoral marina, si bien es cierto que este tipo de fondo se encuentra bien representado en toda este franja litoral, y también dentro de la Zona de Especial Conservación GC_33 Franja marina de Mogán.

■ Puerto de La Aldea

Aunque se trata de un refugio pesquero preparado para la actividad pesquera, el Puerto de La Aldea ha sufrido en los últimos años un cambio en su situación, la flota pesquera prácticamente ha desaparecido y la única actividad existente depende directamente de la cofradía de pescadores de Agaete, utilizando allí las infraestructuras necesarias. Por lo tanto, el resto de embarcaciones existentes son deportivas, aunque muchas de ellas se dediquen ahora a la pesca deportiva.

A la vista de la actividad existente en el Puerto de La Aldea, una ampliación del mismo puede suponer una afección importante sobre este tramo de la franja litoral, dejando la playa de cantos y las rasasintermareales existentes con una menor renovación de las aguas.

Por lo tanto, el presente Plan plantea hasta que los nuevos ámbitos turísticos localizados cerca de la costa inicien su ordenación pormenorizada, mejorar mínimamente el abrigo de la dársena mediante la prolongación del dique y la adecuación de su escollera, siempre y cuando no se produzca ninguna afección a la zona de baño litoral dentro del recinto portuario. Esta actuación permitirá a su vez la ampliación de la explanada del puerto para la implantación de las instalaciones náuticas necesarias.

En el momento en que se plantee el desarrollo turístico de este ámbito territorial, se estudiará la inclusión de atraques deportivos para incentivar la actividad náutica y el turismo de calidad, atendiendo a su posible impacto en la franja litoral y a su integración con los valores ambientales, paisajísticos y culturales existentes en el encuentro de los Espacios Naturales Protegidos declarados con el mar.

■ Puerto de Sardina

El Puerto de Sardina, al igual que el Puerto de La Aldea, tiene una baja actividad pesquera dependiente para su sostenimiento de las infraestructuras y servicios de la Cofradía de Pescadores de Agaete. Por tanto, tiene una función de refugio para la actividad pesquera artesanal de cercanía.

Además, se encuentra ubicado dentro de una Zona de Especial Conservación ZEC_61GC Costa de Sardina del Norte, con evidentes valores ambientales pero también con presencia de recursos patrimoniales subacuáticos que lo convierten en un punto de interés para el buceo.

Debido a estas características ambientales, junto con la infraestructura náutica existente, el presente Plan plantea potenciar la Playa y Puerto de Sardina como recurso turístico de la Comarca Noroeste.

Para alcanzar este objetivo, su ordenación deberá complementarse con la actividad deportiva, previendo en su caso la inclusión de atraques deportivos para incentivar la actividad náutica y el turismo de calidad en la franja litoral de la Comarca Noroeste, de forma compatible con los valores ambientales, paisajísticos y culturales existentes en la Zona de Especial de Conservación en la que se inserta este ámbito portuario.

6.2.3.5. Los puertos deportivos y turísticos en el Modelo de Ordenación Insular

De las infraestructuras náuticas existentes en Gran Canaria, tienen uso específicamente turístico cuatro recintos portuarios, con un total de 1.215 atraques. Estos son el Puerto de Pasito Blanco, con 388 atraques; el Puerto de Anfi del Mar, con 89 atraques; el Puerto de Puerto Rico, con 522 atraques; y el Puerto de Mogán, con 216 atraques.

Esta oferta se ve ampliada con las instalaciones náuticas del Muelle Deportivo del Puerto de Las Palmas, con 1.187 atraques, más los amarres del Puerto del Real Club Náutico de Gran Canaria, que suman 135 atraques.

Existe además una oferta adicional para la práctica deportiva que se conjuga con la actividad pesquera y comercial, aprovechando al máximo las posibilidades de determinados puertos existentes, como en el Puerto de Agaete, con 90 atraques; en el Puerto de Arguineguín, con 115 atraques; y en el Puerto de Taliarte, con 80 atraques.

Distribución de atraques en los puertos deportivos y turísticos existentes

PUERTOS	2004	2010
Muelle Deportivo de Las Palmas	820	1187
Real Club Náutico de Gran Canaria	0	135
Taliarte	80	80
Pasito Blanco	387	388
Arguineguín	115	115
Anfi del Mar	0	89
Puerto Rico	534	522
Mogán	216	216
Agaete	159	90
TOTALES	2311	2822

Fuente: Memoria de Información. PTE-30, Plan Territorial Especial de Ordenación de Puertos Deportivos Turísticos e Infraestructuras Náutica (Documento de Aprobación Inicial).

Por lo tanto, la cifra de amarres de la totalidad de los puertos con actividad deportiva en la isla de Gran Canaria, es de 2.822 amarres, 551 amarres más de los considerados por el PIO/GC 2004. Estos atraques están repartidos de la siguiente forma:

- Las embarcaciones pequeñas, que definimos de eslora inferior a ocho metros, representan el 42,20% de la flota recreativa náutica. Están repartidas en la totalidad de los puertos deportivos de la isla, no obstante, el mayor número de éstas se

localizan en el Puerto de Puerto Rico y en el Muelle Deportivo del Puerto de Las Palmas.

- El grupo de embarcaciones de tamaño medio, de eslora mayor de ocho metros e inferior a doce metros, representan un 30,5% de la flota total. Una proporción alta de aquellas embarcaciones tienen como puerto base el Muelle Deportivo del Puerto de Las Palmas, el Puerto Pasito Blanco, el Puerto de Puerto Rico y el Puerto de Mogán.
- Las embarcaciones de tamaño medio, de eslora entre quince y veinte metros, representan el 26,30% de la flota y se reparten mayormente entre el Muelle Deportivo del Puerto de Las Palmas, el Puerto del Real Club Náutico de Gran Canaria, el Puerto de Pasito Blanco y el Puerto de Puerto Rico.
- En último lugar, las embarcaciones de gran tamaño, con esloras mayores a veinte metros, representan el 1,1% de la flota deportiva total.

De los datos aportados, se deduce que los principales puertos deportivos se encuentran situados en la zona sur de la isla, que es donde se concentran los mayores núcleos turísticos, y donde existen excelentes condiciones climáticas y de mar a lo largo de casi todo el año.

Estos recintos portuarios se caracterizan por ofertar atraques en pantalán o con amarre directo a tierra, teniendo la mayoría de las embarcaciones deportivas atendidas esloras comprendidas entre los tres y los seis metros, y entre los ocho y los diez metros, aunque esta situación varía según los puertos.

Sus instalaciones ofrecen la más amplia oferta de servicios para yates de recreo (electricidad, agua, combustible, reparaciones, etc.) y son un punto importante de recalada de los que llegan a Canarias antes de cruzar el Atlántico.

De ahí que la ocupación media alcance el 90% o 100%, salvo en el caso de Puerto de Mogán que declara una ocupación del 65%, para el período de mayor ocupación, que va de junio a septiembre, aunque no hay mucha diferencia de ocupación respecto a los períodos de enero a mayo y de octubre a noviembre.

El grado de saturación existente y la falta de nuevas plazas de atraque contrasta con el crecimiento de las actividades asociadas a este sector, incluso en la actual coyuntura económica de crecimiento turístico, tales como:

- Los cruceros turísticos, que se han iniciado recientemente en algunos puertos deportivos ubicados en la zona turístico-residencial del litoral sur, para realizar viajes colectivos alrededor de la Isla o entre las islas más cercanas (hacia el sur de Fuerteventura o de Tenerife), presentan un incremento constante y buenas potencialidades futuras. Sin embargo, este tipo de oferta requiere de atraques tipo ferry, para embarcaciones con capacidades para 70-100 personas como mínimo y esloras superiores a los veinticinco metros.

En respuesta a esta demanda, el presente Plan propone incluir zonas de atraque suficientes para este tipo de embarcaciones en el Puerto de Arguineguín y en el Puerto de Mogán, segregando en la medida de lo posible los tráficó en las aguas interiores de los recintos portuarios para no interferir con la actividad deportiva y turística, de menor eslora.

- Las excursiones turísticas son otra actividad con un auge importante, que acumula en los últimos años un incremento importante de la demanda, debido al interés por la pesca deportiva o la navegación recreativa, así como por el avistamiento de cetáceos y otras especies marinas de interés. Sin embargo, los actuales puertos se han configurado para atender a una demanda privada de amarres, o como mucho para atender al sector pesquero, lo que ha provocado interferencias de gestión entre los servicios que cada actividad requiere.

Para adecuar la oferta a los niveles de servicio exigidos para esta clase de demanda, basada en embarcaciones con esloras superiores a los quince metros, el presente Plan plantea, en un primer término, incluir zonas de atraque suficientes para este tipo de embarcaciones en el Puerto de Arguineguín, en el Puerto de Mogán y en el Puerto de Agaete, de tal manera que sirva a su vez de complemento a la actividad pesquera-marisquera existente en los mismos.

En segundo término, el presente Plan propone consolidar este tipo de actividad en el Puerto de Pasito Blanco y en el Puerto de Puerto Rico, así como tener en consideración las características y necesidades de servicio asociadas a este tipo de actividad a la hora de diseñar la implantación de nuevos puertos deportivos y turísticos en alguno de los ámbitos previstos por el presente Plan.

- La navegación deportiva y/o turística es la actividad predominante en los recintos portuarios existentes de esta categoría, con recorridos entre las islas, o entre Europa y la Gran Canaria; y en menor medida, como punto intermedio en las rutas transoceánicas hacia América Central o Sudáfrica. Sin embargo, este tipo de demanda ha ido escorando hacia embarcaciones con esloras superiores a los doce metros, que es el principal rango de atraque de los recintos portuarios existentes, cuyo grado de saturación actual alcanza índices de ocupación del 90% al 100% durante casi todo el año, sea o no temporada alta.

Por esta razón, el presente Plan plantea actuaciones de mejora y ampliación de los puertos deportivos y turísticos existentes, como es el caso del Muelle Deportivo del Puerto de Las Palmas; y también la inclusión de nuevas zonas de atraque deportivo y/o turístico en el Puerto de Arguineguín, en el Puerto de Mogán y en el Puerto de Agaete.

También, el presente Plan propone actuaciones relacionadas con la implantación de nuevos puertos deportivos y turísticos en determinados tramos de la franja litoral insular que, por su ubicación territorial y características ambientales, pueden satisfacer la demanda potencial de nuevos amarres, con la calidad y amplitud de atraques y servicios portuarios suficientes para atraer la demanda potencial de embarcaciones deportivas y/o turísticas.

Para el Modelo de Ordenación Insular, aparte de las propuestas más o menos avanzadas de puertos deportivos y turísticos en Bahía Feliz, Meloneras y Tauro, se propone la incorporación del Puerto de Santa Águeda a esta red de puertos deportivos y turísticos.

Mientras el Puerto de Santa Águeda mantenga su uso industrial ligado a la producción de cemento, el presente Plan propone resolver el borde interior de su fachada marítima, buscando un elemento perimetral que permita conectar la Playa de El Pajar con la desembocadura del Barranco de Arguineguín, y desde ahí con el paseo marítimo de la costa de Mogán, mediante los accesos transversales oportunos y el aprovechamiento para complementos urbanos de los huecos existentes.

En el momento en que se modifique su uso industrial, en todo caso cuando caduque la concesión existente, el presente Plan propone la ubicación de una infraestructura náutica prolongando el muelle actual para configurar un dique de abrigo que permita implantar un puerto para uso deportivo y turístico que complemente a la pieza territorial de tejido turístico a desarrollar en la desembocadura de Arguineguín.

Esta infraestructura náutica debería mejorar las condiciones de acceso a la franja litoral y a la Playa de El Pajar, reorganizando urbanísticamente toda la fachada marítima para poner en relación este equipamiento turístico con las piezas territoriales de tejido turístico consolidado al otro lado del Barranco de Arguineguín.

Las dimensiones que debería tener el nuevo puerto deben estimarse considerando las posibles afecciones sobre los sebales mixtos de *Cymodocea nodosa* y *caulerpa* de la franja litoral

marina, si bien es cierto que este tipo de fondo se encuentra bien representado en toda esta franja litoral, y también dentro de la Zona de Especial Conservación GC_33 Franja marina de Mogán.

Por último, analizados los problemas existentes de accesibilidad terrestre desde la GC-1, el presente Plan propone independizar el acceso viario al ámbito portuario de la red viaria local de El Pajar, para que no exista una afección directa en los movimientos locales de personas y vehículos entre el núcleo urbano y los futuros usos a implantar en el Puerto de Santa Águeda.

Este acceso viario debe prever a su vez una posible conexión con el viario de acceso asociado al Puerto de Arguineguín, adecuando su trazado a las características ambientales de la desembocadura del Barranco de Arguineguín.

Por último, respecto a los embarcaderos, rampas de varada y fondeaderos, el presente Plan los excluye de las infraestructuras náuticas asociadas a las redes de transporte marítimo, aun cuando puedan ser consideradas una oferta cualificadora del destino turístico.

Por sus características ambientales y territoriales, se reubican en el Modelo de Ordenación Insular como actuaciones ligadas a garantizar la accesibilidad en el ámbito litoral insular, con unas condiciones de diseño e integración ambiental y paisajística diferentes respecto de los ámbitos portuarios que no requieren de una planificación previa específica.

Estrategias de Actuación

Puertos Deportivos y Turísticos	Potenciar una red de infraestructuras náuticas complementarias a la actividad turística
---------------------------------	---

6.2.3.6. Tramos del ámbito litoral insular ambientalmente aptos para la implantación de puertos deportivos y turísticos.

Como en cualquier territorio insular, el litoral grancañario es un recurso limitado y de la mayor trascendencia, siendo el área donde se asienta una buena parte de la población, y que soporta un gran número de actividades o usos, como los residenciales, turísticos, pesqueros, agrícolas, deportivos, de ocio, etc., incrementándose la presión sobre el mismo en las últimas décadas a causa del crecimiento de la población y del desarrollo socioeconómico con fuerte dependencia de un sector turístico, subordinado a los recursos de ocio y esparcimiento que ofrece el litoral.

En general, la situación actual es de una gran presión humana, con una sobreexplotación de los recursos, una pérdida de los hábitats disponibles y una degradación de los ecosistemas existentes.

Frente a esto, el grado de saturación constatado en la oferta de atraques en la Isla, con unos índices de ocupación que oscila entre el 90% y el 100% durante casi todo el año llevan a plantear si la oferta existente es suficiente o no. Esto es, si la demanda está siendo cubierta o hay demanda insatisfecha o latente.

Si existe una demanda insatisfecha, se está perdiendo su potencial económico dada la actual coyuntura económica y el crecimiento del sector turístico. De acuerdo con las especiales características de Gran Canaria, el sector de la navegación deportiva y/o turística genera unas expectativas muy optimistas de crecimiento, como ya se ha comentado.

Además, la no regulación del crecimiento de este sector náutico puede estar derivando en una mayor presión sobre ecosistemas sensibles del ámbito litoral, al darse situaciones de fondeo no gestionado sobre hábitats submarinos o de rutas indiscriminadas de acercamiento a la costa.

Para reducir estas afecciones, concentrando los impactos, el presente Plan se propone identificar los tramos de la franja litoral con mejor aptitud para la localización de las diferentes infraestructuras náuticas que se han de ubicar en el ámbito litoral insular.

A partir del análisis de clima marítimo y dinámica sedimentaria incorporado en la Memoria de Información, así como la valoración del inventario ambiental realizado, obtenemos que la plataforma litoral del este, aunque cuenta con diversas zonas específicas de alta calidad ambiental por su fauna o por su flora protegida, es la que posee una mayor presión antrópica y la que se encuentra más degradada, siendo paisajísticamente de una calidad muy baja. Sin embargo, presenta un clima marítimo que dificulta la instalación de infraestructuras náuticas, salvo en zonas puntuales donde la configuración costera ayuda al abrigo, estando ya cubiertas por infraestructuras existentes, para las que el presente Plan propone su ampliación y mejora como forma de regular la nueva demanda.

Por su parte, prácticamente toda el ámbito litoral del cuadrante insular suroeste se caracteriza por grandes acantilados con playas encajadas en las que no existen prácticamente accesos, además de que presenta una gran calidad ambiental terrestre así como una moderada calidad ambiental marina. Paisajísticamente es la zona costera con mayor valor de la Isla. Se trata, por tanto, de un ámbito litoral en el que no tiene sentido localizar instalaciones de alto impacto como son las infraestructuras náuticas, puesto que no existen zonas residenciales ni turísticas cercanas, ni infraestructuras asociadas.

El ámbito litoral del cuadrante insular noroeste presenta los valores más altos en cuanto al régimen de oleajes, tal y como se desprende del estudio de clima marítimo. Mientras que en el ámbito litoral de la zona turístico-residencial del litoral surel régimen de oleajes es de menor intensidad, aunque un poco más alto en cuanto a la dinámica sedimentaria.

Esto dificulta la implantación de infraestructuras náuticas en la zona norte, ya que las soluciones técnicas necesarias resultarían muy costosas, estimándose en torno a un 30 o 40% más caras respecto a las de la zona sur, dependiendo del número de atraques y la configuración de la costa.

Estimación del coste de construcción de puertos deportivos-turísticos

Tipo de Puerto	En función del nº de atraques			
	Coste construcción (M €)		Coste por Atraque (M €)	
	150 atraques	400 atraques	150 atraques	400 atraques
Zona Norte	22,5	42,5	150.000 €	106.250 €
Zona Sur	14,0	30,0	93.333 €	75.000 €

Fuente: Memoria Justificativa. PTE-30, Plan Territorial Especial de Ordenación de Puertos Deportivos Turísticos e Infraestructuras Náutica (Documento de Aprobación Inicial).

En conclusión, los tramos de la franja litoral con mejor aptitud para la localización de las diferentes infraestructuras náuticas se ubican en el ámbito litoral de la zona turístico-residencial del litoral sur, desde Juncalillo del Sur hasta el Puerto de Mogán.

En el entorno terrestre de este tramo de la franja litoral se encuentra la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas, que se caracteriza por el hábitat dunar halófilo, de gran singularidad al no estar representado con estas características en ningún otro lugar de la Isla.

Es una zona bien conservada, cuyo entorno se encuentra fuertemente antropizado, lo cual supone una seria amenaza para su pervivencia.

Gran parte de la flora y algunas de las especies orníticas que visitan las zonas húmedas de este espacio, están protegidas por normativas de rango nacional y regional. Además, abundan las especies de insectos sabulícolas – algunos endémicos – relacionadas con la fauna africana, que sólo se conocen en este entorno.

Posee además gran interés científico, con elementos geomorfológicos y geológicos de destacado valor que conforman un particular paisaje de gran belleza y singularidad.

Por su parte, en el entorno marino de este tramo de la franja litoral se encuentra la Zona de Especial Conservación GC_32 Seadales de Playa del Inglés, el más extenso de la isla de Gran Canaria, y uno de los tres mayores del archipiélago.

Es un área de importancia vital para la productividad bentónica primaria y secundaria de la Isla, además de ser un área de gran biodiversidad marina. Destaca la presencia de poblaciones de la fanerógama marina halophylladeciens y del alga verde endémica *avrainvilleacanariensis*. También reviste importancia por la presencia ocasional de *tursiopstruncatus* y *caretta caretta*.

Por otro lado, los depósitos sedimentarios de arena de esta zona protegida tienen su continuación en la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas.

A su vez, la Zona de Especial Conservación GC_33 Franja Marina de Mogán se caracteriza por hábitats de interés como los seadales o la de poblaciones de especies de interés comunitario.

Así, es una zona importante para el descanso, termorregulación y alimentación de *caretta caretta* en Canarias. Además es un importante punto de alimentación y descanso estacional para diversas especies de grandes peces pelágicos, y de grandes y medianos cetáceos, destacando la presencia de *tursiopstruncatus*.

Se trata, por tanto, de un ámbito litoral donde se encuentran valores ambientales marinos, la mayoría alejados de la costa unos trescientos metros, paralelamente a la misma, no siendo tan altos los valores ambientales del medio terrestre salvo en el tramo asociado a la dinámica sedimentaria de las Dunas de Maspalomas.

Paisajísticamente no se trata de unidades con un alto valor, a excepción de las zonas naturales que corresponden en general con los barrancos y las zonas no ocupadas por los desarrollos urbanos existentes, tanto residenciales como turísticos.

- El litoral de Bahía Feliz

Este tramo del litoral se caracteriza por estar conformada por una plataforma costera sedimentaria parcialmente protegida de las corrientes marina por la Punta de Tarajalillo, cuyo principal valor ambiental son los seadales existentes desde la Playa de Bahía Feliz hasta la costa de Meloneras. Estos seadales son los de más extensión de la isla de Gran Canaria, y uno de los tres mayores del archipiélago. No en vano, están declarados como Zona de Especial Conservación GC_32 Seadales de Playa del Inglés.

Como se ha dicho, es un área de importancia vital para la productividad bentónica primaria y secundaria de la Isla, además de ser un área de gran biodiversidad marina. Destaca la presencia de poblaciones de la fanerógama marina halophylladeciens y del alga verde endémica *avrainvilleacanariensis*. También reviste importancia por la presencia ocasional de *tursiopstruncatus* y *caretta caretta*.

Por otro lado, los depósitos sedimentarios de arena de esta zona protegida tienen su continuación en la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas, que se caracteriza por el hábitat lacustre y dunar halófilo, de gran singularidad y rareza, configurado en la desembocadura del Barranco de Maspalomas.

Paisajísticamente, se trata de un tramo urbanizado en su mayor parte, con piezas turísticas consolidadas que se han ido ejecutando de forma fragmentaria en distintos enclaves, normalmente asociados a las laderas de los principales barrancos y a los

morros costeros. En ellos, la densidad edificatoria es alta y la tipología varía entre algunas pantallas edificadas paralelas a la costa o adosadas a los cantiles, o viviendas unifamiliares aisladas o adosadas en ladera.

Por el grado de transformación urbanística existente, no se trata de un área con alto valor paisajístico, pero que sí preserva rasgos característicos de sus orígenes orográficos, con playas de árido fino de origen mixto, bien de origen volcánico por aluvión desde los cauces de los principales barrancos, bien por material acumulado asociado a la dinámica sedimentaria litoral, de gran intensidad y relevancia para la pervivencia de los ecosistemas marinos y lacustres del entorno.

Las actuaciones en este tramo de la franja litoral se consideran una oportunidad para incorporar una nueva oferta de ocio y recreo complementaria a la existente, mediante la implantación de nuevas infraestructuras náuticas deportivas y turísticas de calidad, al servicio de las actividades turísticas.

A la hora de localizar este nuevo ámbito portuario, se debe de evitar la pérdida de continuidad territorial entre la Playa de Bahía Feliz y la Playa del Águila. Ambas playas están separadas por un tramo de cantil bajo entre las desembocaduras del Barranco de La Cazuela y del Barranco de El Pinillo, siendo este tramo acantilado la mejor ubicación para satisfacer las necesidades de atraque sin afectar a las zonas de baño colindantes.

Cualquier opción de implantación de este recinto portuario, afectará al ámbito litoral marino, dada la intensidad de la dinámica sedimentaria en esta plataforma costera. Por tanto, es previsible que si no se estudia adecuadamente la implantación del recinto portuario, pueda llegar a provocar impactos ambientales en el transporte litoral así como dar lugar a acumulaciones residuales de sedimentos a ambos lados del posible ámbito portuario.

Además, debido a la presencia de sebedales en el ámbito marino, la inadecuada implantación de este recinto portuario podría llegar a suponer la pérdida de poblamiento bentónico, y en menor medida de especies vágiles con poca capacidad de respuesta ante las obras, así como de especies que presentan menor tolerancia a los cambios que se van a producir en el ámbito intermareal y submareal afectado en cada caso.

En cuanto al poblamiento faunístico, algunas especies que utilizan actualmente este tramo de la franja litoral como zona de cría y refugio de juveniles podrían ver reducidas sus poblaciones en este sector, debido a la posible pérdida de áreas de reclutamiento dentro de los sebedales inventariados.

Ante estas evidencias, para su concreción territorial la implantación de un nuevo recinto portuario en este ámbito litoral debería considerar como objetivo ambiental garantizar una mínima afección a la dinámica sedimentaria litoral y la preservación de los sebedales existentes, realizando un estudio pormenorizado de la ubicación de dichos hábitats en la Zona de Especial Conservación GC_32 Sebedales de Playa del Inglés que pueda verse afectada, para mantener la debida separación a los mismos y definir en cualquier caso la ruta de acercamiento más lógica para reducir los posibles impactos sobre los valores naturales a preservar.

Para la implantación de un puerto deportivo y turístico, los accesos terrestres a la zona quedarían garantizados por la presencia de la GC-500 y su cercanía al ramal de conexión con la GC-1 en los Llanos del Morrete. Asimismo, es una oportunidad para asegurar una interconexión viaria directa con la GC-500, a través de un nuevo enlace que conecte directamente con el puerto deportivo y turístico desde el tramo recto de la vía que transcurre entre el enlace de acceso a la urbanización turística de Bahía Feliz y el enlace de acceso a la urbanización turística de Playa del Águila.

Por último, para asegurar su ordenación integrada con los usos públicos y privados en el actual frente litoral urbanizado, la concreción del recinto portuario debe coadyuvar a la continuidad territorial entre la Playa de Bahía Feliz y la Playa del Águila mediante la creación de un paseo marítimo continuo, salvando la canalización de las desembocaduras de ambos barrancos que vierten en este tramo del litoral, el Barranco de La Cazuela y el Barranco de El Pinillo.

Además, debería contribuir a mejorar los tramos de playa entre la Punta de Tarajalillo y Playa del Águila, y particularmente, incrementar la superficie de arena seca en la Playa de Bahía Feliz, sin afectar al transporte paralelo a la costa del que se nutre el hábitat dunar de la Punta de Maspalomas.

- El litoral de Meloneras

Este tramo del litoral se caracteriza por presentar como principales valores ambientales los sebedales existentes en los alrededores de la Playa de El Hornillo y el borde de acantilado bajo de la Playa de Meloneras, y la confluencia con la delimitación de la Zona de Especial Conservación GC_32 Sebedales de Playa del Inglés y la Zona de Especial Conservación GC_33 Franja Marina de Mogán.

Paisajísticamente, se trata de una zona de cultivos abandonados que se ha ido colmatando con el paso del tiempo, localizándose un gran campo de golf al norte y todo el entramado urbano de Meloneras al este. A pesar de estas características ambientales, no se trata de áreas con alto valor paisajístico, siendo una costa formada por aluviones con cantos y arena de origen volcánico, en la que ya se ubica el Puerto de Pasito Blanco.

Las actuaciones en este tramo de la franja litoral permitirían enriquecer el contacto de los núcleos turísticos con los lugares de baño, incorporando nuevos usos de ocio o para eventos. A su vez, es una oportunidad para acometer la ordenación de las infraestructuras náuticas deportivas y turísticas atendiendo a la incorporación en el mar de una oferta de ocio y recreo complementaria de calidad al servicio de las actividades turísticas.

A la hora de localizar estos nuevos ámbitos portuarios, se podría plantear tanto la ampliación del actual Puerto de Pasito Blanco, mediante un nuevo dique de abrigo al sur del existente, como la creación de un nuevo recinto portuario al este del actual.

Cualquiera de las dos opciones afectaría al ámbito litoral marino de la misma manera. En general tendría mayor relevancia la pérdida de poblamiento bentónico, y en menor medida de especies vágiles con poca capacidad de respuesta ante las obras, así como de especies que presentan menor tolerancia a los cambios que se van a producir en el ámbito intermareal y submareal afectado en cada caso.

En cuanto al poblamiento faunístico, algunas especies que utilizan actualmente el sebedal y zonas de algas fotófilas arbusculares como zona de cría y refugio de juveniles podrán ver reducidas sus poblaciones en este sector, debido a la posible pérdida de áreas de reclutamiento tales como el gran planchón rocoso conocido como El Puntón o el sebedal existente en el entorno del Puerto de Pasito Blanco.

Ante estas evidencias, para su concreción territorial la implantación de un nuevo recinto portuario en este ámbito litoral debería considerar como objetivo ambiental garantizar una mínima afección a los hábitats de sebedales existentes realizando un estudio pormenorizado de la ubicación de dichos hábitats en la Zona de Especial Conservación GC_32 Sebedales de Playa del Inglés que pueda verse afectada, para mantener la debida separación a los mismos y definir en cualquier caso la ruta de acercamiento compartida más lógica para ambos recintos o en su caso, para el recinto ampliado del Puerto de Pasito Blanco, sin que por ello tenga que disminuirse la oferta potencial de atraques.

Para la implantación de un puerto deportivo y turístico, los accesos terrestres a la zona quedarían garantizados por la presencia de la GC-1, que comunica perfectamente la zona con el resto de la Isla a través de la rotonda de Pasito Blanco que conecta con la GC-500.

Por último, para asegurar su ordenación integrada con los usos públicos y privados en el actual frente litoral urbanizado, la concreción del recinto portuario debe coadyuvar a la mejora de la Playa de El Hornillo y de la Playa de Meloneras y, en su caso, la creación de un paseo marítimo entre Meloneras y Pasito Blanco que recalifique suficientemente los espacios libres y las zonas de estancia de los núcleos turísticos colindantes.

- El litoral de Balito

Este tramo del litoral se caracteriza por un elevado acantilado, con fondos configurados por roca volcánica y presencia de arena de forma discontinua. Sólo aparecen formaciones sedimentarias menores, dependientes de los aportes de barrancos de muy escaso desarrollo, como es el caso del Barranco de Balito que, configura, entre la Punta de Los Inciensos y la Punta del Canario, un tramo de costa baja y accesible entre las actuales urbanizaciones turísticas de Anfi del Mar y Puerto Rico.

Paisajísticamente, se trata un tramo urbanizado en su mayor parte, con piezas turísticas consolidadas que se han ido ejecutando de forma fragmentaria en distintos enclaves, normalmente asociados a las laderas de los principales barrancos. En ellos, la densidad edificatoria es alta y la tipología es la de pantallas edificadas adosadas a los cantiles o viviendas unifamiliares adosadas en ladera.

Así, entre el cantil original, donde se observan fuertes taludes verticales de desmonte reciente y los terraplenes asociados a la traza de la GC-500, y el frente marítimo actual se detecta la realización de rellenos que forman una explanada paralela a la línea de costa, rematada por un talud de escollera que finaliza en el espigón sur de Anfi del Mar. Este talud de escollera carece de elementos naturales pues todavía no ha sido colonizado.

A pesar de estas características ambientales, no se trata de áreas con alto valor paisajístico, siendo una costa baja formada por aluviones de gravas y material muy grueso, muy antropizada por la implantación en sus extremos de diques de defensa y otras obras de protección.

Las actuaciones en este tramo de la franja litoral permitirían asegurar una imagen integral de todo el borde litoral urbanizado, enriqueciendo el contacto con los lugares de baño al socaire de las obras de protección asociadas con la implantación de infraestructuras náuticas para la incorporación de una ajustada oferta de ocio y recreo complementaria, que recalifique las actividades turísticas. En cualquier caso, la implantación de esta infraestructura náutica no debe suponer la reducción de la superficie de playa en la desembocadura del Barranco de Balito.

En el caso de que esta nueva infraestructura náutica se configure como un recinto abrigado, se podría plantear la creación de una dársena cuya bocana se oriente preferiblemente al noroeste sin llegar a alcanzar las inmediaciones de la Punta del Canario para minimizar las afecciones ambientales a los valores geológicos y geomorfológicos de este tramo de la franja litoral. Además, con esta configuración se evitaría la agitación interior de las aguas en la Playa de Balito y permitiría usar de manera conjunta con el Puerto de Puerto Rico las rutas de acceso a través de la Zona de Especial Conservación GC-33 Franja Marina de Mogán.

En general, la implantación de este recinto abrigado tendría mayor relevancia por la pérdida de poblamiento bentónico, y en menor medida de especies vágiles con poca

capacidad de respuesta ante las obras, así como de especies que presentan menor tolerancia a los cambios que se van a producir en el ámbito intermareal y submareal afectado en cada caso.

En cuanto al poblamiento faunístico, algunas especies que utilizan actualmente este tramo de la franja litoral como zona de cría y refugio de juveniles podrán ver reducidas sus poblaciones en este sector, debido a la posible pérdida de áreas de reclutamiento dentro de los sebadales inventariados.

Ante estas evidencias, para su concreción territorial la implantación de una nueva infraestructura náutica en este ámbito litoral debería considerar como objetivo ambiental garantizar una mínima afección a los hábitats de sebadales existentes realizando un estudio pormenorizado de la ubicación de dichos hábitats frente a la Zona de Especial Conservación GC_33 Franja Marina de Mogán que pueda verse afectada, para mantener la debida separación a los mismos y definir en cualquier caso la ruta de acercamiento complementaria más lógica para la nueva infraestructura náutica y el Puerto de Puerto Rico.

Asimismo, para reducir la presión sobre la zona de sebadales, en cualquiera de las posibles configuraciones se ha de considerar el número de atraques ya existentes y el grado de saturación tanto en el Puerto de Anfi del Mar, con 98 amarres y un 90-100% de ocupación declarada, como en el Puerto de Puerto Rico, con 522 amarres y también un 90-100% de ocupación declarada, para ajustar la oferta potencial de la nueva infraestructura náutica en este tramo de la franja litoral.

En cualquier caso, los accesos terrestres a la zona quedarían garantizados por la presencia de la GC-500, que comunica perfectamente la zona con el resto de la Isla a través de la rotonda de acceso a la urbanización turística de Balito.

Por último, para asegurar su ordenación integrada con los usos públicos y privados en el actual frente litoral urbanizado, la concreción de esta infraestructura náutica debe coadyuvar a la mejora de la Playa de Balito y, en su caso, la creación de un paseo marítimo entre Playa de Balito y la urbanización turística de Anfi del Mar, que recalifique suficientemente los espacios libres y las zonas de estancia de los núcleos turísticos colindantes, sobre la traza del actual dique de abrigo.

- El litoral de Tauro

Este tramo del litoral se caracteriza por conformar una ensenada, con la Playa del Cura al norte y la Playa de Tauro al sur, de tal manera que se configura el entrante de mayor dimensión de todo el sector costero entre El Pajar y Tiritaña. Ambas playas están separadas por la desembocadura del Barranco de Tauro, que vierte sobre una gran formación sedimentaria de gran estabilidad, compuesta por gravas y material muy grueso, lo que dificulta el uso de esta zona para el esparcimiento.

La ensenada que forman las dos playas tiene una longitud de 650 metros, estando limitada por la Punta del Tablero y la Mesa de Tauro. Su entrada está abierta al suroeste, con una profundidad en su frente exterior de diez metros, abierta a la Zona de Especial Conservación GC_33 Franja Marina de Mogán.

Atendiendo al inventario ambiental realizado, los sebadales de *Cymodoceanodosa* están escasamente representados en la zona, presentando pequeñas manchas laxas y dispersas entre sí. En cuanto a la *caretta caretta* y el *tursioplustruncatus*, estas dos especies no han sido observadas en esta zona.

Paisajísticamente, se trata de una zona de cultivos abandonados que se ha ido colmatando con el paso del tiempo, localizándose algunas edificaciones marginales en la parte superior de la pieza territorial así como los nuevos desarrollos turísticos y residenciales de El Platero, Pueblo de Tauro y Halsodalen. En ellos, la densidad

edificatoria es baja y la tipología es la de vivienda unifamiliar aislada. También en el tramo final del Barranco de Tauro se ubica el Camping Tauro.

A pesar de estas características ambientales, no se trata de áreas con alto valor paisajístico, siendo una costa formada por aluviones de gravas y material muy grueso, muy antropizada por la implantación en sus extremos de diques de defensa, piscinas seminaturales, playas artificiales y otras obras de protección.

Así, entre el cantil original, donde se observan fuertes taludes verticales de desmonte reciente y los terraplenes asociados a la traza de la GC-500, y el frente marítimo actual se detecta la realización de rellenos que forman una gran explanada rematada por un talud de escollera que finaliza en el espigón norte de Playa de Amadores.

Este talud de escollera carece de elementos naturales pues todavía no ha sido colonizada. La zona terrestre presenta un aspecto caótico al estar ocupada por numerosa maquinaria pesada y acopios de materiales.

Las actuaciones en este tramo de la franja litoral deberían permitir la reordenación de los usos y actividades en la franja litoral, enriqueciendo el contacto con los lugares de baño al socaire de las obras de protección ejecutadas. A su vez, es una oportunidad para acometer la ordenación de las infraestructuras náuticas deportivas y turísticas atendiendo a la incorporación en el mar de una oferta de ocio y recreo complementaria de calidad al servicio de las actividades turísticas.

A la hora de localizar este nuevo ámbito portuario, se podría plantear tanto la creación de un nuevo recinto portuario contiguo al dique de abrigo de la Playa de Amadores, como su implantación en el otro extremo de la ensenada de Tauro. En cualquier caso, la implantación de este recinto portuario no debe desvirtuar la continuidad territorial de la Playa del Cura y de la Playa de Tauro.

Cualquiera de las dos opciones afectaría al ámbito litoral marino de la misma manera. Dada la gran estabilidad sedimentaria de esta ensenada, no se aprecia impacto alguno en el transporte litoral, así como tampoco se aprecian acumulaciones residuales de sedimentos. Por su parte, las afecciones sobre especies vegetales o animales son mínimas, dada su escasa presencia en este ámbito.

Ante estas evidencias, para su concreción territorial la implantación de un nuevo recinto portuario en este ámbito litoral debería considerar como objetivo ambiental garantizar una mínima afección a la continuidad territorial de la Playa del Cura y de la Playa de Tauro, manteniendo la debida separación al límite de la Zona de Especial Conservación declarada sobre la cual se ha de definir en cualquier caso la ruta de acercamiento más lógica para reducir los posibles impactos sobre los valores naturales a preservar.

Para la implantación de un puerto deportivo y turístico, los accesos terrestres a la zona quedarían garantizados por la presencia de la GC-1, que comunica perfectamente la zona con el resto de la Isla a través del ramal de conexión con la GC-500 y la rotonda de Anfi Tauro.

Por último, para asegurar su ordenación integrada con los usos públicos y privados en el actual frente litoral urbanizado, la concreción del recinto portuario debe coadyuvar a la continuidad territorial entre la Playa del Cura y la Playa de Tauro, salvando la canalización de la desembocadura de ambos barrancos que vierten sobre la ensenada de Tauro.

Asimismo, es una oportunidad para asegurar la interconexión con la Playa de Amadores mediante la creación de un paseo marítimo entre Amadores y Tauro que recualifique suficientemente los espacios libres y las zonas de estancia de los núcleos turísticos colindantes, sobre la traza del actual dique de abrigo.

▪ El litoral de Taurito

Este tramo del litoral se caracteriza por un elevado acantilado, con fondos configurados por roca volcánica y presencia de arena de forma discontinua. Sólo aparecen formaciones sedimentarias menores, dependientes de los aportes de barrancos de muy escaso desarrollo, como es el caso del Barranco de Taurito que, configura en su desembocadura un tramo de playa de arena volcánica, en torno a la cual se ha consolidado la actual urbanización turística de Costa Taurito.

Paisajísticamente, se trata de un tramo bajo de barranco urbanizado, consolidado en su mayor parte, con una oferta de equipamiento turístico en el antiguo cauce del barranco actualmente canalizado, y ubicándose la edificación normalmente en la parte más baja de las laderas del barranco. Aunque la densidad edificatoria es alta y la tipología es la de pantallas edificadas adosadas a los cantiles o viviendas unifamiliares adosadas en ladera, se mantiene la escenografía propia del cauce de barranco siendo reconocible su origen orográfico.

Únicamente en los extremos de la Playa de Taurito se observan fuertes taludes verticales de desmonte reciente del cantil original y la realización de rellenos en el extremo noroeste para formar una explanada paralela a la línea de costa original, rematada por un talud de escollera que da protección a una zona ajardinada de uso privativo.

Por el grado de transformación urbanística existente, no se trata de un área con alto valor paisajístico, pero que si preserva rasgos característicos de sus orígenes orográficos a pesar de su grado antropización.

Las actuaciones en este tramo de la franja litoral se consideran una oportunidad para incorporar una nueva oferta de ocio y recreo complementaria a la existente, mediante la implantación de nuevas infraestructuras náuticas deportivas y turísticas de calidad, al servicio de las actividades turísticas.

A la hora de localizar esta nueva infraestructura náutica, se debe de evitar la reducción de la superficie de playa en la desembocadura del Barranco de Taurito, planteando la mejor ubicación posible para no afectar a la zona de baño colindante. En el caso de que esta nueva infraestructura náutica se configure como un recinto abrigado, se podría plantear una dársena cuya bocana debe tener una orientación que evite la agitación interior de las aguas en la Playa de Taurito y permita usar de manera conjunta con el Puerto de Mogán las rutas de acceso a través de la Zona de Especial Conservación GC-33 Franja Marina de Mogán.

Ante la presencia de seadales en el ámbito marino, la implantación de esta infraestructura náutica podría llegar a suponer la pérdida de poblamiento bentónico, y en menor medida de especies vágiles con poca capacidad de respuesta ante las obras, así como de especies que presentan menor tolerancia a los cambios que se van a producir en el ámbito intermareal y submareal afectado en cada caso.

En cuanto al poblamiento faunístico, algunas especies que utilizan actualmente este tramo de la franja litoral como zona de cría y refugio de juveniles podrían ver reducidas sus poblaciones en este sector, debido a la posible pérdida de áreas de reclutamiento dentro de los seadales inventariados.

Ante estas evidencias, para su concreción territorial la implantación de una nueva infraestructura náutica en este ámbito litoral debería considerar como objetivo ambiental garantizar una mínima afección a los hábitats de seadales existentes realizando un estudio pormenorizado de la ubicación de dichos hábitats frente a la Zona de Especial Conservación GC_33 Franja Marina de Mogán que pueda verse afectada, para mantener la debida separación a los mismos y definir en cualquier caso

la ruta de acercamiento complementaria más lógica para el nuevo recinto y el Puerto de Mogán.

Asimismo, para reducir la presión sobre la zona de seabadales, en cualquiera de las posibles configuraciones se ha de considerar el número de atraques existentes y el grado de saturación en el Puerto de Mogán, con 216 amarres y un 65% de ocupación declarada, para ajustar la oferta potencial de la nueva infraestructura náutica en este tramo de la franja litoral.

En cualquier caso, los accesos terrestres a la zona quedarían garantizados por la presencia de la GC-500, que comunica perfectamente la zona con el resto de la Isla a través de la rotonda de acceso a la urbanización turística de Costa Taurito.

Por último, para asegurar su ordenación integrada con los usos públicos y privados en el actual frente litoral urbanizado, la concreción de esta infraestructura náutica debe coadyuvar a la mejora de la Playa de Taurito y, en su caso, garantizar la conexión peatonal con el paseo marítimo de dicha playa y la urbanización turística de Costa Taurito, como parte de los espacios libres y las zonas de estancia en el tramo urbanizado de la desembocadura del Barranco de Taurito.

6.2.3.7. Los propósitos de ordenación insular para la red de transporte marítimo.

De acuerdo con lo aquí expresado, las determinaciones de este Plan se han establecido con el objetivo básico de asumir directamente el emplazamiento, las comunicaciones y los tipos de actuación para los ámbitos portuarios existentes o previstos en la Isla, mediante la regulación de las herramientas adecuadas para garantizar su correcta integración territorial, evaluando los condicionantes ambientales correspondientes tanto en la franja terrestre como en la franja litoral.

Todo ello conlleva la necesidad de que las determinaciones de este Plan sobre ordenación de las redes de transporte marítimo cubran los siguientes propósitos sectoriales:

- Reforzar el carácter vertebrador y estructurante de los principales puertos comerciales y de transporte ordenando los usos en los ámbitos portuarios con una clara diferenciación de actividades.
- Potenciar la creación de una red de puertos deportivos y turísticos equilibradamente distribuida en la Isla, compatible con la protección y no degradación del ámbito litoral insular y los demás recursos naturales.
- Propiciar una segregación funcional en el interior de los ámbitos portuarios que permita adecuar las dársenas y los espacios terrestres al tráfico de pasajeros, al intercambio modal entre sistemas de transporte, y al desarrollo de servicios industriales y logísticos que aumenten el valor añadido de las mercancías exportables.
- Mejorar la relación entre los ámbitos portuarios y su entorno urbano acondicionando las infraestructuras náuticas para su integración ambiental y paisajística, y renovando los frentes portuarios para el uso ciudadano junto a servicios portuarios complementarios.

6.2.4. RTT: Redes de Transporte Terrestre

La creación de nuevo viario para responder al crecimiento continuo de la motorización no puede ser indefinido. Hay que cortar la tendencia en un punto y crear medios de transporte público colectivo en plataforma reservada que faciliten la movilidad de gran número de personas con pequeño consumo de espacio.

De entre los aspectos más relevantes que se establecen para la planificación a escala insular, destacan el papel relevante de los transportes (terrestres, aéreos y marítimos) en la óptima organización del espacio canario, en su competitividad económica y adecuada articulación, y en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, contribuyendo a la eficiente integración de un territorio discontinuo.

Esta satisfacción de las necesidades básicas está ligada a la demanda de movilidad de la población, debiendo resolverse con el menor consumo de suelo posible por las infraestructuras de transporte, minimizando igualmente el consumo de los recursos precisados para su operación.

Las metas señaladas requieren la consolidación de una red de transporte público de personas y bienes, con amplia cobertura y alta calidad. En el futuro, la agregación de nuevas infraestructuras y servicios para el transporte de personas, como el sistema de transporte de plataforma exclusiva ya planteado para el corredor norte-sur de Gran Canaria, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, orientará la política de movilidad y transportes del presente Plan.

Así, en cumplimiento de los objetivos establecidos en materia de transportes, se plantea el refuerzo de los servicios públicos de viajeros en los ámbitos urbanos como medida para contener los actuales índices de movilidad insular e interinsular. En especial, el establecimiento de modos colectivos de transporte, asegurando su intermodalidad para vertebrar los distintos sistemas de transporte y los diferentes servicios, facilitando la integración territorial.

Se trata pues del desarrollo de una red integrada de transporte que vertebre toda la isla, articulando y jerarquizando rutas sobre la base de los modos colectivos de transporte, con una amplia cobertura y calidad de servicio, adecuado a las necesidades particularizadas de las distintas demandas insulares, y coordinado con las demás redes de infraestructuras y servicios.

6.2.4.1. La ordenación del transporte terrestre por el PIO/GC 2004

Con base en el trabajo “Estudio Territorial del Corredor de Transporte Arucas-Las Palmas de Gran Canaria-Maspalomas y Propuesta de implantación y trazado de un sistema de infraestructura propia y modo guiado” realizado y encargado como desarrollo de las acciones establecidas por la Administración Insular en materia de transporte terrestre, el PIO/GC 2004 se propuso satisfacer conjuntamente los siguientes objetivos:

- Organizar y articular el territorio no sólo apoyándose en el viario.
- Disuadir del uso indiscriminado del vehículo privado.
- Erigirse en alternativa al incremento en exclusiva de la red viaria.
- Proporcionar mejor y mayor accesibilidad a la población, empleos y servicios.

La elevada y creciente movilidad, en términos comparativos con otros territorios, constataban la conveniencia de ofrecer alternativas, modernas y atractivas al vehículo privado, en cuanto opción tendencial de futuro. También las cifras de movilidad y distribución modal manifestaban la importancia estratégica de propiciar una alteración de la distribución modal futura, mediante la decidida potenciación del transporte público colectivo.

La tendencial integración del territorio insular, expresión del aludido proceso de peculiar “metropolización”, junto a la elevada tasa de motorización, había dado lugar a una creciente movilidad, tanto de residentes como de turistas que se canalizaba, de forma absolutamente mayoritaria, por el vehículo privado.

Esta se producía, sobre todo, a lo largo del corredor este de la Isla respondiendo a dos grandes segmentos: por un lado, la movilidad de la población residente en la que destacaban las relaciones específicamente metropolitanas, de corto recorrido, con una fuerte presencia relativa

además de relaciones de larga distancia en dicho corredor; y por otro lado, la movilidad generada por la población flotante, no residente en la Isla, que se traducía en relaciones de corto recorrido en las zonas turísticas del sur de la Isla.

De los datos que se aportaban en el anterior Plan, se deducía que el número total de viajes anuales en la Isla superaba los 130 millones, destacándose su alto índice de recurrencia con porcentajes cercanos al 60% y una fuerte incidencia de la cautividad (en aquel entonces, el 83% de los viajeros de transporte público no disponía de coche o de carnet).

Estos desplazamientos se concentraban de manera notable a lo largo del corredor este insular, destacando Las Palmas de Gran Canaria como foco primordial de generación y atracción de viajes con su entorno metropolitano y municipios relativamente cercanos (como Telde); y el sur de la Isla, desde Vecindario a Mogán.

La relación entre privado y público se situaba en 6 a 1 a favor del primero, con porcentajes de utilización de las guaguas solo del 15-18%, según se hablase de viajes o de viajeros.

El reto fundamental que se le planteaba a cualquier nuevo sistema alternativo era el de captar nuevos clientes y no nutrirse solamente de la demanda cautiva de transporte público, necesitando para ello construir una oferta atractiva, funcional y confortable, que aportase un factor de modernidad, necesariamente coordinado y complementado con el sistema tradicional de guaguas. Las opciones, supuestamente alternativas que se consideraron inicialmente fueron:

a) Carril-bus en la autopista

Esta opción exigía una ampliación y regularización de las calzadas de la autopista hasta hacer factible la implantación del carril reservado. La utilización de este carril reservado se haría en detrimento de su uso por el automóvil.

La explotación del carril reservado por la guagua cabe hacerla utilizando un carril central o un carril lateral. En ambos supuestos surgen problemas de explotación tanto para las guaguas como de compatibilidad con el coche.

b) Tren convencional de cercanías

Aunque su capacidad pudiera resultar en principio excesiva, no tanto con respecto al número global de viajes como por la posible frecuencia de paso, lo cierto es que en el corredor este se ha alcanzado el umbral de demanda efectiva, tal y como ha quedado justificado en el PTE-21. El estudio de demanda realizado por dicho Plan Territorial Especial se ha realizado considerando un tren de cercanías, de altas prestaciones, con una velocidad máxima de 160 km/h.

c) Tren ligero o Tram-Train

La característica fundamental de este medio es que puede indistintamente circular en tramos interurbanos como un tren convencional, con velocidades punta relativamente elevadas (100-110 km/h) y también hacerlo en el medio urbano con carriles estuchados en las calles a modo de tranvía con velocidades comerciales de 20-25 km/h.

De esta forma el nuevo medio permite optimizar tanto la inversión en infraestructura, evitando la necesidad de estaciones de intercambio entre el medio urbano y el interurbano que compartirían la infraestructura fija, como las condiciones de captación de la demanda, ya que penetra en la ciudad captando "clientes" en muchos puntos a lo largo de su recorrido con lo que por añadidura se reduce el tiempo real del viaje completo (origen-destino) para el usuario.

Atendiendo a los datos aportados en su momento, el PIO/GC 2004 previó el inicio inmediato de los estudios de demanda, trazado y características del sistema alternativo de transporte público colectivo en Gran Canaria, para su establecimiento en una primera fase entre Las Palmas de Gran Canaria, el Aeropuerto y Maspalomas.

Asimismo, ante el previsible incremento de movilidad en el norte de la Isla por la mejora de las conexiones viarias en la GC-2 y las estrategias de desarrollo socioeconómico que se estaban implementando en la comarca, se anticipaba, aunque en un período de tiempo no predecible la extensión y continuación del sistema desde Las Palmas de Gran Canaria a Agaete, vía Arucas.

En cualquiera de los dos corredores previstos se enfatizaba el requisito de que el sistema alternativo de transporte público colectivo funcionase de forma integrada con las líneas de guaguas, que funcionarían como alimentadores a través de las estaciones intercambiadoras.

Para todo ello, se propuso la elaboración del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, o PTE-21, y el Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Arucas, o PTE-22.

De esta manera, la implantación del nuevo sistema de transporte público colectivo debía contribuir a resolver los problemas existentes (congestión de tráfico, contaminación ambiental, accidentes, etc.) a la vez que se convierte en un elemento fundamental para el desarrollo de políticas que contribuyan a potenciar el uso del transporte público.

El PTE-21 fue aprobado definitivamente con fecha 16 de junio de 2010 proponiendo una solución para integrar en su conjunto el sistema de transporte público colectivo en el corredor este de la Isla. Por su parte, el PTE-22 ha superado el período de participación pública para su evaluación ambiental estratégica con fecha 7 de mayo de 2011, proponiendo una solución para integrar en su conjunto el sistema de transporte público colectivo en el corredor norte de la Isla.

Tanto el PTE-21 como el PTE-22 realizan un análisis comparativo de las actuaciones posibles para la mejora del transporte público colectivo en el corredor este entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y en el corredor norte entre Las Palmas de Gran Canaria y Arucas, concluyendo que la implantación de una línea ferroviaria es la solución adecuada para potenciar y estructurar el sistema de transporte público en el corredor este de Gran Canaria, mientras que en el corredor norte es más factible una solución de tranvía ligero. Ambas opciones pueden atraer nuevos usuarios al mismo y asegurar la movilidad futura de los ciudadanos.

La oferta propuesta basaba la concepción global del servicio en el funcionamiento integrado de los sistemas de ferrocarril y tranvía, de guaguas y posiblemente de otros sistemas complementarios de alimentación, que cubrirían una doble función: de sistema de alimentación y distribución, y de servicio suplementario para zonas no servidas por las líneas de ferrocarril y tranvía.

Para asegurar la conexión de las líneas de guaguas y los sistemas complementarios de transporte con el sistema ferroviario y tranviario, las paradas debían ser conceptualizadas como estaciones intermodales, con el fin de integrar los servicios de los distintos modos de acuerdo con la demanda.

Estos intercambiadores deberán estar dotados, además, de zonas de aparcamiento adecuadamente dimensionadas para posibilitar el acceso al sistema alternativo de transporte público colectivo a los usuarios que realicen algún trayecto de su desplazamiento en vehículo privado.

6.2.4.2. El TGC: la articulación con las redes locales alternativas de transporte colectivo

El denominado Tren de Gran Canaria (TGC) se constituye como el elemento troncal para la conformación del modelo de accesibilidad territorial, como soporte vertebrador del modelo equilibrado y sostenible que propugna el presente Plan.

De acuerdo con el PTE-21 y el PTE-22, el presente Plan establece el marco general de ordenación territorial para la implantación de una línea ferroviaria convencional desde la zona del Parque de Santa Catalina en Las Palmas de Gran Canaria hasta la zona de Meloneras en San Bartolomé de

Tirajana por el sur, y hasta el casco urbano de Arucas por el norte, que se convertirá en el elemento estructurador del sistema de transporte público del corredor norte y este de Gran Canaria.

Así pues, el presente Plan no condicionará el desarrollo del PTE-21 y del PTE-22 en los términos en que se han venido formulando. Sin embargo, para consolidar el paso trascendental en la materialización de la accesibilidad territorial diseñado por dichos planes territoriales especiales se hace necesario completar el modelo en su integridad.

A partir del encuadre territorial y del análisis de la movilidad insular realizado en el presente Plan, los trazados del nuevo sistema alternativo de transporte público colectivo deben de garantizar la conexión con los principales puntos fijos de paso identificados, tales como:

- El Aeropuerto de Gran Canaria, por la intensa movilidad que soporta (con una media de más de ocho mil pasajeros diarios) y por su importancia en el desarrollo económico de la Isla, más si cabe con la futura implantación del Parque Aeroportuario de Actividades Económicas previsto en el PTE-44.
- El Parque de Santa Catalina, en Las Palmas de Gran Canaria, posibilita la conexión de todos los modos de transportes principales de la Isla, terrestres y marítimos, con el Aeropuerto de Gran Canaria, y se presta servicio directo a un punto de la ciudad que tiene un importante potencial de desarrollo urbanístico. Además, posibilita la futura conexión con la línea ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Arucas, estudiada en el marco del PTE-22, y su futura prolongación hasta Agaete.
- El Puerto de Las Nieves en Agaete, por la intensa movilidad que soporta, tanto de mercancías como de viajeros, al servir de conexión marítima principal con las islas occidentales, y especialmente, con Tenerife.
- Los barrios de Escaleritas y Schamann son zonas de elevada población a las que el sistema alternativo de transporte público colectivo debería analizar la conveniencia de dar servicio en comparación con su paso por otros puntos menos transitados a los márgenes del Barranco de La Ballena.
- Los barrios de Siete Palmas y de Tamaraceite, en Las Palmas de Gran Canaria, son dos núcleos urbanos que han crecido de manera significativa en los últimos años, consolidándose como zonas densamente urbanizadas en las que se concentran población, dotaciones y servicios de escala local y supralocal (centros deportivos, comerciales, hospitalarios, etc.).
- En la localidad de Arucas debe asegurarse que la futura ubicación prevista para la nueva estación de guaguas sea compatible con la implantación de la línea ferroviaria y su ulterior prolongación hasta Agaete, tanto como dar respuesta a una adecuada captación de viajeros desde el casco urbano de Arucas y de Santidad como principales núcleos de población a servir.
- En la vega de Gáldar y Guía debe asegurarse la compatibilidad de la nueva infraestructura ferroviaria con el actual trazado de la GC-2, resolviendo la adecuada captación de viajeros desde ambos cascos urbanos como principales núcleos de población a servir, así como aportando una solución alternativa a la futura demanda de atracción económica que generará el equipamiento comercial que en dicho entorno se prevé ubicar.
- El polo de actividad económica existente entre el Polígono Industrial de Arinaga y el Puerto de Arinaga debe tener bien resuelta su accesibilidad al sistema alternativo de transporte público colectivo, máxime si se tiene en consideración la futura extensión del tejido productivo económico sobre los Llanos de Arinaga y Bahía de Formas.
- En el núcleo de Vecindario, las características territoriales y el importante volumen de población que tiene este núcleo urbano, junto a las buenas características de la GC-1, aconsejan apoyarse en el borde sureste de este asentamiento para centralizar las cocheras y talleres de la red y proseguir el recorrido de esta infraestructura hacia Maspalomas.

- A partir del Aeródromo de El Berriel, la implantación de la línea ferroviaria entre El Veril y Meloneras ha de optimizar la accesibilidad al principal núcleo turístico de la Isla, con un gran potencial de desarrollo y que está dotado de algunos servicios de índole insular (palacio de congresos, centros comerciales, etc.).

La llegada hasta la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, y su penetración en la misma, debe buscar soluciones al estrecho pasillo ya ocupado por infraestructuras viarias para optimizar la accesibilidad del nuevo sistema alternativo de transporte público colectivo, probablemente mediante la implantación con túneles del recorrido.

Entre el Aeropuerto y Maspalomas parece recomendable considerar la utilización del corredor de la GC-1 para reforzar la vocación de preservar la franja litoral del proceso urbanizador y unificar el posible efecto barrera originado por las infraestructuras lineales (autopista y línea ferroviaria). La implantación en las proximidades de la plataforma de la Gc-1 hará necesario analizar con detalle la integración con los distintos enlaces existentes y/o en estudio o construcción.

Por su parte, entre Las Palmas de Gran Canaria y Arucas el trazado comienza su ascensión hacia la primera periferia del Área Metropolitana de Las Palmas, ofreciendo la posibilidad de continuar el trayecto hacia Arucas o tomar el ramal de acceso al entorno de Tafira, que concluye en el campus universitario. En cualquiera de ambos trayectos, la subida sobre el nivel del mar y la compleja orografía requieren el diseño de trazados con pendiente elevada (lo que, a su vez, supone un importante condicionante en la elección del sistema alternativo de transporte a emplear).

6.2.4.2.1. La extensión hasta Agaete del Tren de Gran Canaria

Tal como se anunciaba ya en el anterior Plan, con el corredor de línea ferroviaria planteado por el PTE-21 no se completa en su integridad el modelo de accesibilidad territorial apoyado en el transporte público colectivo, pues estaba previsto en primera instancia la ampliación del sistema hasta Arucas (mediante el PTE-22) y, en un momento ulterior, su extensión hasta Agaete tal y como ya proponía el Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes de Canarias.

Esta extensión futura, que se anticipaba sin período predecible de previsión, dependía en todo caso de los resultados de los estudios de demanda y movilidad en el transporte público colectivo que debían efectuarse entre Arucas y Agaete.

A resultas de las conclusiones obtenidas en los citados estudios y en la actualización del Estudio de Movilidad Insular efectuado para el presente Plan, se advierten dos circunstancias que limitan tanto el “modo” de transporte a implantar en este corredor como la viabilidad a corto plazo de un sistema guiado de infraestructura propia:

- Las características orográficas del trayecto Las Palmas-Arucas-Agaete impiden materialmente la prolongación en continuidad de la línea ferroviaria a implantar en el corredor este, es decir el tren convencional, dado que requiere de pendientes y radios de giro muy limitados para desarrollar velocidades que resulten competitivas con otros modos de transporte (especialmente el vehículo privado) en este corredor.

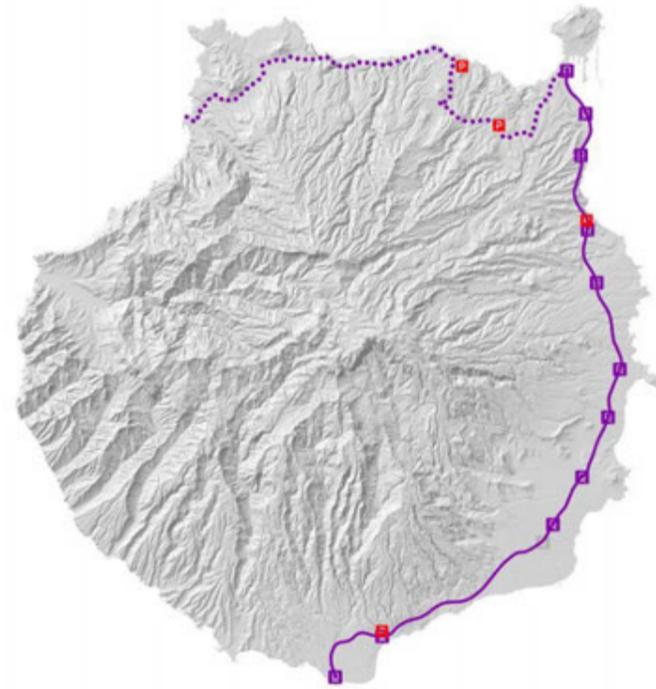
De hecho, los estudios preliminares de la ampliación del sistema hasta Arucas ya se decantan por el tranvía, como modo más adecuado para superar la pendiente en el trayecto desde la estación terminal del TGC en Santa Catalina.

- Las ratios de demanda de movilidad en transporte público en el corredor norte son aún demasiado bajas para garantizar la sostenibilidad económica de un sistema de transporte con infraestructura propia y modo guiado en todo el corredor.

Tales ratios sólo se cumplen en intervalos horarios muy estrechos y especializados a lo largo del día, en torno a los principales núcleos de población: Arucas, Guía y Gáldar

cuya proyección territorial de desarrollo socioeconómico es aún incipiente, a pesar de las previsiones de crecimiento de tejido residencial, económico y turístico existentes.

Red básica estructurante de transporte Colectivo



No obstante lo expuesto, se considera oportuno dejar prevista la extensión del sistema alternativo de transporte público colectivo hasta Agaete, dado que ello constituye un objetivo autonómico e insular irrenunciable, de acuerdo con el Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes de Canarias.

El Puerto de Agaete se ha constituido en los últimos años en el principal nodo de conexión de Gran Canaria con Tenerife, tanto para el servicio de tráfico de pasajeros como para el tráfico de mercancía rodante, o ro-ro.

Debido a estas cuestiones, el presente Plan busca potenciar y mejorar los servicios comerciales y de transporte con las islas occidentales (especialmente, con Tenerife) planteando una ampliación sustancial del actual ámbito portuario mediante una nueva dársena exterior a la actual, en sintonía con las previsiones del Plan de Puertos del Gobierno de Canarias.

Además, permitiría dotar al recinto portuario de nuevas zonas para servicios auxiliares (como aparcamientos, zona de maniobra suficiente, una estación marítima en condiciones) que, en cualquier caso, analizados los problemas existentes de accesibilidad terrestre desde la GC-2, requieren independizar el acceso viario al ámbito portuario de la red viaria local, para que no exista una afección directa en los movimientos locales de personas y vehículos entre el núcleo urbano del Puerto de Las Nieves y su extensión hacia la desembocadura del Barranco de Agaete.

Con el fin de asegurar esa independencia entre los tráficos locales y los portuarios, aparte de las soluciones viarias previstas, se considera territorialmente oportuno promover la extensión del TGC hasta Agaete para, de esta manera, incrementar la eficiencia de la red de accesibilidad territorial disminuyendo los requerimientos de incremento de infraestructura viaria y aumentando la cohesión territorial y la calidad de vida de los ciudadanos en igualdad de condiciones entre los dos corredores insulares principales.

Estrategias de Actuación

TGC	Extender el TGC desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Agaete como servicio alternativo de transporte colectivo.
------------	--

6.2.4.2.2. Las paradas: estaciones de intercambio modal, aparcamiento disuasorio y nodos de refuerzo de centralidad

Tal y como se ha dicho en apartados anteriores, se concibe la nueva línea ferroviaria del TGC como el elemento estructurador del sistema de transporte público en la Isla, por lo que deberá estar dotado de intercambiadores adecuadamente dispuestos a lo largo de su recorrido.

Por tanto, las estaciones de parada del TGC, constituyen, de un lado, los puntos de articulación del sistema insular con otros modos de transporte insular (o extrainsular) y local, razón por la cual es clave su adecuada selección. Deben situarse en sitios de máxima accesibilidad bien conectados con los ejes viarios de primer nivel jerárquico y alrededor de los cuales gravite una carga poblacional suficiente para garantizar eficiencia en la captación de usuarios.

De otro lado, por estas mismas razones, los sitios adecuados desde la óptica funcional del sistema coinciden mayoritariamente con puntos topológicamente centrales en ámbitos poblados, que pueden aprovechar el factor atractivo en la estación y las dinámicas generadas en torno a ella para restituir o generar ex novo un tejido central altamente cualificado y rico en actividad urbana.

De hecho, seleccionados ya los puntos de parada del TGC en el PTE-21 y en el PTE-22, el presente Plan programa el desarrollo de operaciones de refuerzo de centralidad urbana en la práctica totalidad de los mismos, según se aprecia en la propuesta de actuaciones por ámbitos territoriales.

Este refuerzo de centralidad debe primar el diseño adecuado tanto de los espacios y usos que puedan surgir en el funcionamiento de la línea ferroviaria a lo largo del tiempo como de las conexiones viarias necesarias en el entorno de las estaciones, garantizándose siempre la posibilidad de un cómodo acceso a pie o de aparcamientos adecuadamente dimensionados para el vehículo privado.

Más allá de responder a esta exigencia, los aparcamientos disuasorios pueden ser piezas clave en la red insular, pues refuerzan la intermodalidad entre la red de transporte vehicular y los medios de transporte colectivo u otros no colectivos alternativos, como el ciclable o incluso el peatonal.

Pero esta propuesta también presenta efectos ambientales positivos, al disminuir los niveles de polución en la aglomeración urbana ante la reducción de tráfico de vehículos en los puntos de acceso y salida de las principales aglomeraciones urbanas.

Así pues, la localización de estos aparcamientos disuasorios es estratégica y se correlaciona con las actuaciones previstas en relación con el transporte público colectivo y otras redes de conexión interurbana.

El presente Plan establece la exigencia de prever aparcamientos disuasorios en la totalidad de los puntos de parada del TGC, o en emplazamientos próximos a los mismos y accesibles peatonalmente en los principales asentamientos de población y centros de actividad económica.

Estrategias de Actuación

Intercambiadores y Aparcamientos Disuasorios	Reforzar el intercambio de medio de transporte mediante el establecimiento de aparcamientos disuasorios.
---	--

6.2.4.2.3. Las redes secundarias de transporte colectivo metropolitano

Evidentemente, el denominado Tren de Gran Canaria (TGC) constituye por así decirlo un elemento troncal en la conformación del modelo de accesibilidad territorial, como soporte vertebrador del modelo equilibrado y sostenible que propugna este Plan.

No obstante, de acuerdo con la configuración sistémica por ámbitos territoriales del Modelo de Ordenación Insular, dicha red de transporte terrestre debe ser complementada a otras escalas por redes secundarias que garanticen la “alimentación” de la red troncal y extiendan su ámbito de servicio a la totalidad del territorio habitado.

Adquieren así enorme relevancia los sistemas de transporte local hacia los que podría reorientarse parte de la flota de guaguas que cubren las rutas principales al ser “sustituídos” por el TGC.

Por otra parte, una importante masa poblacional se concentra en la primera corona metropolitana, y de forma más significativa en Las Palmas de Gran Canaria, así como el pujante crecimiento poblacional que, en virtud de su posición en el Sistema Urbano y de la capacidad de acogida de sus respectivos hinterland territoriales, muestran las dos principales conurbaciones del corredor costero del este: Telde y Vecindario-Arinaga.

Parece razonable pensar, por tanto, que en estos ámbitos territoriales se requiere introducir un escalón intermedio entre la red troncal y los sistemas de transporte más capilares que nutren el mallado menudo del Sistema Urbano.

Este escalón intermedio, que podríamos denominar “red secundaria metropolitana” de transporte colectivo, debe irrigar las principales arterias de los núcleos más extensos y complejos de la Isla.

En este sentido, el PTE-21 ya detectaba determinadas áreas donde parecía aconsejable crear líneas de guaguas que acercasen a los usuarios a la línea ferroviaria del corredor este, las cuales son:

- Línea A: Estación de Telde-La Estrella-La Garita-Melenara-Salinetas-Casas Nuevas-Estación de Telde.
- Línea B: Estación de Vecindario-Cruce de Sardina-El Doctoral-Sardina del Sur-Estación de vecindario.
- Línea C: Estación de El Veril-San Fernando-Tablero-Faro de Maspalomas-Playa del Inglés-Estación del Veril.
- Línea D: Estación de El Veril-Morro Besudo-San Agustín-Bahía Feliz-San Agustín-Morro Besudo-Estación de El Veril.

Estas líneas de guaguas debían tener sus horarios coordinados con los de las estaciones de tren a las que servían, teniendo por norma un servicio cada quince minutos en horas punta, y cada treinta minutos en horas valle.

En todo caso, la pujanza del crecimiento de Telde y el conurbano Vecindario-Arinaga hacen necesario prever, desde ahora, las reservas de suelo necesarias para garantizar la viabilidad futura de esta red secundaria y adecuarla a las principales trazas que vertebrarán el tejido en extensión.

Así pues, el Plan Territorial Especial de Transportes de ámbito insular, o un Plan Territorial Especial específico coordinado con aquel, estudiará la implantación de esta red secundaria, estableciendo las reservas de suelos necesarias para su materialización, determinando tanto su formalización definitiva como los “modos” que hayan de implantarse en cada uno de los ámbitos territoriales seleccionados para su implantación.

Este escalón intermedio, que podríamos denominar “red secundaria metropolitana” de transporte colectivo, debe irrigar las principales arterias de los núcleos más extensos y complejos de la isla. Puede estar sustentada en los modos de transporte colectivo más

convencionales, o dependiendo de la movilidad interna y la configuración formal del tejido, en modos guiados con plataforma reservada: guagua guiada, metro, tranvía, etc., siendo lo más deseable la complementariedad entre los distintos modos.

Esta red secundaria puede estar sustentada en los modos de transporte colectivo más convencionales, o dependiendo de la movilidad interna y la configuración formal del tejido, en modos guiados con plataforma reservada: guagua guiada, metro, tranvía, etc., siendo lo más deseable la complementariedad entre los distintos modos.

Estrategias de Actuación

Sistemas de Transporte	Complementar el TGC con redes secundarias de transporte colectivo de servicio metropolitano.
-------------------------------	--

6.2.4.2.4. Las redeslogísticas: el transporte de mercancías desde la perspectiva del TGC

La entrada de mercancías en la Isla tiene su puerta de acceso en el Puerto de Las Palmas y en el Puerto de Agaete, y en menor medida por el Aeropuerto de Gran Canaria y el Puerto de Arinaga, actualmente en expansión comercial.

Estas infraestructuras de la red de transporte se interconectan mayoritariamente gracias a la red viaria insular, que al tráfico de corto y largo recorrido insular le suma la consideración como ejes especializados en el transporte de mercancías de los principales ejes viarios, la GC-1 y la GC-2.

Aún a pesar de la entrada en servicio del nuevo Puerto de Arinaga, la congestión viaria en el entorno de los principales nodos logísticos de la Isla no ha quedado resuelta.

La ubicación dentro de los núcleos de población colindantes, como Las Palmas de Gran Canaria y Puerto de Las Nieves, ha dado lugar a la interferencia netre el tráfico local, el tráfico de paso y el tráfico de mercancías, favoreciendo la congestión viaria y empeorando los niveles de servicio de los principales ejes viarios.

La posibilidad de potenciar una red específica de transportes de mercancías se debe apoyar en la previsión de sistemas alternativos de transporte que, conjuntamente con la red viaria, van a permitir la descongestión de las vías existentes y, por tanto, la posibilidad de especializar en algunos tramos los usos viarios posibles, o incluso alternar con el tráfico de pasajeros en según qué circuitos y medio de transporte.

Así, a las propuestas ya hechas, el presente Plan añade la posibilidad de reflexionar sobre la utilización de la infraestructura del TGC para el tráfico de mercancías, de manera compatible con el tráfico de pasajeros.

Ello requeriría repensar las franjas horarias de servicio, para compatibilizar ambos tráficos, así como ajustar las previsiones de capacidad de las estaciones previstas para, prever, en su entorno más cercano, plataformas logísticas de mercancías que sirvan para el almacenamiento y distribución de los bienes y servicios.

Estas plataformas logísticas, a modo de estaciones satélites de mercancías, deberían preverse al menos en los principales polos de actividad económica, como son el Puerto de Las Palmas, el Aeropuerto de Gran Canaria y el Puerto de Arinaga, en primera instancia.

En un segundo nivel, habría que hacer esta misma previsión para la extensión propuesta hacia Agaete, considerando el polo de actividad asociado al Puerto de Las Nieves y los tejidos económicos de Las Moriscas, San Isidro y Llano Alegre.

Estos cuatro elementos de comunicaciones exteriores, permiten establecer una plataforma logística de manipulación y distribución de mercancías, que requiere de superficies adecuadas de almacenamiento y depósito, así como unas buenas conexiones no sólo con el exterior

mediante rutas internacionales aéreas y marítimas, sino también internas para asegurar una oferta más competitiva y variada con distintas opciones de comunicación y transporte.

De manera complementaria, para desligar los tráficos pesados de la trama urbana se hace necesario desarrollar determinados ejes especializados en el transporte de mercancías, mediante la previsión de carriles reservados para tráfico pesado, vehículos de carga y/o de alta ocupación, en los ejes de la GC-1, la GC-2 y la GC-3.

Estos carriles especializados, en el momento en que entrase en servicio el TGC, podrían implementarse sobre los actuales corredores viarios en detrimento de su uso por el automóvil, dado que verían reducido su nivel de servicio gracias a la capacidad de atracción de la red de transporte terrestre planteada como elemento estructurador del sistema de transporte público en la Isla.

Estrategias de Actuación

Transporte de Mercancías	Mejorar las conexiones logísticas mediante una red especializada de transporte de mercancías
---------------------------------	--

6.2.4.3. Una oportunidad para fomentar conexiones especializadas para transportes privados alternativos

Otros sistemas de la red de transporte terrestre sobre los que el presente Plan propone abrir una reflexión son los de carácter especializado, es decir, aquellos dirigidos a cubrir necesidades de movilidad que tienen su origen bien en las dinámicas económicas asociadas al tejido turístico y al económico (industrial, logístico) bien a la incentivación de modos más sostenibles de desplazamiento sobre el territorio precisamente en los recorridos más cortos (peatonales y/o ciclables).

6.2.4.3.1. La alternativa de las rutas de conexiones peatonales para los recorridos de corta distancia

Como se ha descrito en el Estudio de Movilidad Insular, la Isla cuenta con muy pocas conexiones peatonales de escala interurbana y las existentes se limitan a unos escasos recorridos muy ligados al tejido residencial consolidado en el sistema urbano, principalmente.

Como se ha enumerado, existen muy pocos recorridos que cuentan con esta infraestructura (al menos que esté dispuesta para el tránsito peatonal: aceras, peatonales...) por lo que la red consta de unos setenta y ocho kilómetros.

Hay que considerar que la Isla tiene una línea de costa 236 Kilómetros y en el ámbito de su franja litoral es donde se pueden dar mayores conexiones, dado que es donde la orografía así lo permite más fácilmente.

Además, existen casos como en la desembocadura de barrancos de la costa norte y el sector oeste de la Isla que podrían presentar otras conexiones complementarias transversales de acceso al interior insular.

Estos recorridos están formalizados mayoritariamente como sendas peatonales, estando muchas veces en contacto directo con la plataforma viaria, o sin que exista diferenciación alguna con la misma, circulándose por el arcén o en sus inmediaciones.

En el caso de la circulación por arcén, ésta es una situación peligrosa en la cual no existe espacio segregado entre el vehículo y el transeúnte; por su parte, cuando existen aceras el espacio peatonal es más o menos adecuado, cumpliendo con la función de avenida urbana.

Para que una red peatonal interurbana funcione, en primer lugar, debe tener continuidad y fácil accesibilidad, y también tener como destino puntos de atracción general para el usuario (usos deportivos, lúdicos, etc.) que aseguren los desplazamientos, sean cortos o largos, a través de la misma.

Atendiendo a estos aspectos, y considerando la capacidad de atracción de los grandes equipamientos de la Isla, así como los movimientos peatonales diferenciales dentro de cada municipio, se proponen en el presente Plan diversas determinaciones para favorecer la conexión peatonal entre los principales núcleos de población así como ciertos enclaves de interés dentro de la zona de influencia del dominio público marítimo-terrestre.

Estas rutas de conexiones peatonales quedan así ligadas con la red viaria existente asegurando unas adecuadas condiciones de seguridad al transeúnte, a la vez que establecen la estructura básica de partida para la configuración territorial de los corredores paisajísticos y litorales propuestos dentro de la Red de Infraestructuras Verdes.

6.2.4.3.2. La oportunidad de fomentar rutas ciclables alternativas frente al automóvil

Actualmente, los recorridos que han podido identificarse como aptos para su uso por las bicicletas no poseen una longitud ni una ubicación que pudieran ser recogidos en la escala de este documento, por lo que tan sólo se cuenta con el carril bici de nueve kilómetros que existe en la Avenida Marítima de Las Palmas de Gran Canaria.

Este carril bici ubicado en el borde litoral oeste de Las Palmas de Gran Canaria es de escasa utilidad en lo que a movilidad se refiere ya que conecta pocos focos atractores para el usuario por lo que su uso suele estar limitado al ocio. Por otro lado, la ubicación de la mayor parte del recorrido, en el lado mar, hace que el cruce transversal sea cuanto menos peligroso, si bien se apunta a grandes deficiencias en este apartado para el resto del territorio insular.

Las condiciones actuales de incentivación y desarrollo de modelos alternativos de desplazamiento buscan intensificar medios más sostenibles de traslado en aquellos recorridos de corta y media distancia en las que el propio transeúnte puede optar por vehículos diferentes.

En este sentido, el transporte por bicicleta se constituye en una alternativa efectiva para los desplazamientos urbanos, y en un medio insular como el grancanario también es una opción eficaz para ciertos desplazamientos interurbanos, sobre todo si se liga a su capacidad para convertirse en un itinerario turístico y/o recreativo de interés.

En la actualidad, recorridos en bicicleta ajenos al ya consolidado de Las Palmas de Gran Canaria se circunscriben a la utilización de la misma plataforma de la infraestructura viaria, y a escasas y puntuales dotaciones en determinados municipios del sur turístico.

Del análisis de los recorridos más transitados, cabe deducir una serie de posibles actuaciones de reforzamiento de la red de transporte ciclable insular en plataforma exclusiva y preferentemente diferenciada de la red viaria para evitar problemas de compatibilidad entre distintos modos de transporte.

Con este objetivo, el presente Plan establece determinaciones y recomendaciones de diseño para que el planeamiento defina aquellos itinerarios ciclables principales atendiendo al interés turístico o a la conectividad local de los distintos recursos de dotaciones y servicios a la población existentes.

6.2.4.3.3. La potenciación como parte de la oferta insular de las principales rutas turísticas insulares

Probablemente el arco perimetral comprendido entre Maspalomas y Agaete es el que aglutina los más espectaculares paisajes de la Isla y, sin embargo, salvo por el tramo Maspalomas-

Mogán, esta belleza no es suficientemente conocida o utilizada como refuerzo de la proyección o imagen de nuestro territorio de cara al turismo.

Evidentemente no se trata de utilizar este territorio, afortunadamente hoy protegido en su inmensa mayor parte, como soporte para actividades turísticas, ni de someterlo a una tensión de uso que ponga en peligro los valores en presencia.

La propuesta que realiza el presente Plan consiste, más bien, en aprovechar la inversión pública en la mejora de la accesibilidad en este arco (variante de la GC-200 entre Agaete y La Aldea, mejora de la GC-200 entre La Aldea y Mogán, reconversión de la GC-500 entre Maspalomas y Mogán) para inducir una recualificación sustancial de la GC-200 y de la GC-500 en este arco, no ya en términos de aumento de su eficiencia funcional, como tales ejes, sino en su enorme potencial como itinerarios turísticos.

De esta forma, además de prestigiar el destino en su conjunto, se estaría reforzando la proyección de desarrollo turístico de La Aldea y la costa norte, en los términos de excelencia propugnados en el presente Plan.

6.2.4.4. Propósitos de ordenación insular para la red de transporte terrestre

Cualquier sistema alternativo de transporte público colectivo debe enfatizar el menor impacto ambiental que su implantación territorial pueda suponer respecto al viario canalizador de tráfico de coches, que ya de por sí tiene impactos negativos en contaminación atmosférica y acústica, en consumo de energía y suelo, y en un significativo mayor número de accidentes.

Frente al uso indiscriminado del coche en el marco de una movilidad creciente, los medios alternativos de transporte público colectivo deben ofrecer accesibilidad a los centros urbanos y una mínima afección territorial fuera de las zonas urbanas de las poblaciones, reduciendo o limitando su efecto barrera en el territorio.

En el marco de lo previsto en el Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes de Canarias, las decisiones en relación con la ordenación de las redes de transporte terrestre habrán de ser adoptadas teniendo en cuenta los siguientes propósitos de ordenación insular:

- Estructurar la conectividad territorial de los principales puntos de acceso exterior de la Isla en el Puerto de Agaete, el Puerto de Las Palmas y el Aeropuerto de Gran Canaria.
- Potenciar la movilidad entre los núcleos poblacionales más importantes y con mayor expansión de la Isla.
- Proporcionar una mayor y mejor accesibilidad a la población a sus lugares de trabajo y a los servicios.
- Organizar y articular el territorio con un sistema alternativo al viario exclusivo para automóviles existentes en la actualidad.

6.3. RV: La configuración en corredores de las Redes Viarias

La peculiar morfología de la isla de Gran Canaria, caracterizada principalmente por una red radial de barrancos profundos que parten desde el interior de la misma hacia las zonas costeras, marca la definición de la red viaria existente, la cual se encuentra organizada respondiendo en consecuencia a una estructura arco-radial.

Dada la orografía insular, las vías costeras que conforman el mencionado anillo, poseen trazados más suaves que las del interior, las cuales presentan fuertes pendientes y multitud de curvas de radio reducido, con un trazado propio de carreteras de montaña, y que denotan, en muchos casos, un pasado de antiguos caminos de herradura, que fueron posteriormente aprovechados para ser utilizados como explanada para el desarrollo de las infraestructuras viarias.

Así, la red viaria insular, con una longitud próxima a los mil trescientos kilómetros, posee una estructura general en forma de anillo que, bordeando la isla conecta con un conjunto de vías radiales que unen la zona costera con el centro de Gran Canaria, otorgando acceso a las medianías y las cumbres.

Esta estructuración territorial de la red viaria insular se corresponde también con la distribución de usos y los flujos de actividad existentes en la Isla, pues está claro que los principales centros de actividad y asentamientos de población se localizan en la zona costera.

En efecto, la concentración peculiar de población y actividades económicas primeramente en Las Palmas de Gran Canaria, y después en el corredor costero entre Telde y Arinaga han dado lugar históricamente a una red de vías de acceso a Las Palmas de Gran Canaria, que se convertía de esta manera en el principal punto de conexión entre las vertientes norte y este de la Isla.

Sin embargo, la materialización en los últimos años de parte del mallado territorial propuesto ha conseguido inducir cambios en el fenómeno metropolitano insular, rompiendo la pulsión monocéntrica en torno a la capital insular para abrir paso a un modelo policéntrico de asentamientos de población desplegado por toda la zona costera insular, principalmente.

Este modelo policéntrico de asentamientos presenta un gradiente jerárquico relacionado con la posición de cada núcleo en el mallado territorial y su distancia relativa de los grandes centros de servicio (como la capital insular o el sur turístico) y de comunicación con el exterior (Puerto y Aeropuerto, en especial).

Así, la ejecución de algunas grandes infraestructuras previstas (como la GC-3 de circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, o el desdoblamiento y prolongación de la GC-2 entre Arucas y Agaete, o la ampliación y prolongación de la GC-1 hasta Puerto Rico) han introducido importantes dinámicas correctoras de algunos de los problemas señalados, tal y como fue previsto en el momento de defender dichas propuestas.

Resta ahora, por tanto, completar la red viaria de accesibilidad territorial, consolidando la malla territorial viaria conformada por vías periféricas (concéntricas o no), vías radiales y una combinación de ambas.

Esto pasa por consolidar las condiciones de servicio del corredor litoral en tanto que principal eje vertebrador de los desarrollos económicos y urbanísticos, así como potenciar el papel del corredor interior para canalizar en la primera periferia metropolitana los flujos insulares norte, centro y sur desde Arucas hasta la llegada al Aeropuerto de Gran Canaria.

Deben igualmente completarse las operaciones de segregación de los flujos insulares respecto de los tejidos urbanos de los núcleos más dinámicos de la plataforma litoral del este, con el añadido de un sistema insular de transporte público y el reforzamiento del corredor interior con la vía tangencial de Telde, la variante aeroportuaria y la conexión interior entre Carrizal-Arinaga-Vecindario, como forma de contribuir al reforzamiento del rol territorial.

Asimismo, es necesario completar los ejes transversales de conexión asegurando su continuidad en aquellos casos en que han quedado incorporados a la red arterial de los principales núcleos de población, como es el caso de Agaete, La Aldea, San Mateo, Santa Brígida o Teror).

6.3.1. La actualización de las dinámicas insulares de movilidad: el Estudio de Movilidad Insular

A resultados de la actualización de la diagnosis que se contiene en la Memoria de Información, se ha incorporado un Estudio de Movilidad Insular al presente Plan para ajustar las dinámicas insulares de movilidad en lo que al sistema de transporte se refiere.

Según este Estudio de Movilidad Insular, el conjunto de carreteras incluidas en la red viaria insular existente, excepto las travesías urbanas, suman una longitud de aproximadamente 1.300

kilómetros, que expresados en términos porcentuales en función de su clasificación jerárquica se reparten del siguiente modo:

Longitud de la red de carreteras en función de su importancia como canales de tráfico

Tipo de vía	Longitud (km)	%
Autopistas y Autovías	112,95	9
Red Principal	288,16	22
Red Complementaria	390,38	30
Red Local	501,54	39
Total	1293,03	100

Fuente: elaboración propia a partir del Plan de Aforos 2008 del Cabildo de Gran Canaria.

De estos datos cabe destacar que la red de alta capacidad existente en la Isla supone el 9 % del total de la red de carreteras. El restante 91% de las carreteras insulares lo constituye la red principal, complementaria y local. En términos generales, son vías de calzada única con un carril por sentido de circulación, calzada estrecha (con anchos comprendidos entre los 5 y los 7 metros), sin arcones, y pequeños radios de curvatura que no permiten alcanzar velocidades superiores a los 40-60 Km/h.

De esta generalización, en lo que se refiere a características de la vía, hay que excluir los accesos a los principales núcleos de población y a las áreas estratégicas de actividades económicas, como son la GC-10, la GC-110 o la GC-500.

Además, el 85 % de los corredores viarios se localizan a lo largo de la plataforma costera este y sur y en el entorno de Las Palmas de Gran Canaria, de tal manera que la red viaria insular está estructurada por un corredor principal litoral y un incipiente corredor interior. Entre ambos se han ido conformando diversos ejes secundarios transversales.

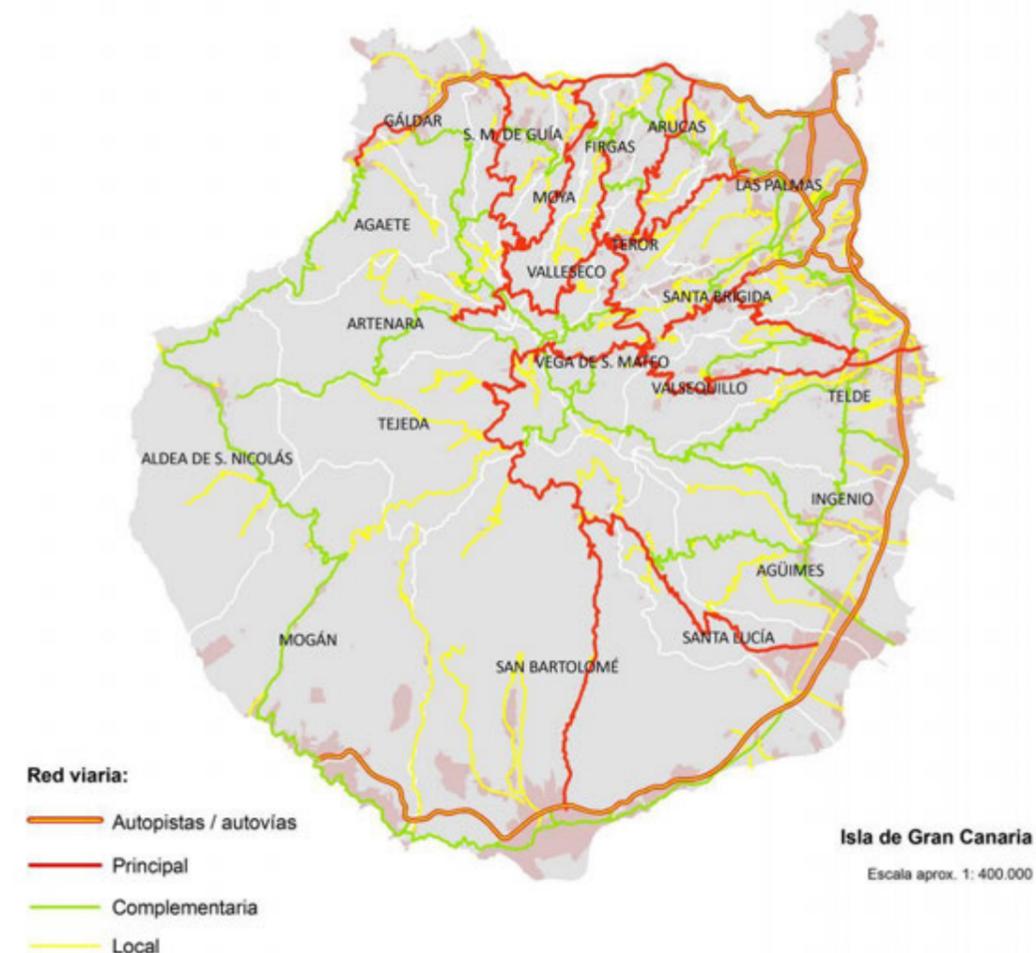
Los dos primeros corredores están constituidos por una serie de arcos viarios concéntricos, de entre los cuales destacamos aquél que se apoya en la plataforma costera, y que se constituye tanto como corredor articulador de piezas territoriales, como distribuidor hacia el sistema radial interior.

Los diversos ejes secundarios están formados por una serie de corredores transversales que conectan el interior de la isla con la plataforma litoral.

En la parte noreste de la isla, dicha red se organiza, a grandes rasgos, en dos corredores viarios, que discurren relativamente paralelos entre sí y que son la carretera GC-3 de circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria y las autovías GC-1 para los desplazamientos hacia el sureste y la GC-2 para los desplazamientos hacia el noroeste.

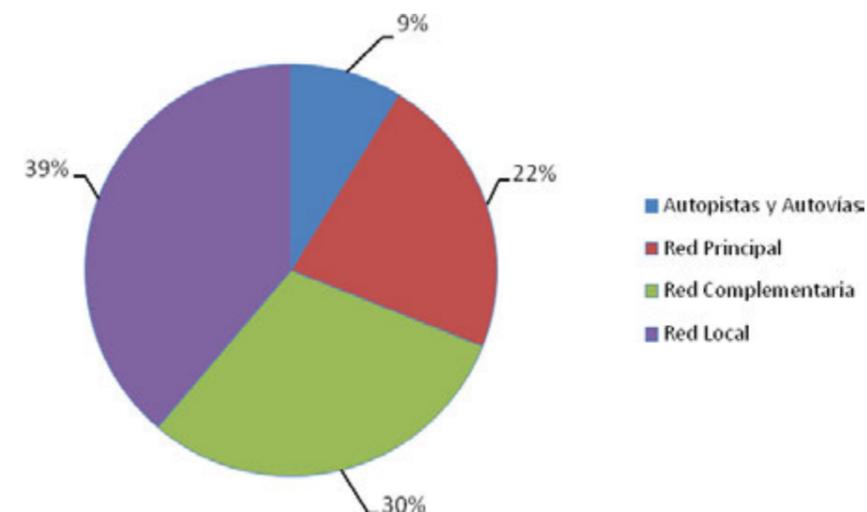
Una serie de corredores transversales, por los que se accede al interior de la isla permiten concretar una malla territorial de accesibilidad viaria de grandes dimensiones, como es el caso de la GC-15 de acceso al centro por Santa Brígida y Vega de San Mateo, la GC-10 de acceso a Telde, o la GC-21 de acceso a Teror.

Jerarquía de la Red Viaria Insular



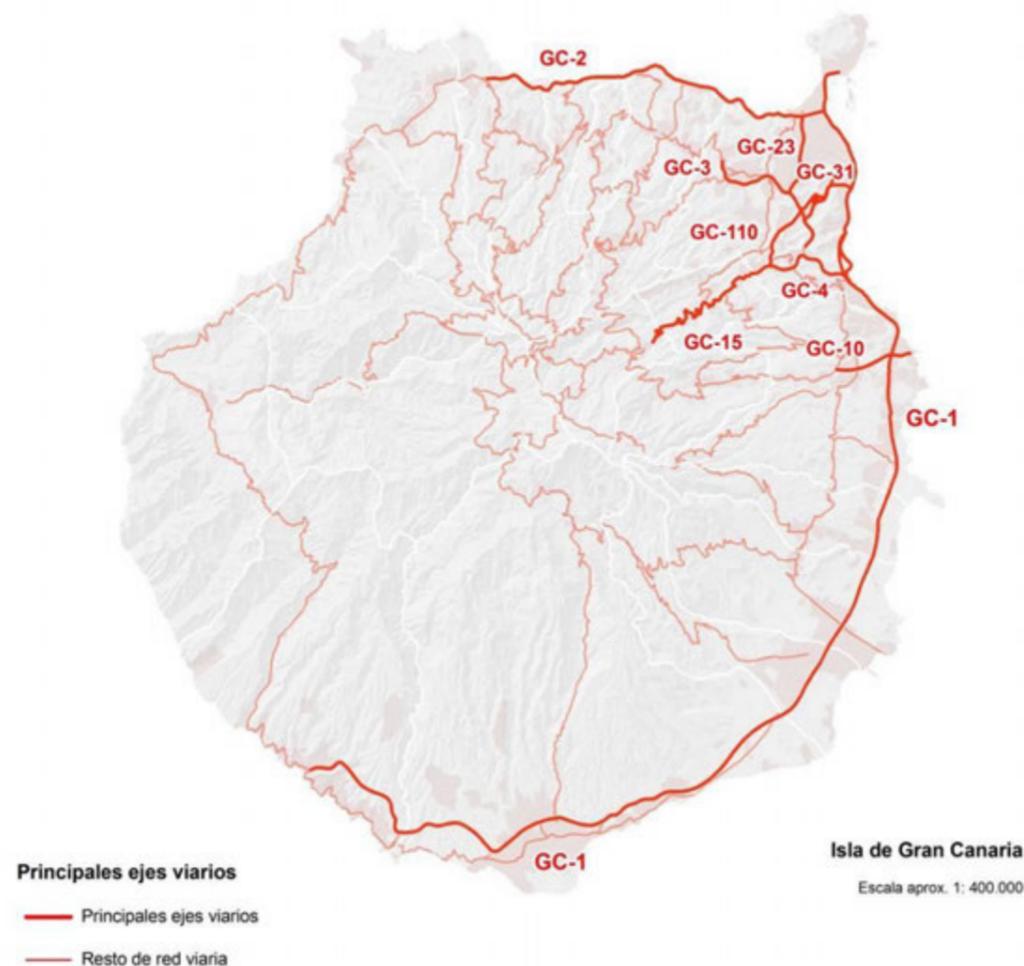
Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa Oficial de Carreteras del Cabildo de Gran Canaria.

Distribución porcentual de la red de carreteras



Fuente: elaboración propia a partir del Plan de Aforos 2008 del Cabildo de Gran Canaria.

Esquema de los principales ejes viarios en el transporte insular



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Plan de Aforos 2008 del Cabildo de Gran Canaria.

Tras el estudio de los datos de tráfico aportados en el Estudio de Movilidad Insular, a partir de los niveles de aforo de la red viaria, se deduce que el mayor índice de demanda se produce en las vías de doble calzada, siendo la GC-1 la vía con los tramos de mayor índice de tráfico, con una intensidad media diaria de 100.000 vehículos lo que la constituye en el principal eje vertebrador de comunicación de la Isla.

Cabe destacar, que el tramo de la GC-1 que discurre entre el túnel de La Laja y el enlace de Belén María, soporta unos índices de tráfico considerables, recogiendo los tráficos de entrada y salida del Área Metropolitana de Las Palmas, derivándolos en sentido sur por la GC-1, por la GC-3 de circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, y en sentido norte por la GC-2.

El resto de infraestructuras viarias de alta capacidad soportan un tráfico superior a 50.000 vehículos diarios, como ocurre con la GC-3 de circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, parte de la GC-2 y de la GC-23, y la GC-10 que conecta la GC-1 con el núcleo de Telde.

Por debajo de este índice de tráfico, entre los 20.000 y los 50.000 vehículos diarios se encuentran la GC-15, que sin ser una vía de alta capacidad es el principal eje de conexión transversal hacia el centro de la isla, o la GC-4 como variante de Tafira que conecta la GC-3 con la GC-15, y la GC-31 y la GC-110 de acceso al centro por Barranco Seco desde el enlace del mismo nombre.

Se observa, por tanto, que los corredores viarios más cargados son aquellos que comunican la capital insular con las plataformas litorales del este y con la del noroeste (GC-1; GC-3; GC-2; GC-

31; GC-23), con el acceso al centro a través de los núcleos de Santa Brígida y Vega de San Mateo (GC-15), así como los principales ejes de comunicación que distribuyen y evacúan el tráfico proveniente de las medianías del centro-este de la isla, hacia el corredor norte-sur (GC-1), como es el caso de la GC-10.

Si se procede a cotejar los datos de tráfico recogidos en el anterior Plan, se comprueba que el reparto de tráfico se mantiene a grandes rasgos y la tendencia de crecimiento de la demanda, aunque ralentizada en los últimos años, ha mantenido la demanda en los principales corredores.

En cualquier caso, todas las carreteras presentan algún tipo de carencia en su sección transversal, aunque las principales deficiencias se deben tanto al ancho de los carriles como a la geometría de los arcones. Este déficit supone problemas en el tránsito de los vehículos por las carreteras (red principal, complementaria y local), acentuados en los casos de carreteras de montaña.

Respecto al resto de la red viaria insular, lo más notable de esta estructura vial es que, si se considera la distancia media de desplazamiento como un buen indicador del nivel de servicio de la red viaria existente, dicha estructura arco-radial es la que presenta una menor distancia media entre puntos de origen-destino.

Por lo tanto, el modelo de ordenación arco-radial propuesto por el anterior Plan para la red viaria insular denota que dicha estructura vial presenta una solución de menor distancia media entre puntos de origen y de destino, cuya consolidación ha quedado confirmada con la evolución reciente de la demanda.

Así, el corredor litoral, constituido al norte por la GC-2 y al sur por la GC-1, se ha afianzado como el eje viario con mayor tráfico de la Isla, estableciéndose la Plataforma Litoral del Este como el área territorial con mayor densidad de tráfico, seguida de la Comarca Noroeste.

De igual modo, el resto de vías que se distribuyen por el Área Metropolitana de Las Palmas, así como los accesos a los principales núcleos de población y áreas estratégicas de actividades económicas, soportan elevados índices de tráfico.

6.3.1.1. La ordenación de la red viaria en el PIO/GC 2004

La red viaria insular que se proponía en el PIO/GC 2004, más que un modelo viario capaz de invertir tendencias de movilidad, se configuraba como una red que completase y mejorase la existente, centrándose en la mejora de las condiciones de accesibilidad y movilidad en el arco costero Norte-Este-Sur.

Esta configuración territorial surgía del análisis de la red de carreteras existente, con sus problemas de trazados sinuosos, secciones escasas, travesías urbanas, etc., que respondía a la lógica histórica del proceso de asentamientos de la población en la Isla. Era más densa en el sector noreste, donde precisamente es más densa la población, y se ramificaba hacia el sur, hacia las zonas turísticas de sotavento, siguiendo el corredor costero de la plataforma litoral del este, que permite la fácil construcción de vías de alta capacidad y el enlace con el Aeropuerto de Gran Canaria.

Pretender que un modelo de red viaria insular, sea éste arborescente o circular, pudiera modificar sensiblemente estos parámetros resultaba a todas luces improbable. Era más razonable pensar que las actuaciones en la red viaria insular podían corregir o matizar ciertas tendencias o crear algunas nuevas áreas colonizables para nuevas actividades estratégicas, pero no invertir el proceso histórico de asentamiento de la población en la Isla.

Así pues, a partir de estos antecedentes, el PIO/GC 2004 propuso establecer las siguientes acciones sobre la red viaria insular:

- Se proponía una red en malla de grandes dimensiones que estructurase el arco costero norte-este-sur apoyada en las vías de alta capacidad del corredor litoral y en

la configuración de un corredor interior de interconexión de los distintos núcleos de población.

- El corredor litoral se prolongaría por el norte hasta La Aldea de San Nicolás, mediante la creación de una nueva vía de media capacidad en prolongación de la GC-2 y por el sur hasta el Puerto de Mogán con la continuación de la GC-1.
- El corredor interior discurriría por las medianías insulares, desde la zona alta de Santa María de Guía hasta El Doctoral, conectando entre sí y con Las Palmas de Gran Canaria todas las aglomeraciones de este arco insular. Su incorporación a la red viaria insular permitiría aligerar de tráfico al corredor litoral de alta capacidad, jerarquizar los tráficos de conexión entre la plataforma costera y las medianías, y favorecer la creación de un entramado reticular adecuado para soportar el desarrollo de muy diversas actividades de tipo residencial, industrial, terciario o de equipamiento.
- Igualmente, se estimó como necesario mejorar la accesibilidad al centro de la Isla entre Tafira y Santa Brígida, por la existencia de varios asentamientos urbanos que requerían de una red viaria con mayor capacidad de tráfico.
- El resto de los accesos radiales al centro de la Isla, el arco oeste del cinturón litoral y las carreteras del interior se mantuvieron en sus trazados existentes, con determinadas actuaciones de ensanche de las plataformas, o de mejora en los radios de las curvas, o de incorporación de protecciones y medidas de seguridad, según la capacidad de la vía y la conflictividad del tramo.
- Por último, se planteó la regeneración o inclusión de nuevas vías locales de importancia supramunicipal, para resolver los enlaces y relaciones entre núcleos desarrollados y los crecimientos urbanísticos previstos, así como para organizar el crecimiento en las zonas de interés estratégico identificadas en el Modelo de Ordenación.

Además, la Administración Insular reconocía que la creación de nuevos corredores viarios para responder al crecimiento continuo de la motorización no podía ser un proceso indefinido. Los cambios socioeconómicos habidos en los últimos diez años han afectado a los patrones de movilidad, con el crecimiento en las largas distancias de los viajes y un continuo crecimiento del nivel de motorización.

Así, en Gran Canaria ha continuado aumentando el índice de motorización hasta una media de 0,73 vehículos por habitante, cuando en el año 2000 rondaba los 0,69 vehículos por habitante.

Parque de vehículos según tipo para la isla de Gran Canaria. Años 2003-2007

Tipo de vehículos	2003	2004	2005	2006	2007
Camión	31.577	33.654	35.715	37.925	39.648
Vehículo mixto adaptable	28.797	31.546	34.895	38.234	41.367
Furgoneta	27.697	27.255	26.456	25.947	26.528
Todo Terreno	17.381	18.537	19.789	21.478	22.432
Autobús	1.811	1.850	1.932	1.971	2.045
Turismo	339.157	354.043	365.527	378.181	396.786

Tipo de vehículos	2003	2004	2005	2006	2007
Motocicleta	20.159	21.779	24.759	29.418	34.564
Tractocamión	1.378	1.431	1.528	1.699	1.768
Otros automóviles	1.733	1.929	2.186	2.518	2.795
Ciclomotor	26.042	27.555	28.884	30.177	31.729
Vehículo especial	3.473	3.773	4.299	4.760	5.068
Remolques y semirremolques	4.790	5.038	5.245	5.584	5.781
TOTALES	503.995	528.390	551.215	577.892	610.511

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

Ante la necesidad de cortar la tendencia en un punto y crear medios de transporte alternativos que facilitasen la movilidad de las personas y mercancías, el PIO/GC 2004 propuso la incorporación en el corredor norte-este de la Isla de un nuevo transporte público ferroviario o en plataforma reservada.

La densidad de desplazamientos existentes en el corredor litoral entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, estimada para el año 2000 en más de doce millones de pasajeros/año transportados por los servicios públicos regulares, y el incremento previsible de la población y de las actividades económicas en dicho corredor, ponían a este ámbito territorial en el umbral de justificar la implantación de un sistema de transporte de mayor capacidad.

Este medio de transporte alternativo permitiría cortar la tendencia de incremento en los desplazamientos de vehículos privados mejorando las condiciones de circulación y seguridad en los desplazamientos en el corredor litoral sin necesidad de crear nuevas vías alternativas distintas a las ya previstas, y a su vez, aumentar la velocidad comercial del transporte colectivo, disminuyendo los tiempos de recorrido del usuario.

Hay que tener en cuenta que las especiales características orográficas de la Isla hacen que la mayor parte de la red viaria no reúna las características estructurales propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles conceptualizadas en el marco normativo vigente, debiendo ser encuadradas como carreteras convencionales y, en algunos casos, como vías de montaña.

En el anterior Plan, estas infraestructuras viarias en función de sus características estructurales estaban recogidas como actos de ejecución cuya implantación territorial quedaba regulada directamente en el régimen de usos de la zonificación, en función del nivel de alcance e intensidad compatible con el nivel de protección de cada zona.

Sin embargo, la necesidad de dar una cobertura territorial integral e integrada en materia de transporte terrestre ha demostrado insuficiente esta regulación anterior.

En algunos supuestos, el régimen de usos de la zonificación limitaba las intervenciones de modernización viaria previstas en la normativa aplicable sobre carreteras existentes. En otros casos, las actuaciones podían tener lugar en algunos tramos de la vía y en otros no, en función del régimen de usos de cada concreta zona por la que transcurriese el trazado de la misma.

A tenor de estas circunstancias, en el presente Plan se abandona esta ineficaz técnica normativa para aquellas actuaciones de nueva vía, manteniéndose su previsión para la modernización de vía, aunque estableciendo las recomendaciones de ordenación necesarias para asegurar la adecuación de las vías existentes y previstas al rol territorial que les corresponde dentro de la

mallas viarias de grandes dimensiones que sirven de soporte estructural básico de los desarrollos urbanos y de las actividades económicas en el Modelo de Ordenación Insular.

6.3.1.2. La configuración de la red viaria insular en el Modelo de Ordenación Insular

El presente Plan mantiene el modelo de ordenación planteado por el anterior PIO/GC 2004, que se articulaba en una malla viaria de grandes dimensiones que sirve de soporte estructural básico de los desarrollos urbanos y de las actividades económicas.

A resultas de la actualización de la diagnosis que se contiene en su Memoria de Información y de los datos aportados por el Estudio de Movilidad Insular, se ha caracterizado la red viaria insular bajo el prisma de la realidad territorial analizada.

Esta malla viaria está conformada por las carreteras regionales, insulares y municipales al servicio del transporte y el desplazamiento de personas y bienes, jerarquizadas de conformidad con la legislación vigente.

En cuanto al marco regulatorio general se han revisado y actualizado los contenidos normativos teniendo en consideración:

- El Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- La Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.
- El Decreto 131/1995, de 11 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias.

Todo ello sin perder el objetivo fundamental de regular la implantación de infraestructuras viarias en el territorio insular garantizando unos niveles de servicio adecuados a las diferentes funciones asignadas a las vías por el Modelo de Ordenación Insular.

6.3.1.2.1. Caracterización de la red viaria insular

Para establecer una previa caracterización de la red viaria insular que permita asignar una función territorial a cada elemento de la red a partir de su clasificación o agrupación desde diferentes estructuras jerárquicas, ha sido necesario analizar aspectos tales como:

- Las características estructurales de las vías, que diferencia entre autopistas y autovías (ambas de alta capacidad), vías para automóviles (de media capacidad) y carreteras convencionales.
- El régimen competencial, que diferencia entre vías de interés regional, vías de competencia insular y vías de competencia municipal. No hay vías de interés estatal en la Isla.
- La jerarquía que establecían las DOGT en su momento, que diferenciaba entre red básica, red intermedia, red local y red agrícola.
- El rol territorial asignado en el Modelo de Ordenación Insular, que diferencia entre corredor litoral, corredor interior, transversales de conexión, ejes interiores y radiales, y ejes locales estructurantes.

Respecto a las características estructurales, las diferencias entre autopistas, autovías, vías para automóviles y carreteras convencionales, se han analizado en función de sus características de proyecto, construcción y señalización, de acuerdo con la legislación vigente.

Esto ha permitido alcanzar unas definiciones teóricas sobre las características geométricas y de servicio que debieran alcanzar los diferentes tipos de vías, muy útiles a la hora de establecer las recomendaciones de ordenación para la gestión y explotación de la red viaria existente.

Por su parte, en cuanto al régimen competencial la diferencia entre vías insulares y municipales se ha establecido atendiendo, por un lado, al Mapa Oficial de Carreteras de Gran Canaria aprobado por el Pleno de la Corporación Insular en mayo del año 2000 y actualizado en dos ocasiones; y por otro lado, atendiendo a los convenios de cesión de titularidad firmados con los diferentes municipios así como los inventarios municipales de bienes.

Para las carreteras declaradas de interés regional, dado que constituyen la red básica junto con otras vías consideradas de primer nivel por el presente Plan, se ha tenido en cuenta el Decreto 92/2009, de 30 de junio, de modificación del Decreto 247/1993, de 10 de septiembre, por el que se clasifican las carreteras de interés regional.

ITINERARIO	TRAMO DE LA CARRETERA	DENOMINACIÓN ANTERIOR	DENOMINACIÓN ACTUAL
Las Palmas de Gran Canaria – Mogán – La Aldea de San Nicolás – Las Palmas de Gran Canaria	La Aldea de San Nicolás – Agaete	C-810	GC-200
	La Aldea de San Nicolás – Agaete	-	GC-2
	Agaete (Puerto de Las Nieves) – Agaete (núcleo urbano)	-	GC-172
	Agaete (núcleo urbano) – El Pagador	C-810	GC-2
	El Pagador – Enlace Arucas Costa	C-810	GC-207
	El Pagador – Enlace Arucas Costa	-	GC-2
	Enlace Arucas Costa – Las Palmas de Gran Canaria (Torre Las Palmas)	C-810	GC-2
	Las Palmas de Gran Canaria (Plaza Belén María) – Pasito Blanco	GC-1	GC-1
	Variante Aeroportuaria	-	GC-1
	Pasito Blanco – Arguineguín – Glorieta de Tauro	-	GC-1
	Glorieta de Tauro – Playa de Mogán	C-812	GC-500
	Barranco de Tauro – Cruce Playa de Mogán	-	GC-1
	Cruce Playa de Mogán – Mogán	C-810	GC-200
Mogán – La Aldea de San Nicolás	C-810	GC-200	
Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria y ramales	Valle de Jinámar (enlace Potabilizadora) – Tamaraceite (Glorieta Las Mesas)	-	GC-3
	Tamaraceite – Tenoya – Arucas Costa	-	GC-3
	Nueva Paterna – Plaza de América	-	GC-23

ITINERARIO	TRAMO DE LA CARRETERA	DENOMINACIÓN ANTERIOR	DENOMINACIÓN ACTUAL
	Pico Viento – Vega de San José	-	GC-31
	Enlace de Salto del Negro – Glorieta de Bandama (Monte Lestiscal)	-	GC-4
Ramal de acceso a Arucas (incluye circunvalación a Arucas)	Ramal de acceso a Arucas	¿?	GC-20
	Circunvalación de Arucas	¿?	GC-20
Ramal de acceso a Santa Brígida	Las Palmas de Gran Canaria (Teatro) – casa del Gallo (Tafira) – Conexión con GC-4	C-811	GC-110
	Monte Lestiscal (Glorieta de Bandama) – Santa Brígida	C-811	GC-15
Ramal de acceso a Telde (incluye circunvalación a Telde)	Las Remudas – Telde (acceso a Telde)	-	GC-10
	Circunvalación de Telde	-	GC-100 – GC-41
Las Palmas de Gran Canaria – Telde – Ingenio	Vía tangencial de Telde	-	GC-5
	Conexión Ingenio	-	GC-19

Ha de tenerse en cuenta que además de las relacionadas en el citado Decreto, puede ocurrir que, en aplicación del artículo 12 del Reglamento de Carreteras de Canarias, el Gobierno de Canarias deba añadir las carreteras que cumplan en su totalidad o en tramos determinados al menos uno de los siguientes requisitos:

- Que se entienda como vía de circunvalación de la Isla.
- Que sean carreteras de largo recorrido que unan puntos distantes de la vía de circunvalación de la Isla y comuniquen, además, con importantes núcleos de población o actividad económica, todo ello proporcionalmente a la superficie y población de cada isla.
- Que sean carreteras que comuniquen la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria con el Aeropuerto de Gran Canaria o con alguno de los puertos de interés general, en este caso con el Puerto de Las Palmas, el Puerto de Salinetas y el Puerto de Arinaga.
- Que sean carreteras que comuniquen la vía de circunvalación insular o las descritas en el segundo epígrafe con el Aeropuerto de Gran Canaria o con alguno de los cotados puertos de interés general.
- Que sean carreteras que comuniquen la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria o las vías descritas en el primer y segundo epígrafes con centros de especial interés por su actividad.

Basado en estos requisitos, el presente Plan propone al Gobierno de Canarias en sus correspondientes fichas de actuaciones territoriales la incorporación de determinadas vías a la red básica de interés general en el itinerario insular principal, que constituye a su vez el corredor litoral del Modelo de Ordenación Insular.

ITINERARIO	TRAMO DE LA CARRETERA	DENOMINACIÓN ANTERIOR	DENOMINACIÓN ACTUAL
Las Palmas de Gran Canaria – Mogán – La Aldea de San Nicolás – Las Palmas de Gran Canaria	Ramal de acceso al Puerto de Salinetas desde la GC-1	-	GC-117
	Ramal de acceso al Aeropuerto de Gran Canaria desde la variante aeroportuaria de la GC-1	-	-
	Ramal de acceso al Puerto de Arinaga desde la GC-1	-	-
	Ramal de acceso al Puerto de Arguineguín desde la GC-1	C-812	GC-500
	Variante de población de la GC-200 a su paso por el núcleo urbano de La Aldea de San Nicolás	-	GC-200

Por su parte, la red intermedia está compuesta por el resto de vías que dan acceso a los diferentes núcleos urbanos de entidad territorial. La red local está formada por aquellas vías que funcionan como directrices y estructurantes del sistema urbano, así como generadoras de su desarrollo, regulándose en las correspondientes fichas de actuaciones territoriales del presente Plan aquellas de este grupo que se consideran relevantes para el Modelo de Ordenación Insular.

Por último, la red agrícola está formada por el resto de viales que dan acceso a las áreas rurales y facilitan su uso productivo. Su regulación desde el presente Plan se asocia a los usos y actividades del sistema rural, pero no se grafían al no considerarse estructurantes a escala territorial.

6.3.1.2.2. Modelización de la red viaria insular

Respecto al rol territorial asignado en el modelo de ordenación insular, el presente Plan mantiene el modelo de ordenación planteado por la Administración Insular, que se articulaba en una malla viaria de grandes dimensiones que sirve de soporte estructural básico de los desarrollos urbanos y de las actividades económicas, conformada por:

- **Corredor litoral:** constituido por un anillo cerrado formado por vías paralelas y cercanas a la costa insular, y que conecta la capital insular con las principales zonas de actividad económica, sistemas generales insulares, zonas turísticas litorales y asentamientos urbanos costeros, que se materializa por las carreteras de nivel básico GC-1 hasta su prolongación a Puerto de Mogán, GC-2 hasta su prolongación a La Aldea de San Nicolás, y la GC-200 en su tramo entre La Aldea de San Nicolás y Puerto de Mogán.
- **Corredor interior:** constituido por un arco viario interior formado por vías paralelas a la costa insular, que se materializan en las medianías del noreste y este de la Isla por las carreteras GC-20 (Firgas-Arucas), la GC-3, la futura GC-5 Tangencial de Telde y su prolongación hasta la variante aeroportuaria, donde converge con la GC-1. Tiene prevista su prolongación hasta El Doctoral por el oeste del conurbano Arinaga-Vecindario.
- **Transversales de conexión:** constituido por aquellas vías que conectan los dos corredores principales, litoral e interior, para conformar un mallado territorial de

soporte al sistema urbano, que el presente Plan considera pertenecientes a la red de nivel básico.

- **Interiores y radiales:** constituido por aquellas vías que, en muchos casos, parten desde los corredores litoral o interior penetrando en la orografía insular hasta los núcleos de medianías y cumbres.
- **Locales estructurantes:** constituido por aquellas vías de titularidad municipal (carreteras y vías urbanas) consideradas fundamentales para la vertebración territorial del sistema urbano insular.

El objetivo de esta caracterización multicriterio de la red viaria insular es que, con la aprobación del presente Plan, la ordenación de la red viaria insular en él establecida pueda considerarse como Plan Insular de Carreteras, a los efectos de lo determinado en el artículo 26 del Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias.

Asimismo, comportará la afectación tácita de las carreteras señaladas como insulares y su inmediata incorporación, provisional y no excluyente, al inventario de bienes y derechos del Cabildo de Gran Canaria. Todo ello sin perjuicio de que el Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte, o en su caso el Plan Regional de Carreteras, acometa de forma exhaustiva la confección definitiva del correspondiente catálogo oficial de carreteras.

En conclusión, la red viaria insular queda así modelizada a partir de seis grupos de elementos que surgen de la combinación de las diferentes adscripciones a una u otra estructura jerárquica de las expuestas. La concreta pertenencia de una vía a uno de estos grupos permite conocer su rol territorial y el objetivo de ordenación que debe alcanzar dentro de la red viaria insular.

Jerarquía por las características estructurales							
		Alta Capacidad (autopistas y autovías)		Media Capacidad (vías para automóviles)		Convencionales	Calles
Jerarquía derivada de las DOGT	Red Básica	1Básica de Alta Capacidad	1.1 BAC Corredor Litoral	2Básica de Media capacidad	2.1 BMC Corredor Litoral	3Básica Convencional	-
			1.2 BAC Corredor Interior		2.2 BMC Corredor Interior		
			1.3 BAC Transversales		2.3 BMC Transversales		
	Red Intermedia	-	-	4 Intermedia Convencional	5 Intermedia Estructurante Urbana		
	Red Agrícola	-	-	-	-		
Red local estructurante	-	-	-	6Local Estructurante			

El resto de carreteras de la red viaria insular se mantienen en sus trazados actuales, pudiendo el planeamiento de manera justificada prever actuaciones de modernización que no impliquen cambio de clasificación o la implantación de nueva infraestructura viaria.

6.3.1.2.3. Actuaciones territoriales sobre la red viaria insular

El presente Plan plantea mejorar la seguridad, accesibilidad y vialidad de la red viaria insular existente, actuando en cada caso en función de la importancia de la vía en el contexto territorial, la intensidad de tráfico que soporta y la demanda de accesibilidad a los núcleos de población y áreas estratégicas de actividad económica.

La persecución de estos objetivos conlleva determinar para cada carretera los márgenes de protección y servidumbre asociados a las mismas, de manera que posteriormente se pueda proceder a realizar las actuaciones territoriales necesarias de modernización o de nueva vía para ajustar las carreteras existentes a su rol territorial de acuerdo con las exigencias que imponen las Instrucciones de Trazado de Carreteras editadas por el Ministerio de Fomento.

Las actuaciones que se plantean son, por una parte, la respuesta a las deficiencias detectadas en el diagnóstico realizado, y por otra parte, las que se consideran necesarias para alcanzar los objetivos de ordenación propuestos en el Modelo de Ordenación Insular.

Para acotar estos conceptos se ha establecido una relación comprensiva de aquellas actuaciones territoriales que, de acuerdo con la normativa aplicable, son consideradas intervenciones de modernización o de nueva vía sobre la red viaria insular.

Así, se encuadran como actuaciones de modernización viaria, aquellas intervenciones que mejoran la capacidad y seguridad de tráfico de los trazados sin variar la funcionalidad de las carreteras existentes, mientras que las actuaciones de nueva vía son aquellas intervenciones para la definición de una vía de comunicación no existente, según lo previsto en el Modelo de Ordenación Insular del presente Plan.

Para la materialización de la mayoría de estas actuaciones territoriales se debe pasar por un proceso que implica, según el caso, la planificación, el proyecto y la ejecución de las obras necesarias, y por último, la explotación de la infraestructura resultante.

En caso de que se produjese un cambio de clasificación en función de las características estructurales por una intervención de modernización viaria, el presente Plan opta por considerar dicha actuación como una nueva carretera, a los efectos de su planificación territorial y urbanística.

Es el caso de determinadas propuestas para descatalogar determinadas carreteras o tramos de la red viaria insular, por pérdida sobrevenida de sus funciones bien por la entrada en servicio de vías que actualmente las sustituyen o por estar así previsto. Las propuestas que se incluyen en el presente Plan son:

ITINERARIO	TRAMO DE LA CARRETERA	DENOMINACIÓN ANTERIOR	DENOMINACIÓN ACTUAL
Las Palmas de Gran Canaria – Mogán – La Aldea de San Nicolás – Las Palmas de Gran Canaria	Glorieta de Tauro – Playa de Mogán	C-812	GC-500
	La Aldea de San Nicolás – Agaete	C-810	GC-200
Ramal de acceso a Santa Brígida	Las Palmas de Gran Canaria (Teatro) – Casa del Gallo (Tafira) – Conexión con GC-4	C-811	GC-15

Para estos casos, cuando se produzca efectivamente la pérdida de funcionalidad sobrevenida por entrada en servicio de la vía sustituta, se establece la obligación de acometer las acciones necesarias para deshabilitarlas, siendo obligatoria la reintegración paisajística del trazado descatalogado, así como, en su caso, la eliminación total o parcial de la calzada y de sus obras de paso y contención.

No obstante, el anterior Plan establecía que para cualquier actuación territorial sobre la red viaria que supusiera la creación de nuevos trazados se debería desarrollar un Plan Territorial Especial de dicha infraestructura para definirla territorialmente y relacionarla con los

asentamientos urbanos, los sistemas generales y los ámbitos de protección, existentes y previstos por el planeamiento. A tal efecto se establecía su necesidad para:

- Variantes importantes, en tramos especialmente conflictivos, en los que se sucedan demasiadas curvas de radio mínimo o se alarguen excesivamente los recorridos.
- Duplicaciones de calzadas, en los casos en que la ampliación de sección no fuera fácil, manteniendo en un sentido la actual y en el sentido opuesto la nueva, que marcharía con un trazado a distinta cota del existente.
- Infraestructuras para evitar barrancos y lomos, mediante viaductos y túneles, respectivamente, de gran longitud (superior a los 50 metros), que incidan de forma clara en la accesibilidad y, por lo tanto, en la ordenación urbanística y el crecimiento poblacional de las zonas o núcleos urbanos afectados, siempre que dicha actuación no estuviera incluida en otro instrumento de ordenación, en forma detallada y con planteamiento de las alternativas.

Sin embargo, estas determinaciones han resultado excesivamente poco realistas con el marco normativo propio de carreteras, limitando la legalidad de la mayoría de actuaciones de modernización viaria. Principalmente, esto se ha debido a que el requisito de longitud establecido (superior a los 50 metros) ha supuesto un error conceptual en cuanto a la diferenciación entre una actuación de modernización viaria y una actuación de nueva vía.

Según el marco normativo vigente, una variante de carretera se puede seguir considerando una actuación de modernización aun llegando a alcanzar los cinco kilómetros de longitud de trazado. Por otra parte, en el Reglamento de Carreteras en Canarias se plantea que la distancia entre enlaces en el trazado de una carretera debe superar al menos los dos kilómetros para un mismo tramo de carretera.

Ante estas evidencias, el presente Plan replantea la necesidad de remisión a Plan Territorial Especial de aquellas actuaciones de modernización que puedan afectar al trazado de una carretera, o tramo de vía, en una longitud máxima acumulada de tres kilómetros.

A partir de esta longitud de carretera es previsible plantear que más que una actuación de modernización viaria se trata de una actuación de nueva vía, toda vez que puede llegar a plantear nuevos enlaces no previstos inicialmente con las zonas o núcleos urbanos afectados.

Además, al tratarse ahora sí de una gran longitud relativa respecto a la longitud media de los tramos de carretera en la Isla, su previsión requiere ser definida territorialmente y relacionarla con los asentamientos urbanos, los sistemas generales y los ámbitos de protección, existentes y previstos por el planeamiento.

No obstante, para aquellas actuaciones territoriales en la red viaria insular que requieran de una planificación territorial y urbanística previa, a parte de las determinaciones que al respecto se establezcan en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte en materia de red viaria, y subsidiariamente a aquel, se ha regulado un marco normativo de aplicación al planeamiento.

Salvo que exista algún procedimiento de aprobación de un proyecto de carretera en tramitación, o que la totalidad del trazado de una actuación que requiera planificación previa en el presente Plan se integre en un ámbito territorial sujeto a un Ámbito de Ordenación Estratégica mediante un Plan Territorial Parcial, será necesario formular con carácter previo el Plan Territorial Especial pertinente de acuerdo con el marco normativo aquí establecido.

La concreción de las actuaciones territoriales viarias, en relación con cada Plan Territorial Especial, se realizará definiendo la totalidad del eje o itinerario a acometer, esto es, el correspondiente corredor viario tal y como ha sido conceptualizado en la normativa. Para ello

debe contener las determinaciones necesarias (urbanísticas y sectoriales) tendentes a garantizar su continuidad funcional futura, así como las fases, etapas o tramos en que pueda o deba acometerse su ejecución, garantizando, en su caso, la funcionalidad territorial de cada una de las fases y la adecuación a las disponibilidades presupuestarias.

En este sentido, para cada actuación en materia de red viaria se han establecido las estrategias de ordenación y recomendaciones de ordenación necesarias, que deben ser tenidas en consideración por los diferentes instrumentos de planeamiento previstos para adecuar su ordenación a las previsiones estratégicas en materia de redes viarias del Modelo de Ordenación Insular del presente Plan.

Es decir, las estrategias de ordenación a las que están asociadas estas actuaciones territoriales son normas directivas del Modelo de Ordenación Insular del presente Plan, mientras que la actuación específica correspondiente es una recomendación de ordenación a partir del diagnóstico realizado en este Plan.

De esta manera, cualquier actuación específica planteada puede ser sustituida por otra con la condición de que finalmente posibilite el desarrollo eficiente de la estrategia de ordenación correspondiente.

6.3.1.3. Propósitos de ordenación insular para la red viaria

De acuerdo con lo aquí expresado, las determinaciones de este Plan se han establecido con el objetivo básico de configurar una red viaria insular en malla de grandes dimensiones que estructure territorialmente el arco costero norte-este-sur apoyándose en el corredor litoral y en el corredor interior.

Con el objetivo de consolidar este modelo de ordenación de la red viaria insular se plantea la mejora de la accesibilidad al corredor litoral, como principal eje viario de comunicaciones, realizando actuaciones para lograr una mayor capacidad y seguridad en la GC-1, GC-2 y GC-3 y su integración paisajística y ambiental con los espacios protegidos y los valores naturales, culturales y paisajísticos existentes en su el ámbito de actuación.

De igual modo, se da preferencia a la consolidación del corredor interior en la Plataforma Litoral del Este, de manera complementaria al actual corredor litoral y al medio de transporte alternativo con infraestructura propia y modo guiado previsto en dicho ámbito. Se abandona la prolongación de dicho corredor interior como vía de media capacidad entre Firgas, Moya y Santa María de Guía ante la falta de demanda, considerándose oportuna la adecuación de la red viaria existente y la mejora de las conexiones de los principales núcleos de población en este ámbito territorial con el corredor litoral, cuyo principal eje de comunicaciones es la GC-2.

El objetivo territorial de este Plan es concentrar los esfuerzos en promover la consolidación de ambos corredores en toda la extensa plataforma insular del este, en la que se concentran la mayor cantidad de tráficos de larga distancia y de conexión entre núcleos de población y áreas estratégicas de actividad económica, mediante las correspondientes vías transversales de conexión para acortar las distancias entre origen y destino, mejorando la velocidad de servicio de las vías y ayudando a reducir los niveles de congestión actuales.

Por otro lado, también se abandona la idea de crear un nuevo corredor transversal de acceso al centro insular con una mayor capacidad de tráfico, apostando por consolidar la GC-15 como principal eje viario entre Las Palmas de Gran Canaria, Santa Brígida, San Mateo y Tejeda y potenciando las conexiones de interés turístico con Maspalomas (GC-60) y La Aldea (GC-210) como vehículo para diversificar los accesos a los recursos turísticos del interior de la Isla.

Para potenciar el papel de la GC-15 como principal eje viario, se propone reforzar el nivel de servicio de la GC-3 como principal tramo del corredor interior con su prolongación hasta Arucas, y la mejora alternativa del arco viario interior del Área Metropolitana de Las Palmas, que

interconecta los municipios de Arucas, Teror, San Mateo, Valsequillo y Telde, acondicionando la sección de las calzadas, los radios de las curvas y las protecciones en relación con la capacidad de la vía, la conflictividad del tramo y el impacto ambiental y paisajístico.

Todo ello conlleva la necesidad de que las determinaciones de este Plan sobre ordenación de las redes viarias cubran los siguientes propósitos sectoriales:

- Dotar a la red viaria de unos niveles de servicio adecuados a las diferentes funciones asignadas a las vías por el Modelo de Ordenación Insular.
- Asegurar la accesibilidad a todos los asentamientos de población de la Isla, con viarios adecuados al rol territorial de cada uno.
- Propiciar el adecuado desarrollo del transporte colectivo.
- Garantizar las conexiones viarias con los puntos de acceso exterior de la Isla, puertos y aeropuerto.
- Contribuir a la estructuración urbana de los desarrollos de tejido productivo primario, económico, residencial y turístico previstos en el Modelo de Ordenación Insular.
- Lograr que la circulación de personas y mercancías sea segura, rápida y eficaz.
- Priorizar el uso y aprovechamiento de las infraestructuras viarias existentes sobre las nuevas implantaciones.

6.3.2. El Corredor Litoral: el cierre ponderado del anillo insular

El corredor litoral canaliza los flujos interinsulares norte-sur, apoyándose en el este en la GC-1 y en el norte en la GC-2. Ambas vías principales quedan enlazadas mediante la GC-3 de circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria.

Como ya se advirtió en el Capítulo 4 de esta Memoria de Ordenación, la GC-1 incluso ampliada a seis carriles adolece de un importante nivel de saturación, especialmente en el tramo comprendido entre el Puerto de Las Palmas y el Aeropuerto de Gran Canaria.

Ello es debido al incremento del tráfico de vehículos privados, intensificados por la clara adscripción de Telde a la dinámica metropolitana, así como el tráfico correspondiente al transporte público y de mercancías, de gran intensidad entre los principales polos de actividad económica situados en esta extensa plataforma insular

Por su parte, la GC-2 presenta problemas puntuales de congestión debido a que aún no ha sido posible terminar de configurar una calzada con iguales condiciones en todo su trazado. Presenta tramo con estrangulamiento de carriles, soluciones provisionales de desdoblamiento, e incluso travesías urbanas.

La entrada en servicio de la GC-3 ha permitido evitar los tráficos de paso en el entorno urbano de Las Palmas de Gran Canaria, mejorando las velocidades de servicio en toda la red viaria del Área Metropolitana de Las Palmas. Sin embargo, la escasez de puntos de enlace con la trama urbana y la mala resolución de los enlaces principales respecto a la demanda previsible provoca retenciones y problemas de congestión puntuales que, previsiblemente, se irán incrementando a medida que se potencie su papel articulador de servicios metropolitanos.

Por otra parte, la puesta en servicio del modo de transporte alternativo con infraestructura propia y modo guiado en sus ejes norte (solamente, hasta Arucas) y sur (hasta Maspalomas) permitirá liberar en buena medida a la GC-1 y a la GC-2 de la carga del transporte público, mejorando la velocidad comercial de éste y descongestionando de tráfico estas vías.

De igual modo, la prevista prolongación de la GC-1 hasta Mogán y de la GC-2 hasta La Aldea mejorarán las condiciones de acceso y de servicio en todo el corredor litoral. Mientras que la prolongación de la GC-3, con la ejecución de la denominada Tangencial de Telde hasta el

Aeropuerto de Gran Canaria, permitirá absorber buena parte de los tráficos entre los distintos núcleos de población entre Las Palmas de Gran Canaria y Telde que hoy día saturan la GC-1 en este tramo.

Con esta nueva vía se consolidará el corredor interior, lo cual permitiría diversificar mediante una vía alternativa de conexión entre los distintos núcleos de población existentes las necesidades de movilidad en este ámbito territorial.

Estrategias de Actuación

Corredor Litoral	<p>Mejorar las conexiones logísticas entre centros de transporte y polos de actividad económica.</p> <p>Interconectar tramas urbanas y equipamientos metropolitanos en torno al corredor costero.</p>
------------------	---

6.3.2.1. Actuaciones sobre la GC-1

Aun habiendo sido notablemente mejorada la capacidad de servicio de la GC-1 con la ampliación de carriles y la previsión del desplazamiento del transporte público a una plataforma reservada, permanecen sin resolver tres cuestiones fundamentales:

- Ni el modo de transporte alternativo con infraestructura propia y modo guiado ni las nuevas vías propuestas absorberán el tráfico de mercancías de relación entre el Puerto de Las Palmas y el tejido productivo económico en torno al Aeropuerto de Gran Canaria y al Puerto de Arianga, que de hecho hoy día se sigue produciendo a través de la GC-1 en el tramo comprendido entre la potabilizadora y el Puerto de Las Palmas a pesar de que en este punto el enlace con la circunvalación de Las Palmas permite diversificar los itinerarios de acceso a la ciudad.
- El Puerto de Las Palmas, por su posición en fondo de saco no tiene tampoco una conexión directa o “especializada” con el corredor interior, pues para acceder desde el área portuaria a cualquiera de los dos puntos de articulación con dicho corredor (por los túneles de Julio Luengo o por el enlace de Lady Harimaguada) es necesario utilizar el tramo urbano de la GC-1, comúnmente conocido como la Avenida Marítima, donde irremisiblemente el tráfico privado y el de mercancías interfieren continuamente.
- El corredor litoral en el sureste soporta un tráfico medio diario de 45.000 vehículos de los cuales una buena parte tienen como destino u origen los distintos núcleos de población que “cuelgan” de la GC-1, de tal modo que la correlación de distintos enlaces junto con la gran cantidad de tráfico soportada supone una saturación de grado medio que, en horas punta, podría alcanzar diariamente la cota de alto.

A tenor de estas cuestiones, se hace necesario plantear la mejora de las conexiones logísticas entre los principales centros de transporte y los polos de actividad económica, así como la mejora de los accesos a los principales asentamientos de población (como es el caso de Telde, Vecindario, San Fernando de Maspalomas o El Tablero) para los que se prevé un incremento poblacional muy dinámico en los próximos años.

En algunos casos, estos asentamientos presentan problemas de accesibilidad y tránsito, con un grado medio de saturación de su red viaria que pasa a alto en épocas de demanda comercial o en hora punta.

Se requiere, por tanto, replantear la forma y disposición de los enlaces con las principales redes viarias, en particular la GC-1 y, en su caso, plantear nuevos viales de servicio que ayuden a distribuir mejor el tráfico de agitación local.

Para mejorar las condiciones de servicio para el tráfico de mercancías, por la especial concentración de actividades económicas y productivas que se dan en el entorno de la GC-1, podría ser razonable la creación de una conexión diferenciada en los tramos más congestionados o de difícil resolución, conectando directamente los principales nodos de comunicación, tales como el Puerto de Las Palmas, el Aeropuerto de Gran Canaria o el Puerto de Arinaga, mediante soluciones viarias que resulten técnicamente viables que independicen el transporte de mercancías del resto de tráficos.

Sin embargo, en algunos de estos tramos su condición de vía urbana, impide soluciones de ampliación de carriles, por lo que se requiere de auténticas variantes de trazado que, en algunas situaciones, deban dar lugar a túneles o puentes para salvar las distancias a recorrer.

Estas infraestructuras además deberían asegurar su compatibilidad con las actividades portuarias y aeroportuarias, así como asegurar una correcta integración paisajística con los entornos urbanos que atraviesen, por lo que parece más prudente la previsión de un vial especializado, o carril reservado para el tráfico pesado, asociado a la actual traza de la GC-1, aprovechando las actuaciones de transformación planteadas en parte de su recorrido y la previsible pérdida de demanda con la entrada en servicio del modo de transporte alternativo de infraestructura propia y modo guiado.

6.3.2.2. Actuaciones sobre la GC-2

Con carácter general, el desdoblamiento de la GC-2, actualmente ejecutado en parte, ha mejorado la capacidad de servicio de esta vía, aunque aún permanecen sin resolver cuatro cuestiones fundamentales:

- El Puerto de Agaete se ha constituido en el principal nodo de transporte de personas y mercancías con la isla de Tenerife, estando prevista su ampliación para acoger más actividad portuaria, aún a pesar de la difícil accesibilidad existente y la escasa capacidad de la GC-2 para absorber los previsibles incrementos en el tráfico de mercancías hacia y desde Las Palmas de Gran Canaria.
- Los previsibles crecimientos urbanísticos en el entorno de Las Moriscas en Agaete, en los Llanos de los Quintanas y en la Vega de Gáldar, así como la incipiente oferta turística de naturaleza asociada a La Aldea, hacen prever que el tramo de la GC-2 entre San Isidro y Agaete incremente su demanda de tráfico en los próximos años.
- La prolongación de la GC-2 entre Agaete y La Aldea, deja en evidencia la interferencia del tráfico de paso con el tráfico local en los cascos de Agaete y del Puerto de La Aldea con una difícil solución vial por los condicionantes orográficos y ambientales de su recorrido.
- Los tramos de travesía urbana y de estrangulamiento de la calzada entre Bañaderos y San Andrés-Pagador impiden unas condiciones de servicio adecuada y la recalificación territorial y urbanística de los núcleos de población que atraviesa.

Para asegurar el refuerzo de la capacidad de articulación territorial de la GC-2 es necesario, primeramente, asegurar unas condiciones homogéneas de trazado y sección en todo su recorrido, desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Agaete.

Esto implica resolver los estrangulamientos existentes planteando las variantes de trazado y de población correspondientes. Dada la estrechez de la plataforma costera sobre la que transcurre la GC-2 y ante la posibilidad de cercenar cualquier desarrollo de los núcleos de población actualmente afectados por tramos de travesías urbanas, la implantación de nuevas vías que sustituyan al corredor viario actual deberá ponderar la fragmentación resultante de los terrenos con potencial agrícola existente con las nuevas áreas de oportunidad que surjan en el entorno de dichos núcleos.

En caso de existir estas áreas de oportunidad, deben dimensionarse en función del rol territorial de los núcleos de población a los que quedarán adscritos destinándose a su recalificación territorial y urbanística, a la diversificación de su base económica y a la recuperación de los valores ambientales y paisajísticos existentes, y en particular, a la recuperación del dominio público marítimo-terrestre.

Por otro lado, los crecimientos urbanísticos previstos en torno a la Vega de Gáldar, los Llanos de los Quintana y Las Moriscas deben articularse con la actual GC-2, mediante los viales de servicio y adecuación de enlaces que se requieran para asegurar una correcta distribución del tráfico de agitación local. Por lo que este Plan renuncia a plantear una variante de trazado de la GC-2 en el tramo comprendido entre Santa María de Guía y San Isidro en Gáldar, recientemente puesto en servicio.

Dado el previsible incremento de tráfico derivado de los futuros crecimientos residenciales, económicos y comerciales en el entorno de la GC-2, estos desarrollos urbanísticos para poder implantarse deberán resolver su accesibilidad de tal manera que no comprometan el nivel de servicio de la GC-2.

Así, los nuevos desarrollos urbanísticos previstos a ambos márgenes de la carretera deberán articularse transversalmente con ella, y delimitarse perimetralmente de forma clara mediante el viario local estructurante correspondiente, con el fin de asegurar su separación respecto de las piezas agrícolas de relevancia estratégica y valor estructurante colindantes.

Asimismo, deberá estudiarse la posibilidad de habilitar un vial o carril especializado que conecte los desarrollos de tejido productivo económico en Las Moriscas en Agaete o en San Isidro en Gáldar (San Isidro) con el Puerto de las Nieves en Agaete. Esto implicará, a su vez, la especialización de los accesos al Puerto de Las Nieves y su zona de servicio, para evitar interferir con el tráfico local.

Por último, la ejecución de la nueva carretera de Agaete a La Aldea, actualmente ya iniciada, resolverá los problemas de seguridad y trazado de la actual GC-200 aunque parece aconsejable replantear el punto de enlace al llegar al Valle de La Aldea. La consolidación del tejido productivo primario de La Aldea, con su constante industrialización, y los crecimientos urbanísticos asociados a la nueva oferta turística conllevarán un incremento del tráfico entre el Puerto de La Aldea y el casco urbano de La Aldea.

Dado que la actual carretera de conexión no reúne condiciones de sección y alzado suficientes para asumir el incremento previsible de tráfico se considera adecuado plantear una variante de trazado que, a su vez, rodee los principales núcleos de población, diversificando los accesos al casco urbano de La Aldea.

Esta nueva vía, que se propone en torno a los márgenes del Barranco de La Aldea, requiere para posibilitar la continuidad del trazado el replanteamiento de los puntos de enlace tanto con la GC-200 como con la prolongación de la GC-2, en ejecución.

6.3.2.3. Actuaciones sobre la GC-200

La nueva traza de prolongación de la GC-2 lleva también aparejada la necesidad de afrontar actuaciones complementarias sobre el tramo de la antigua carretera GC-200 que quedará en condiciones reducidas de servicio, atendiendo a su nuevo rol territorial dentro del corredor litoral. En este sentido, la nueva carretera de prolongación de la GC-2 entre Agaete y La Aldea plantea al mismo tiempo un problema y una oportunidad en relación con la antigua traza de las GC-200 en este tramo.

- El problema estriba en que al convertirse la GC-200 en este tramo en una traza secundaria de uso infrecuente, e interceptada en algunos tramos por la nueva vía, corre el riesgo de entrar en un proceso de abandono y deterioro aumentando incluso la inseguridad de algunos tramos.

- La oportunidad radica en que la singularidad de la belleza de los paisajes del Macizo de Tamadaba por los que transita la GC-200 la convierten en un itinerario de gran interés turístico susceptible además de ser transformada en su diseño con el objeto de optimizar esa cualidad.

Por lo tanto, las actuaciones que se prevean sobre la traza de la GC-200 han de buscar potenciar el carácter turístico y escenográfico de este itinerario, la resolución en su caso de los accesos imprescindibles a los núcleos y asentamientos de población existentes y su integración ambiental con los valores naturales, culturales y paisajísticos en presencia.

Más concretamente, el previsible desarrollo de una oferta turística en La Aldea, singular y limitada en extensión, pero significativa en su proyección de empleo, junto con la incertidumbre en la evolución de la economía de base primaria, hacen previsible una cierta oscilación de la población laboral hacia el sector turístico.

La conectividad con los desarrollos turísticos litorales del sur y con los recursos de interés turístico del centro insular cobran así mayor importancia para canalizar los flujos de tráfico de una población, residente y turística, que no puede ser únicamente atendida en los nuevos desarrollos turísticos locales.

Por esta razón, la GC-200 entre Agaete y Mogán, una vez desprovista en su mayor parte del rol territorial de accesibilidad al Valle de Agaete y el Macizo de Tamadaba, se convierte en un potencial itinerario de excelencia turística al converger en su trazado importantes valores naturales, culturales y paisajísticos.

Para su puesta en valor, es necesario desarrollar un proyecto de recualificación sustancial de la GC-200 como itinerario turístico, que incluiría la mejora de la sección y trazado de la actual carretera, así como el desarrollo de áreas estanciales equipadas, asociadas a miradores, rutas y senderos peatonales o a los núcleos urbanos de su entorno. Estas actuaciones no debieran comportar, salvo por causas justificadas, variantes significativas ni impactos innecesarios en un entorno altamente sensible, buscando la integración paisajística y la recualificación turística de su trazado entre Agaete y La Aldea y entre La Aldea y Mogán.

6.3.3. El Corredor Interior: la mejora de accesibilidad y articulación viaria inter núcleos

El Corredor Interior canaliza los flujos entre los distintos núcleos de población de su entorno para absorber los tráficos de agitación local; hacia el sur se apoya actualmente en la traza de la GC-100 y en el norte se apoya sobre la traza de la GC-3 y de la GC-20 conectando Jinámar con Arucas y Firgas, a partir de donde se ramifica por las vías existentes irrigando el tráfico local entre Firgas y Santa María de Guía.

En tanto no se ejecute la prolongación de la GC-3 hasta el Aeropuerto de Gran Canaria, la denominada Tangencial de Telde, la traza de la GC-100 ha venido conectando desde Jinámar con Telde, Ingenio y Agüimes, para concluir en Arinaga.

La formalización del Corredor Interior, sobre la traza de la GC-3 en el ámbito del Área Metropolitana de Las Palmas ha supuesto un cambio de fase en el proceso de metropolización. Sin duda, los efectos de dicho cambio de fase han resultado en primera instancia beneficiosos, al romper la pulsión de atracción del centro urbano tradicional, y al liberar al tejido urbano de la interferencia de los flujos de tráfico de paso.

La nueva accesibilidad periférica de la capital insular trajo además aparejada la demanda de localización en el entorno de la circunvalación de grandes equipamientos de escala metropolitana (hospitales, ciudad deportiva, complejos comerciales) incrementando ostensiblemente la accesibilidad de los ya existentes (campus universitario). Además, ha proyectado al entorno de la misma la pulsión de crecimiento poblacional, aflorando nuevas

centralidades y consolidando, por extensión, las centralidades tradicionales del arco metropolitano, como Arucas, Tafira y Tamaraceite.

Por lo tanto, la entrada en servicio de la GC-3 ha supuesto un cambio en las dinámicas territoriales que ha permitido reducir someramente la presión urbanística en la franja costera, trasladar actividades y residencia a nuevos ámbitos de desarrollo, y reequilibrar las dotaciones y equipamientos en toda el área metropolitana, al tiempo que se ha reforzado la red de accesibilidad territorial y se ha redistribuido el tráfico de personas y mercancías.

Sin embargo, todo el potencial territorial del Corredor Interior en el Modelo de Ordenación Insular está aún por desarrollar, no habiéndose producido cambio alguno en las dinámicas de movilidad y tráfico que contradigan su oportunidad o congruencia territorial.

Hacia el norte, la finalización de la cuarta fase de la GC-3 en su conexión con Arucas, permitirán extender al corredor entre Tamaraceite y Firgas los efectos de movilidad y accesibilidad ya repercutidos por la GC-3 en el resto del Área Metropolitana de Las Palmas. Esto redundará en disminuir el tráfico en la GC-2 a su acceso a Las Palmas de Gran Canaria, lo cual contribuirá a redimensionar los enlaces con la GC-23 y la GC-1 (esto es, los túneles de Julio Luengo entre Plaza de América y Playa de Alcaravaneras). Además, permitirá dotar a toda la comarca norte, entre Firgas y Santa María de Guía de un recorrido alternativo en medianías a partir de la red viaria existente, que confluiría en el inicio de la GC-20 en Firgas.

Hacia el sur, los incrementos poblacionales en los distintos núcleos y asentamientos de población entre Telde y Arinaga, así como el tránsito de mercancías desde o hacia las principales áreas estratégicas de actividad económica en el entorno del Aeropuerto de Gran Canaria o del Puerto de Arinaga, han provocado el incremento en los niveles de saturación de la actual GC-1 como único eje viario de comunicaciones norte-sur.

Por ello, el trazado del Corredor Interior debe cumplir unos objetivos territoriales de amplia escala reforzando la accesibilidad entre asentamientos y articulándose con las nuevas piezas receptoras de servicios y equipamientos metropolitanos, sin introducir mayor confusión en la definición del sistema urbano.

Para ello, es necesario prever la prolongación de la GC-3, desde Jinámar hasta el Aeropuerto de Gran Canaria. Con esta nueva vía, que resultaría ser una variante de la GC-100, se separarían los tráficos de paso del tráfico de agitación local. De esta manera, la actual traza de la GC-100 podría ser recualificada como parte de la red arterial, interconectando los núcleos entre Jinámar, Telde y El Goro.

A partir de este punto, la prevista ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria, fuerza a trazar una variante de la GC-1 para posibilitar la circunvalación del complejo aeroportuario y el Parque Aeroportuario de Actividades Económicas previsto por el presente Plan, de tal manera que confluyen en este ámbito los dos corredores, el interior y el litoral.

Como quiera que, pasado el Aeropuerto de Gran Canaria, las dinámicas poblacionales y de actividad económica de Carrizal, Arinaga y Vecindario, y en menor medida de Ingenio y Agüimes, siguen en crecimiento continuado, se hace prudente volver a desdoblarse los corredores. Esta vez, se trataría de prolongar el Corredor Interior desde Carrizal mediante una nueva vía sensiblemente paralela a la GC-1 hasta el nudo de El Doctoral, atravesando los altos de los Llanos de Arinaga en Corralillos y Sardina del Sur.

A partir del enlace de El Doctoral con la GC-1, el Corredor Interior invierte su posición respecto del Corredor Litoral hasta Mogán, sobre la actual traza de la GC-500 que se configura como una vía estructurante de los desarrollos turísticos existentes y previstos en este ámbito territorial.

Estrategias de Actuación

Corredor Interior	Interconectar tramas urbanas y equipamientos metropolitanos en torno al Corredor Interior. Prolongar el Corredor Interior hacia el Sur.
-------------------	--

6.3.3.1. Actuaciones sobre la GC-3

La nueva accesibilidad periférica que proporciona la GC-3 a la capital insular ha proyectado al entorno de la misma la pulsión de crecimiento urbanístico, aflorando nuevas centralidades vinculadas a los grandes equipamientos comerciales (Las Arenas, Siete Palmas, La Ballena), deportivos (Ciudad Deportiva) o docentes (Campus Universitario) que se han implantado en su itinerario.

De esta manera, una importante masa de población se ha aglutinado en torno a los nuevos desarrollos urbanísticos, desplazada en buena medida de otros distritos de la capital insular (pues paradójicamente el crecimiento poblacional bruto de la ciudad es prácticamente nulo) y que se relocaliza ahora en los nuevos distritos de Siete Palmas o Ciudad del Campo y en la extensión de Tamaraceite y Lomo Los Frailes, y con menor intensidad en Las Torres.

Esta relocalización poblacional, ha permitido a su vez la recualificación urbana del tejido consolidado en algunos sectores de la ciudad, como es el caso de Guanarteme y en menor medida de Arenales, sectores de suelo urbano consolidado donde la ausencia de suelo vacante ha requerido la transformación del tejido antiguo inadecuado a las nuevas necesidades residenciales.

Sin embargo, este reposicionamiento de las centralidades urbanas en el perímetro de máxima accesibilidad del Corredor Interior ha provocado una saturación prematura de la GC-3, debido a cuestiones tales como:

- Una insuficiencia de viales estructurantes urbanos que vertebren la relación entre las antiguas y las nuevas centralidades provocando un efecto añadido de desplazamiento de los flujos internos de la ciudad al nuevo canal de la GC-3 que facilita un mejor acceso a los nuevos centros de servicios.
- Una sobresaturación de los tramos comprendidos entre los principales nudos de acceso a los equipamientos metropolitanos, que absorben un importantísimo caudal de tráfico de agitación local que satura los puntos de acceso a la ciudad e interfiere con los flujos de tráfico de largo recorrido.
- Un importante déficit en la concepción y diseño de las solicitudes sobrevenidas de tráfico en la GC-3, tanto para la disposición de los enlaces que acometen en puntos carentes de canales de reparto adecuados al caudal que absorben y con muchas dificultades de redimensionado o mejora, como por la práctica inexistencia de viario de servicio que diversifique los puntos de penetración en la trama urbana.

La envergadura de estos problemas es troncal, pues ya en el anterior PIO/GC 2004 se deducía la importancia de consolidar un cinturón articulado de equipamientos metropolitanos vinculados a la circunvalación de la capital insular para facilitar el acceso a estos equipamientos del conjunto de la población insular, como forma de romper la dinámica monocéntrica para favorecer el desarrollo de las centralidades periféricas escalonadas.

La GC-3 presenta un cierto grado de saturación, principalmente en los enlaces hacia Ciudad del Campo, Tamaraceite, Siete Palmas, La Ballena y Lomo Blanco, con incrementos selectivos de tráfico que reducen las condiciones de servicio provocando problemas puntuales de congestión. Estos problemas puntuales, cada vez más recurrentes, hacen evidente que esta vía en sus

condiciones actuales requiere adecuar sus características de trazado y nivel de servicio para soportar el importante rol territorial que le va a asignar el presente Plan como principal tramo del Corredor Interior. Por ello, se requiere tanto replantear la forma y disposición de los enlaces que tiene la GC-3 con los principales ejes viarios de conexión local como plantear en su caso nuevos viales de servicio que ayuden a distribuir mejor el tráfico de agitación local evitando su trasvase a la GC-3.

En este sentido, la prolongación del cinturón viario de la GC-3 entre Tenoya y Arucas, tal cual se está ejecutando, debe también ajustar la resolución de sus enlaces y cruces con la trama urbana circundante para no repetir los problemas puntuales de capacidad y congestión viaria que se han sucedido en el resto de tramos de dicha vía que están actualmente en servicio. La previsión de concentrar equipamientos autonómicos, insulares y supramunicipales de nueva planta en sus márgenes provocará nuevas solicitudes de movilidad que deben ser tenidas en consideración a la hora de replantear sus enlaces y cruces, para no repetir los mismos problemas diagnosticados en los tramos ya ejecutados de la GC-3.

Se requiere, por tanto, replantear la forma y disposición de los enlaces con los principales ejes viarios de conexión local y, en su caso, plantear nuevos viales de servicio que ayuden a distribuir mejor el tráfico de agitación local o itinerarios alternativos de conexión para los tráficos de paso entre distintos puntos de enlace de la GC-3. Sobre todo, teniendo en cuenta que algunos de los núcleos y asentamientos de población que se articulan por la GC-3 (como es el caso de Ciudad del Campo, Tamaraceite, Tenoya, Santidad, Cardones o Arucas) presentan actualmente problemas de accesibilidad y tránsito, con un grado medio de saturación de su red viaria que pasa a alto en épocas de demanda comercial o en hora punta.

Asimismo, la prolongación de la GC-3 entre Jinámar y el Aeropuerto de Gran Canaria, la denominada Tangencial de Telde, pretende resolver la continuidad del Corredor Interior con un trazado alternativo que permita absorber parte del tráfico diario de 45.000 vehículos que soporta la GC-1 con origen o destino en las medianías de Las Palmas de Gran Canaria, Telde y Valsequillo.

Desde este Plan, la prolongación del Corredor Interior con un trazado viario nuevo que se superpone a las complejas relaciones urbanas existentes en este ámbito, corre el peligro de fragmentar aún más la delicada articulación de los tejidos existentes entre Marzagán y Jinámar. Para mitigar este efecto desestabilizador, los enlaces y vías de servicio de los que se dote esta prolongación deben buscar apoyarse en la actual GC-100 para redistribuir el tráfico a escala local, para reforzar la accesibilidad a estos núcleos y asentamientos de población, así como a las nuevas piezas territoriales planteadas para recibir servicios y equipamientos de índole metropolitana, como son Maizep y Cruz de la Gallina.

6.3.3.2. Actuaciones sobre la GC-300, GC-350 y GC-700

La prolongación del corredor interior hacia el norte con iguales condiciones de servicio de media capacidad que la actual GC-20 parece carecer de sentido, toda vez que las centralidades de los principales núcleos y asentamientos de población tienen una buena conectividad vial con el corredor litoral de la GC-2, para el tipo de servicios públicos de los que están dotados. Así:

- La GC-300 permite un itinerario alternativo para conectar los núcleos de población entre Arucas y Firgas, tanto desde la costa como desde medianías, aunque presenta déficit en sus condiciones de servicio y un grado medio de saturación que pasa a alto en horas punta.
- La GC-350 y la GC-700 conforman en sí mismos un corredor interior de dimensiones ajustadas a la demanda real y previsible existente, aunque presentan problemas de seguridad y déficit en sus condiciones de servicio.

La prolongación del tramo norte del Corredor Interior que se planteaba en el anterior Plan requería resolver la conectividad entre Firgas, Moya y Santa María de Guía, tanto con el interior como con el corredor litoral del que dependen jerárquicamente, para una demanda previsible de incierto horizonte temporal. Esta conexión viaria de media capacidad debía cuidar su inserción en este delicado paisaje rural previendo los impactos paisajísticos y ambientales sobre el Parque Rural de Doramas.

Además, la orografía condicionaba enormemente las posibilidades materiales de su prolongación, dada la enorme fragilidad paisajística y el valor natural de los sistemas de barrancos que atraviesan el ámbito.

Ante esta situación, en este Plan se opta por renunciar a la prolongación de la GC-20 en iguales condiciones al tramo ejecutado, toda vez que las relaciones de accesibilidad, tanto a la escala local como territorial, se pueden seguir canalizando a través de la GC-2.

La prolongación del Corredor Interior hacia el norte con iguales condiciones de servicio más allá de Arucas o Firgas carece de sentido dada la fragilidad ambiental del entorno que atravesaría, declarado espacio natural protegido como Parque Rural de Doramas, que incluye algunas Reservas Naturales en su interior.

Además, lo abrupto de su geografía, con barrancos profundos y topografía muy accidentada, aconsejan apoyarse en la adecuación y mejora de los ejes viarios existentes (GC-300, GC-350, GC-700, GC-70) definiendo sus conexiones con el viario local y agrícola, así como asegurando la conectividad con las áreas localizadas de implantación de equipamientos y dotaciones al servicio de la población de los municipios de Firgas, Moya y Santa María de Guía.

6.3.3.3. Actuaciones sobre la GC-100

La antigua GC-100 supone la traza sobre la que actualmente radica el Corredor Interior una vez superada la confluencia viaria del Aeropuerto. Sin embargo, sus características de trazado y recorrido no se ajustan a las futuras solicitudes que previsiblemente se van a desarrollar en su entorno, de tal manera que:

- Presenta problemas de trazado y sección asociados al fuerte salto de cota que debe resolver en algunos de sus tramos, particularmente entre Ingenio y Agüimes y entre Agüimes y Arinaga.
- El necesario traslado de los núcleos de población de Ojos de Garza, La Montañeta y Caserío de Gando al lugar denominado Montaña Las Tabaibas incrementará las solicitudes de movilidad en esta vía, al incrementarse la población en unos 4.000 habitantes.
- Buena parte de su recorrido ha quedado insertado en la trama urbana del tejido residencial y económico de aquellos núcleos de población que actualmente ostentan unas dinámicas de crecimiento poblacional más acusado, como Lomo Cementerio, Carrizal, Arinaga o Vecindario.

Con la entrada en funcionamiento de la prolongación de la GC-3 entre Jinámar y el Aeropuerto de Gran Canaria, el tramo hacia el sur de la GC-100 requiere la mejora de su trazado y una nueva variante de prolongación de la misma, que debe delimitar por el este el desarrollo urbano del complejo Vecindario-Cruce de Arinaga hasta confluir con la GC-1 en el nudo de El Doctoral.

Como quiera que los índices de movilidad entre Ingenio y Agüimes no parecen justificar suficientemente la necesidad de plantear nuevas interconexiones entre ambos núcleos, parece más apropiado circunscribir las soluciones viarias a los principales núcleos de población que requieren accesibilidad. Esto es, el crecimiento conurbano de Arinaga-Vecindario, el polígono industrial de Arinaga y el crecimiento urbano de Carrizal-Ingenio, tal y como son previstas en este Plan.

Para mejorar su conexión viaria, sin sobrecargar la GC-1, el presente Plan propone una vía sensiblemente paralela a dicha autovía, en las faldas de la Montaña de Agüimes entre Montaña Los Vélez y Cruce de Arinaga, con una conexión directa con el enlace viario previsto en El Santísimo.

Por tanto, se trataría de prolongar el Corredor Interior desde Carrizal mediante una nueva vía sensiblemente paralela a la GC-1 hasta el nudo de El Doctoral, atravesando los altos de los Llanos de Arinaga en Corralillos y Sardina del Sur.

De esta manera, este Plan plantea como mejor opción renunciar a la interconexión con una vía de media capacidad entre Ingenio y Agüimes para concentrar los esfuerzos en redefinir la red de accesibilidad entre Carrizal y Vecindario, que es donde se están produciendo los principales incrementos de actividad y población.

Esta medida resulta territorialmente más coherente que la propuesta en el PIO/GC 2004 de extender el Corredor Interior hasta el casco urbano de Agüimes para, desde ahí, descender abruptamente hacia Arinaga.

A su vez, supone un menor impacto ambiental sobre el Monumento Natural del Barranco de Guayadeque y el Monumento Natural de la Montaña de Agüimes al eliminar aquellas partes del trazado que los afectaban directamente.

6.3.3.4. Actuaciones sobre la GC-500

A partir del enlace de la GC-1 en El Doctoral, la prolongación de la GC-100 en su confluencia con la GC-191 que vertebraba el conurbano de los Llanos de Arinaga se transforma en la GC-500. Así pasa a ocupar una posición más próxima al mar, de tal modo que el Corredor Interior se convierte en “exterior” o litoral, pero manteniendo idénticas funciones de relación entre núcleos, solo que la naturaleza del tejido que debe “coser” es ahora turística. Sin embargo:

- Presenta problemas de integración en la trama urbana consolidada de su entorno, de eminente carácter turístico.
- Debe mantener la resolución del tráfico de agitación local y su conexión como vía de servicio con la GC-1, que se constituye en el principal corredor viario.

De hecho, el presente Plan prevé para esta vía su transformación en avenida urbana, al quedar aliviada de su función de canal de tráfico de paso, pero preservando su capacidad de itinerario alternativo a la GC-1 para el tráfico de agitación local.

La GC-1 y su prolongación hasta Puerto de Mogán cumple de forma conveniente la función de accesibilidad territorial a los diferentes núcleos de población y turísticos existentes y previstos. Por esta razón, se considera adecuado que esta vía se constituya en un eje local estructurante de articulación urbana de los tejidos residenciales y turísticos de su entorno.

Dado que la vía atraviesa también diversos barrancos y barranquillos, que reúnen a las formaciones vegetales más destacadas de este ámbito territorial, las soluciones de intervención en esta vía deberán evitar la ocupación innecesaria de los cauces y laderas.

Asimismo, dado el carácter urbano que se le debe conferir a su trazado se ha de estudiar la posibilidad de asociar a este eje, en todo o parte del mismo, itinerarios peatonales y ciclables, zonas de parada para apreciar el paisaje y la morfología de la costa y eventualmente sistemas de transporte turístico, debiendo darse prioridad a las actuaciones de restauración paisajística de los espacios laterales, y en especial de los taludes y vertidos de tierras.

6.3.4. Las transversales de conexión que completan el mallado viario de accesibilidad territorial

Para completar la definición del mallado viario se enfatiza la necesidad, en algunos casos, de proponer determinados ejes viarios que tienen la función de interconexión transversal a la costa entre el Corredor Litoral y el Corredor Interior, canalizando los flujos transversales a ambos corredores – es decir, perpendiculares al mar – con un pautado de escala metropolitana capaz de soportar con gran flexibilidad las muy diversas actividades de tipo residencial, económico, turístico o de servicios previstas.

Con esta finalidad, es imprescindible actuar sobre determinadas vías ya existentes, recualificando su trazado para optimizar la eficiencia del mallado viario de accesibilidad territorial y para asegurar la coherencia en la vertebración urbana del tejido existente con los nuevos desarrollos propuestos, para lo que se propone:

- La modernización de los ejes viarios que aseguran la conexión de los núcleos de población en las medianías del norte insular con el corredor litoral, tales como la GC-70 entre Albergón de la Virgen y Pinos de Gáldar, la GC-75 entre Pagador y Moya, o la GC-330 y GC-350 entre Bañaderos, Arucas y Firgas, para dotarlas de una vía de salida directa en condiciones hacia el Corredor Litoral.
- La modernización de los ejes viarios que aseguran la conexión de los núcleos de población en las medianías del sureste con el corredor litoral, tales como la GC-196 entre Carrizal e Ingenio, la GC-100 entre Agüimes y Playa de Arinaga, la GC-140 entre la Base Aérea de Gando y Cuatro Puertas, la GC-194 entre Arinaga y El Doctoral o el resto de “vías en peine” que estructurarán el crecimiento futuro de tejido productivo y residencial en los Llanos de Arinaga.

En la mayoría de los casos se trata de vías que conformarán un eje transversal de interrelación entre el Corredor Litoral y el Corredor Interior interconectando tejidos urbanos de diversa índole. Por esta razón, es necesario dotar a las mismas de unas condiciones de seguridad y niveles de servicio ajustados a la demanda de movilidad asociada a la amplia área de influencia rural que atraviesan o, en su caso, adecuar su trazado al objetivo de vertebrar la articulación o fusión pacífica de las tramas urbanas de los tejidos primarios, económicos o residenciales que van atravesando, tanto existentes como previstos.

En particular, a lo largo de la Plataforma Litoral del Este se localizan los principales crecimientos de tejido productivo económico entrelazados con los núcleos y asentamientos de población. Por lo tanto, estas vías deben ayudar a reforzar la interconexión transversal con los polígonos industriales de El Doctoral, Arinaga, Las Majorearas o El Goro, o con los tejidos residenciales del Cruce de Arinaga y de Playa de Arinaga.

En estos casos, las propuestas de actuaciones se encuadran en una mejora sustancial de su trazado y sección de acuerdo con las Instrucciones Técnicas de Carreteras para incorporar, en su caso, arcenes y otros elementos estructurales suficientes como para permitir el tránsito fluido por la calzada.

Asimismo, deben mejorarse ciertos radios de curvatura con los que cuentan estas carreteras y el acondicionamiento de los muros de contención que se ubican a los márgenes de las mismas, los cuales ya han presentado problemas de estabilidad en los últimos años.

Estrategias de Actuación

Ejes Transversales	Reforzar la conexión transversal de los corredores costero e interior. Mejorar los accesos a los núcleos desde el corredor costero.
--------------------	--

6.3.5. Los ejes viarios interiores y radiales de accesibilidad al interior insular

La accesibilidad territorial al interior insular debe dar una respuesta integradora a sus conexiones con el viario local y agrícola, así como resolver la accesibilidad a los núcleos y asentamientos de población, incorporando conexiones adecuadas y suficientes a las áreas de equipamiento y servicios asociados a los principales núcleos urbanos de población en el medio rural. Actualmente, se hace necesario:

- Mejorar los flujos transversales de acceso al interior insular sobre la traza de las vías radiales existentes y en función de la demanda de movilidad.
- Adecuar el corredor de conexión entre Las Palmas de Gran Canaria y Tejeda a las variables de índole socioeconómica y ambiental del territorio.
- Mejorar los accesos a los núcleos poblacionales del segundo arco metropolitano para potenciar su papel de centralidades periféricas en el medio rural.

No obstante, a resultas de las conclusiones obtenidas en la Memoria de Información, a partir de los datos aportados por el Estudio de Movilidad Insular, el presente Plan se plantea la reconsideración de algunas actuaciones propuestas para mejorar la accesibilidad hacia el interior insular.

Particularmente, el principal eje viario de acceso al interior insular, por nivel de tráfico y por población servida, se circunscribe al eje viario de la GC-15 que conecta la capital insular y los núcleos de población de Tafira y Santa Brígida con las vegas agrícolas de Santa Brígida y San Mateo, y desde ahí, hacia las cumbres hasta Tejeda. En menor medida, la GC-21 que conecta Tamaraceite con Teror y Valsequillo desarrolla un papel similar, aunque las tensiones de movilidad actuales se ven limitadas por las condiciones de trazado existente y por la fragilidad paisajística del entorno.

En ambos casos, algunos de sus tramos se han convertido en el principal eje estructurante de los suelos urbanos consolidados existentes en sus márgenes, o se han configurado como auténticas travesías urbanas que estrangulan la capacidad de servicio real de la vía.

A partir de las propuestas planteadas por el PTE-19, que está aprobado definitivamente y publicado en el B.O.C. nº222 de fecha 11 de noviembre de 2010, se acomete la ordenación de la GC-15 como principal corredor de acceso transversal al interior insular en el presente Plan. Para la GC-21, ante la menor demanda potencial, se propone la mejora y acondicionamiento de su trazado por cuestiones de seguridad vial.

El PTE-19, tras un reconocimiento ambiental, territorial y urbanístico del ámbito al que servía la GC-15 planteaba que la mejora de la accesibilidad entre Tafira y San Mateo solamente requería acometer con carácter general actuaciones de mejora de la sección y trazado sobre la vía principal, así como el tratamiento de las travesías urbanas. También se planteaba la adecuación de los cruces y enlaces con el resto de ejes viarios existentes, que podían servir de itinerarios alternativos de tráfico para acceder a la amplia área de influencia rural que gravita en torno a la GC-15.

Por lo tanto, se renunciaba a la posibilidad de una variante de trazado de la GC-15 para sustraer el tráfico de paso de la actual vía, que quedaría limitada al tráfico de agitación local. La evaluación ambiental del PTE-19 concluía que una actuación de nueva vía de este tipo supondría un alto impacto paisajístico en este delicado paisaje rural.

Sin embargo, según el PTE-19 si era razonable plantear en algunos casos variantes para la circunvalación de los principales asentamientos de población. Por esta razón, el presente Plan incorpora una propuesta de este tipo para evitar la interferencia con el mallado urbano de Santa Brígida, e incluso se plantea la posibilidad de estudiar una variante de trazado a su paso por San Mateo, en función de la evolución futura de las solicitudes de accesibilidad.

Estas actuaciones de variante deben seguir cuidando su inserción en todo este delicado paisaje rural, previendo los posibles impactos paisajísticos sobre el mismo, para lo cual han de conjugar una accesibilidad adecuada con la preservación de la integridad territorial de los valores naturales, culturales y paisajísticos existentes.

Junto a estas intervenciones puntuales para salvar los tramos más estrangulados por los condicionantes ambientales y urbanísticos del trazado de la GC-15, se plantea una acción conjunta con los ejes viarios que permiten acceder a los núcleos y asentamientos de población del segundo arco metropolitano.

Los núcleos urbanos de Teror, Santa Brígida, San Mateo y Valsequillo se constituyen en principales núcleos de servicio de su área de influencia, estando conectados por un corredor viario conformado por las vías GC-41, GC-42 y GC-43 entre Arucas y Telde.

Así pues, con el objeto de reforzar el rol territorial de estos núcleos y fomentar su complementariedad para optimizar el uso eficiente del sistema de centralidades metropolitanas se proponen incidir en el refuerzo, acondicionamiento y mejora del trazado de estas vías. La mejora de los accesos a estas centralidades periféricas para potenciar su papel de núcleos urbanos en el medio rural asociados a las dinámicas metropolitanas de la capital insular tiene una doble ventaja.

Por un lado, diversifican los puntos de acceso hacia el interior insular descargando la tensión de movilidad que actualmente gravita casi en exclusiva en la GC-15, y en menor medida en la GC-21.

Por otro lado, mejoran las condiciones de accesibilidad a estos núcleos urbanos en el medio rural, cuyo desarrollo socioeconómico está muy ligado al abastecimiento de bienes y servicios relacionados con la producción primaria tradicional para toda el área metropolitana.

Por último, para evitar concentrar en un único corredor de acceso transversal al interior insular toda la demanda de accesibilidad de los núcleos y asentamientos de población de medianías y cumbres, el presente Plan se plantea la mejora de aquellos ejes viarios existentes que permitan interconectar desde el Este, el Oeste y el Sur.

Prestando una especial atención a las cuestiones de seguridad vial y a la adecuación de la accesibilidad con la preservación de la integridad territorial de los valores naturales, culturales y paisajísticos existentes, el acondicionamiento de la GC-120 entre Ingenio y Cazadores, la GC-550 y GC-551 entre Agüimes y Santa Lucía de Tirajana con la GC-600 hasta Tejeda, la GC-60 entre Maspalomas y Tejeda, y la GC-210 entre Tejeda, Artenara y La Aldea de San Nicolás permitirá mejorar la movilidad interna en las medianías y cumbres insulares e interconectar los principales núcleos y asentamientos de población existentes.

Además, la oportunidad de enfatizar estas conexiones viarias radica en que la singularidad de la belleza de los paisajes que atraviesan estas carreteras de montaña las convierten en un itinerario de gran interés turístico susceptible además de ser transformada en su diseño con el objeto de optimizar esa cualidad.

Estrategias de Actuación

Interiores y Radiales	Mejorar los accesos al interior de la Isla.
	Mejorar los accesos a los núcleos del segundo arco metropolitano.

6.3.6. Los ejes locales estructurantes: la vertebración territorial del sistema urbano

Este Plan incide en la necesidad de canalizar los flujos de la malla de accesibilidad territorial al sistema urbano en los principales núcleos y asentamientos poblacionales, para:

- Asegurar la vertebración territorial interna de los tejidos residenciales, atendiendo tanto a los flujos de movilidad del tráfico de agitación local como a las demandas de conectividad con su entorno próximo.
- Reforzar la red arterial mediante la redefinición o incluso incorporación de determinadas conexiones y enlaces vitales a efectos de evitar la saturación y congestión de la trama viaria de carácter local ante la evolución de las solicitudes existentes y previstas.
- Resolver los enlaces y relaciones con las tramas urbanas de los distintos tejidos primarios, económicos, residenciales y turísticos del sistema urbano y sus previsibles crecimientos urbanísticos.
- Organizar la conexión y el crecimiento en nuevas zonas de interés estratégico mediante aquellas vías locales de importancia supramunicipal que sea necesario establecer para asegurar conexiones estructurales dentro de la red local.

Para afrontar estas situaciones, este Plan recomienda actuaciones de articulación viaria en torno a las principales centralidades de los núcleos y asentamientos de población del sistema urbano. Estos ejes viarios han de contribuir a la interconexión dentro del sistema urbano, permitiendo establecer rutas alternativas de marcado carácter urbano que canalicen la accesibilidad desde distintos puntos de enlace y por itinerarios diferentes a la malla viaria de grandes dimensiones sobre las que se sustenta la ordenación de la red viaria insular.

Así, aunque la vertebración territorial de Arucas va a verse resuelta con la entrada en servicio de la prolongación de la GC-3 y su conexión con la actual GC-20, los crecimientos urbanísticos de tejido residencial previstos entre Cardones, Santidad y Tenoya, así como los desarrollos de tejido productivo económico en Montaña Blanca, Hoya López y Rosa Silva, requieren diversificar las vías locales de conexión entre el Corredor Interior y el Corredor Litoral.

Para cubrir esta necesidad, la vía de enlace de Montaña Blanca con la GC-2 se configura como un eje local estructurante que admitiría su adecuación a estas nuevas solicitudes de vertebrar el incipiente tejido productivo económico que se desarrolla en torno a Montaña Blanca, articulando entre sí los diferentes núcleos consolidados y sus crecimientos urbanísticos así como buscando integrar los condicionantes paisajísticos con la ordenación urbanística.

En Las Palmas de Gran Canaria, la interconexión entre el Corredor Interior y el Corredor Litoral ha quedado relativamente bien resuelta excepto en el ámbito de la gran pieza territorial de Llanos de Guinea. Esta pieza territorial posee innegables cualidades para desempeñar un papel relevante en el desarrollo futuro de la capital insular dentro del área metropolitana.

Sus condiciones ambientales y características territoriales la convierten en un ámbito idóneo para albergar grandes espacios libres y equipamientos de escala metropolitana, pero debe ser resuelta su conectividad con el Corredor Interior y el Corredor Litoral además de con los tejidos residenciales existentes en su entorno, tales como Ciudad del Campo, Los Giles y Costa Ayala.

Igualmente, se debe atender también tanto a la segregación en la diferente naturaleza de los flujos de conexión con la GC-3 y la GC-2 como a la articulación interna del nuevo tejido productivo económico y dotacional previstos por extensión de los existentes en el entorno del Barranco de Tamaraceite.

Así, para asegurar la integración territorial tanto de La Cazuela como de los desarrollos contiguos de tejido productivo económico previstos es necesario definir una serie de ejes locales estructurantes sobre los que apoyar gradualmente la transformación de esta pieza territorial, implementando medidas de articulación y jerarquización con la trama urbanística que se vaya consolidando en su perímetro.

Por su parte, el futuro crecimiento de Telde, conforme al modelo de asentamiento poblacional propuesto en este Plan, se producirá preferentemente sobre un ámbito territorial extenso

delimitado al norte por el Barranco Real de Telde, al sur por el Barranco de Las Bachilleras, al este por la GC-1 y al oeste por la circunvalación de Telde.

Los ejes actuales transversales a la GC-1 que vertebran la extensión del sistema urbano en este ámbito son esencialmente tres: la GC-101 (carretera de La Pardilla), la GC-10 o Avenida del Cabildo, y la GC-102 (carretera de El Calero).

La adecuada vertebración del crecimiento urbano futuro requiere la remodelación profunda de las GC-101 y GC-102 y el refuerzo de la capacidad de articulación urbana de la Avenida del Cabildo (o GC-10).

Asimismo, se requiere la ejecución de algunas nuevas vías estructurantes que completen el mallado viario de extensión urbana de Telde y limiten su expansión más allá de la pieza descrita. Su trazado se ceñirá en lo posible al tejido residencial por el norte, evitando afectar sustancialmente a las principales piezas agrícolas adyacentes a la ladera sur del cauce del Barranco de Telde.

Para el refuerzo de la vertebración territorial de los Llanos de Arinaga se propone únicamente completar la estructura básica existente con un nuevo eje longitudinal que surgirá sobre la traza de la pista agrícola existente, entre la GC-100 y Carrizal para contener en trasera la eventual extensión al norte del tejido residencial y económico del Cruce de Arinaga, en dirección a Montaña Los Vélez, donde convergería con la nueva prolongación del Corredor Interior propuesta por este Plan.

Asimismo, en lógica relación con la propuesta de este Plan de consolidar el asentamiento urbano de El Tablero, y su extensión difusa en los asentamientos de El Salobre y Montaña La Data, como moderna centralidad residencial y de servicios del sur turístico, se requiere determinar los elementos de primer nivel jerárquico que vertebrarán la nueva trama urbana articulándola con las piezas territoriales especializadas en tejido residencial de Sonneland y San Fernando.

El diseño, características y dimensiones de este eje se adecuarán a su futura función de avenida central de articulación interna de la nueva trama urbana, mediante rotondas y bulevares, de marcado carácter urbano, mejorando en aquellos casos donde sea necesario las características geométricas y ambientales de determinadas vías existentes en las que se podría apoyar la ordenación urbanística para resaltar dicho papel estructural.

Por último, tanto en el primer como en el segundo arco metropolitano como en las medianías y cumbres insulares, se han ido consolidando una serie de núcleos y asentamientos de población como centralidades periféricas en el medio rural, bien sobre núcleos urbanos tradicionales bien sobre piezas más o menos aisladas de crecimiento urbanístico, normalmente en torno a la traza de una carretera de la red viaria insular que ha derivado en travesía urbana.

Estas travesías, por el propio papel de centro de servicios del asentamiento, ocupa un papel principal ahora como eje estructurante local que se ve superpuesto a su función de colector del tráfico de paso.

Estos flujos interfieren en la dinámica urbana de escala local, fragmentando el tejido residencial y distorsionando los niveles de congestión y saturación de la trama viaria. Por esta razón, este Plan plantea actuaciones de recualificación urbanística de las travesías existentes y, en su caso, se plantea la posibilidad de trazar variantes de población, que circunvalen o eviten los principales núcleos urbanos, cuando las condiciones de servicio sean mejoradas respecto a las actuales.

Todo ello, siempre y cuando este tipo de actuaciones sea compatible con la integración territorial de la nueva vía en el entorno paisajístico y con la preservación de los valores naturales, culturales y paisajísticos existentes.

Estrategias de Actuación

Ejes Estructurantes	Reforzar el mallado estructural de los principales núcleos. Recualificar las principales travesías urbanas de las centralidades locales.
---------------------	---

6.4. RIB: Las Redes de Infraestructuras Básicas y el desarrollo insular

Las Redes de Infraestructuras Básicas constituyen los elementos territoriales que vertebran el desarrollo insular, tanto en el ámbito urbanístico como territorial, acogiendo aquellas instalaciones y construcciones básicas para el abastecimiento y provisión de los recursos básicos para los asentamientos poblacionales y los centros de producción y de actividad económica.

El nivel de desarrollo tecnológico y el alcance del suministro a la población ha cubierto el umbral básico que permite asegurar una producción y distribución suficientes, pero en algunos casos carece de capacidad para atender a situaciones extremas o “en hora punta” por las limitaciones territoriales y socioeconómicas que han impedido su correcta adecuación en tiempo y forma a lo que en otras latitudes ya puede ser considerada tecnología desfasada.

En cualquier caso, presentan un carácter transversal y no zonal al depender de un determinado modelo de ordenación sobrepuesto al territorio que define, en virtud de su función y características, la forma y dimensiones de las distintas infraestructuras, dotaciones y equipamientos de interés insular.

En el caso concreto de las redes conformadas por elementos lineales – tales como los tendidos o las canalizaciones hidráulicas, de energía, combustible, residuos, etc. – en el presente Plan se identifican los corredores sin entrar a definir con detalle el trazado concreto de tales redes.

Esto es así porque tal función requiere la correspondiente evaluación de las distintas alternativas de proyecto que se puedan plantear tanto desde el punto de vista técnico como socioeconómico, así como los estudios de impacto ambiental que en su caso procedan. Esta labor debe corresponder a los planes territoriales y urbanísticos que concreten detalladamente tales trazados y a los proyectos que los desarrollan.

No obstante, dado que la función fundamental del Modelo de Ordenación Insular es la de “explicar” las diferentes estrategias territoriales de la manera más expresiva posible con el fin de facilitar la comprensión de las propuestas y enriquecer así la participación ciudadana en el consecuente procedimiento de exposición al público, se ha optado por mantener un grafismo lineal de trazo “grueso” para las redes que conforman el Sistema de Infraestructuras y Servicios. Huelga comentar, aunque sea reiterativo, que en ninguna de las propuestas planteadas de nuevo trazado dicho grafismo empleado impone o hace prevalecer una alternativa determinada para la materialización física de la traza.

La traza definitiva la fijará, previo sometimiento a los procedimientos de evaluación ambiental que correspondan, los instrumentos de ordenación territorial o urbanística a los que en virtud del rango de la infraestructura compete su definición detallada.

En todo caso, se ha procurado ajustar el grafismo para evitar dudas y errores interpretativos con la expresión literaria de las normas y determinaciones que le son de aplicación para la materialización del modelo elegido.

6.4.1. REE: Redes de Energía

El análisis del sistema eléctrico de Gran Canaria no puede sustraerse de la situación de especial vulnerabilidad que supone su condición insular, debido a su reducido tamaño y a la imposibilidad técnica de su conexión a una red continental, a lo que hay que añadir la cada vez mayor demanda de electricidad como variable adicional de inestabilidad en los sistemas.

Además, su situación geográfica dificulta las condiciones de aprovisionamiento y obliga a sacar el máximo partido de los recursos energéticos endógenos y administrarlos con criterios de racionalidad y diversificación.

Se entienden por recursos energéticos aquellos elementos naturales de los que se puede obtener energía apta para ser aprovechada por el ser humano. Se distingue entre recursos no renovables y renovables.

- Recursos no renovables
Aquellos que pueden agotarse debido a que su generación requiere de periodos de tiempo geológicos prolongados, muy superiores a la escala de tiempo humana. Están representados principalmente por los combustibles fósiles, como el carbón, el petróleo y sus derivados.
- Recursos renovables
Son aquellos recursos energéticos de origen natural virtualmente inagotables al ser recursos que se regeneran a ritmo muy superior de lo que se consumen. Son por ejemplo, los recursos eólico, solar, geotérmico, hidráulico, mareas, olas, biomasa, diferencias de salinidad o de temperatura, etc.

Si bien el principal uso de estos recursos energéticos es la producción de energía eléctrica, este no es el único, puesto que pueden aprovecharse para accionar sistemas mecánicos o producir calor, por ejemplo.

Algunas de las energías renovables que pueden explotarse en Gran Canaria son la eólica terrestre, eólica marina, solar fotovoltaica, solar térmica, solar termo-eléctrica, biomasa, biocombustibles, hidroeléctrica, geotérmica, mareomotriz, de las corrientes marinas, undimotriz (de las olas), maremotérmica (por la diferencia de temperatura entre las aguas superficiales y las profundas) o la energía azul u osmótica (debidas a aguas con diferente concentración de sal).

Sin embargo, a pesar de las magníficas condiciones naturales de Gran Canaria y el resto del Archipiélago, la presencia de las energías renovables es muy baja, incluso en relación con la media estatal.

Así, del informe anual de 2009 de Red Eléctrica de España se desprende que la potencia instalada de energías renovables en España representa un 44,8% del total (incluyendo la hidroeléctrica en régimen ordinario), mientras que en Canarias es de un 9,82%.

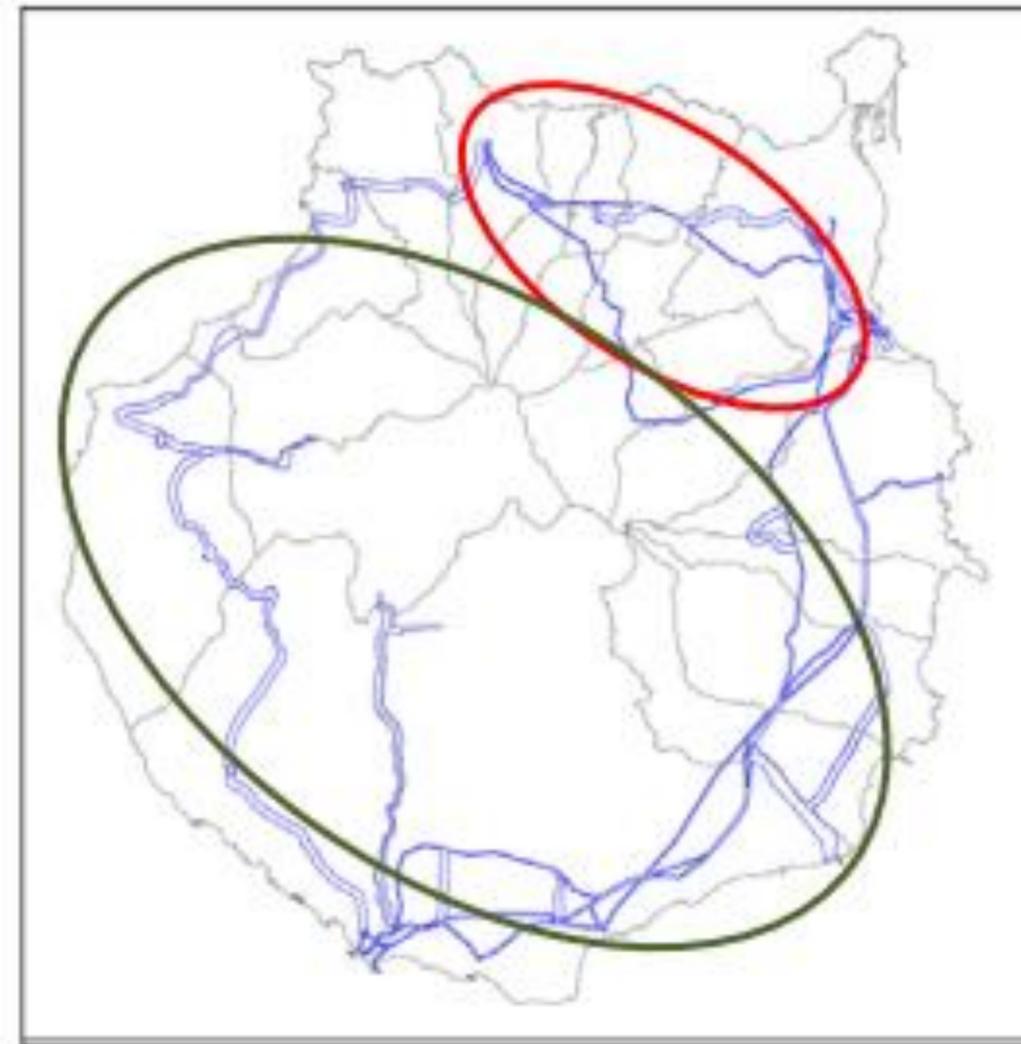
Además, en cuanto al aprovechamiento de las energías renovables, este se ha basado fundamentalmente en la explotación del recurso eólico, con poca presencia de la solar y casi ninguna de otras renovables.

Por esta razón, la regulación de esta cuestión tiene por objeto la diversificación de las fuentes energéticas, incrementar la eficiencia del sistema y mejora la red de transporte de la energía.

6.4.1.1. La ordenación de las infraestructuras de transporte y producción de energía en el PIO/GC 2004

Del análisis de la información energética disponible en su momento, la Administración Insular concluyó que el crecimiento de la demanda insular de energía presentaba una fase expansiva, con tasas de crecimiento anual muy superiores a la media nacional.

Propuesta de Ordenación de Corredores de Transporte de Energía



Fuente: Elaboración propia, a partir del PTE-31.

Sin embargo, la necesidad de contar con una alta reserva de generación de energía eléctrica para asegurar una buena calidad de servicio, aspecto esencial para garantizar el abastecimiento de agua, dado que la producción de energía eléctrica se encontraba fuertemente vinculada a los procesos de desalación, así como la escasa capacidad de almacenamiento de hidrocarburos ante la ausencia de recursos propios para producción convencional de energía y las dificultades para disponer de nuevos emplazamientos para las infraestructuras asociadas, condicionaban la política energética insular.

Desde la óptica de la ordenación de los recursos naturales y en relación con la mejora ambiental de la Isla, el PIO/GC 2004 asumió la necesidad de fomentar el ahorro energético, la diversificación de las fuentes de producción y la utilización racional de la energía.

Así, se establecieron medidas conducentes a incrementar la producción de energía eléctrica con sistemas de generación alternativos que, a su vez, contribuyesen a reducir los efectos contaminantes y de riesgo, potenciando la implantación de infraestructuras de producción de

energía por fuentes alternativas, como el aprovechamiento eólico o la valorización energética de residuos.

Mientras que la valorización energética de residuos era un objetivo del Plan de Residuos de Gran Canaria, en el PIO/GC 2004 se establecieron medidas suficientes para garantizar la integración territorial de los corredores de transporte de energía eléctrica en alta tensión remitiendo su ordenación a un Plan Territorial Especial de Ordenación de Corredores de Transporte de Energía Eléctrica, o PTE-31, y se propuso la ordenación de los suelos con potencialidad eólica para la implantación de las infraestructuras de producción de energía eólica remitiendo su ordenación a un Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Producción de Energía Eólica, o PTE-32.

6.4.1.1.1. El PTE-31 de Ordenación de Corredores de Transporte de Energía Eléctrica.

Dicho PTE-31, aprobado definitivamente por Orden del 20 de agosto de 2013 publicada en el BOC nº 173 de 9 de septiembre, se circunscribe a la ordenación y regulación territorial de la implantación de instalaciones de transporte de energía eléctrica, al menos en lo que se refiere a instalaciones e infraestructuras de relevancia insular para el transporte de energía el, entendidas éstas como aquellas destinadas a la generación eléctrica con potencia superior a 80 Mw y el transporte eléctrico en líneas de transporte de 66, 132 o 220 KV, y las reservas de suelo asociadas a las mismas.

En esencia, el PTE-31 venía a prever una estructura de red energética en doble anillo escorado hacia el área metropolitana de Las Palmas, como principal centro de demanda energética. Con esta estructura de doble anillo se consigue dar robustez al sistema eléctrico insular, cumpliendo con los condicionantes territoriales y ambientales que son de obligatoria aplicación.

Todo ello buscando la implantación coordinada de las instalaciones preexistentes con las previstas y futuras, así como su compatibilidad con los valores territoriales y ambientales de cada área, a fin de evitar la afección de aquellos ámbitos reconocidos por sus valores naturales, culturales y/o paisajísticos.

6.4.1.1.2. El PTE-32 de Ordenación de Infraestructuras de Producción de Energía Eólica.

El PTE-32, que está culminando su tramitación por el Cabildo Insular de Gran Canaria, propone la ordenación de ámbitos en el interior de las zonas eólicas delimitadas previamente en el PIO/GC 2004, atendiendo a la aptitud del suelo con potencialidad eólica para la implantación de las infraestructuras de producción de energía eólica.

Todo ello buscando la implantación coordinada de las instalaciones preexistentes con las previstas y futuras, así como su compatibilidad con los valores territoriales y ambientales de cada área, a fin de evitar la afección de aquellos ámbitos reconocidos por sus valores naturales, culturales y/o paisajísticos.

En conclusión, estos Planes Territoriales Especiales de Ordenación, desarrollados en el marco regulatorio del PIO/GC 2004, tienen como objetivo común establecer un modelo de ordenación duradero integrando territorialmente las infraestructuras energéticas, que cubra las necesidades hasta el año 2025.

Para ello, se han formulado en un planteamiento de máxima ordenación posible que garantice la funcionalidad y flexibilidad del conjunto como sistemas eléctrico insular y aislado, que permita asumir las exigencias por encima de las necesidades exactas de producción energética, para permitir una cierta cobertura ante situaciones de riesgo o de sobrecarga coyuntural de la red.

Aun así, con las instalaciones existentes y previstas en los mismos, unidas a las iniciativas de aprovechamiento de los saltos de agua entre diversas presas de la Isla, así como a las propuestas de centrales de generación eléctrica que utilizarían como combustible principal biogás generado

en los dos complejos ambientales, Salto del Negro y Juan Grande, se cubriría el incremento de demanda previsto.

6.4.1.1.3. El PTE-34 de Ordenación de Infraestructuras de Hidrocarburos

El PTE-34 fue propuesto como el instrumento de ordenación que debiera contener determinaciones relativas a la función y necesidad de las instalaciones necesarias para la implantación de infraestructuras de hidrocarburos, previendo para ello las alternativas posibles y justificando, en su caso, el o los emplazamientos elegidos así como las razones por las que no hayan sido consideradas las restantes propuestas.

Su objetivo era asegurar la compatibilidad con el planeamiento y con los usos existentes o previstos en el territorio de las infraestructuras asociadas con el almacenamiento, transformación, transporte y distribución de los hidrocarburos, así como el análisis de las repercusiones ambientales (naturales y paisajísticas) para el establecimiento de medidas y condiciones para la minimización de sus impactos ambientales.

No obstante, en virtud de los artículos 3, 4 y 5 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, se atribuye al Gobierno de España la competencia para la planificación, y en su caso autorización posterior, de aquellas instalaciones que integran la red básica o troncal de hidrocarburos.

Esta planificación tendrá carácter indicativo, salvo en lo que se refiere a los gasoductos de la red básica, a las instalaciones de almacenamiento de reservas estratégicas de hidrocarburos líquidos y gaseosos (haciendo especial referencia a la previsión tanto de instalaciones de transporte y almacenamiento como a las plantas de recepción y regasificación) y a la determinaciones de criterios generales para el establecimiento de instalaciones de suministro de productos petrolíferos al por menor.

Esta condición extiende a la planificación sectorial estatal la expresa localización de las infraestructuras de hidrocarburos de la red básica o troncal, lo cual implicaría establecer las implantaciones, dimensiones y características de las reservas de suelo necesarias para su asunción por el planeamiento territorial y urbanístico, una vez evaluadas ambientalmente las correspondientes alternativas de emplazamiento.

6.4.1.2. La cobertura de demanda por recursos energéticos no renovables

Para el sistema eléctrico insular de Gran Canaria, el PECAN plantea unas necesidades de potencia instalada de tipo convencional, que garantiza la cobertura de la demanda anual prevista con un crecimiento medio interanual del 4,9%.

Cobertura de demanda en Gran Canaria

AÑO	Potencia Convencional instalada (MW)	Factor de Garantía
2006	738	1,28
2008	975	1,46
2011	1.097	1,39

AÑO	Potencia Convencional instalada (MW)	Factor de Garantía
2016	1.339	1,30

Fuente: Plan Energético de Canarias 2006.

Esta previsión de demanda anual es determinada a partir de unos requisitos específicos de margen de cobertura diferentes a los de los sistemas eléctricos peninsulares y continentales, comenzando con el análisis de la potencia horaria disponible en cada sistema eléctrico insular.

Para cada año del horizonte de estudio, la potencia instalada debe ser igual o superior al máximo anual de los valores de la potencia horaria disponible requerida más un margen de reserva para tener en cuenta las indisponibilidades fortuitas de los grupos generadores (se supone que los descargos de los grupos por mantenimiento se realizan fuera del período crítico).

También desde el punto de vista de la integración de energías renovables resulta asimismo preferible disponer de grupos generadores de régimen ordinario con mínimos técnicos de valor reducido, estimándose en 70 MW como tamaño máximo de grupos generadores para el sistema eléctrico insular de Gran Canaria.

Actualmente, el grueso de la generación eléctrica en Gran Canaria, con una potencia generadora de 1116 MW, se abastece a partir de las siguientes centrales de producción energética:

- Central Térmica de Jinámar, de 416 MW de potencia.
- Central Térmica de Tirajana, de 235 MW de potencia.
- Central de Ciclo Combinado de Tirajana, de 465 MW de potencia.

Sin embargo, la implantación en la Isla de centrales de ciclo combinado como sistema de generación no ha repercutido en la mejora de eficiencia ni en el abaratamiento de la producción, siendo la causa la carestía de los combustibles necesarios para abastecer a estas centrales de producción, que obliga además a efectuar un mantenimiento más exhaustivo de las mismas y a reducir su vida útil, trasladando las fluctuaciones del precio de estos combustibles a los costes de la producción energética, con un encarecimiento constante en los últimos años.

Ante todas estas evidencias, se propone en el presente Plan el mantenimiento de los dos emplazamientos de generación convencional actuales: Jinámar y Barranco de Tirajana, tanto por una justificación de carácter estratégico energético, como por la relativa proximidad de ambos emplazamientos a los centros de consumo más importantes: el noroeste de la Isla, en la zona capitalina y el sur de la Isla, vinculando preferentemente la ubicación de cualquier nuevo elemento asociado a las redes eléctricas a las infraestructuras energéticas, hidráulicas o de saneamiento, existentes o previstas.

El mantenimiento de estas centrales de producción requiere su sustitución a medio plazo por nuevos grupos generadores con un tamaño máximo aproximado de 70MW de potencia instalada, debido a las limitaciones de producción total y de la vida útil de los actuales grupos generadores, mientras que para los corredores eléctricos se sujeta su trazado a los corredores existentes o previstos, previendo la compactación y uso compartido de los existentes así como aquellos elementos de protección necesarios para evitar la invasión de las servidumbres que su eventual aplicación pudiera producir.

De esta manera, la implantación de instalaciones que aprovechen otras fuentes de energías renovables poco desarrolladas o no desarrolladas en la Isla, así como otras que pudieran descubrirse en el futuro, tiene cabida en el presente Plan vinculadas preferentemente a las

infraestructuras existentes, asegurando la capacidad de verter la producción a la red insular de suministro, lo cual reduce los impactos sobre el territorio, así como la necesidad de extender los corredores energéticos a áreas o ámbitos diferentes a las previstas.

Estrategia de Actuación

Red de Energía	Potenciar las energías alternativas con instalaciones adecuadas y especializadas.
----------------	---

6.4.1.2.1. Mejora de las instalaciones existentes de producción y transformación eléctrica

El fuerte aumento previsto de la generación intermitente por aprovechamiento de recursos energéticos renovables determina la necesidad de un aumento significativo de los valores de reserva de operación para poder afrontar variaciones bruscas y no previsibles del recurso (fundamentalmente en el caso de la eólica). Asimismo se debe complementar dicha aportación con el reforzamiento de los actuales equipos de arranque rápido para permitir acoplamientos en breves períodos de tiempo, sin que se resienta la cobertura de demanda.

Basado en criterios de protección de los valores naturales, culturales y paisajísticos, se propone para este cometido la ubicación preferente de centrales de producción energética y/o instalaciones de almacenamiento energético en los actuales emplazamientos, así como en las áreas territoriales identificadas con aptitudes para la implantación de aprovechamientos hidroeléctricos por bombeo reversible.

Dadas las condiciones pluviométricas de Gran Canaria, y la política hidráulica desarrollada en los últimos decenios de construcción de grandes presas y embalses, existen argumentos territoriales suficientes para fomentar este tipo de instalaciones.

Su incorporación permitiría, por un lado, una cierta capacidad de almacenamiento asociada a posibles excedentes de energía intermitente (fundamentalmente eólica), así como dotar al "mix" de generación de una necesaria flexibilidad para absorber la variabilidad de la generación no gestionable, dando más robustez al sistema eléctrico insular tanto desde el punto de vista cuantitativo como cualitativo, con más producción y a la vez menos dependencia de los combustibles convencionales.

En el caso de Gran Canaria, el PECAN estima como valor orientativo de potencia hidráulica los 164 MW en instalaciones de centrales reversibles potencialmente viables.

Además de la central reversible prevista entre Chira, Soria y Las Niñas, a cuya implantación da cobertura en el planeamiento el PTE-31, en el presente Plan también se prevén asociadas a las presas, embalses y/o depósitos existentes en La Aldea (como las de Parralillo, Siberio y El Caidero), o en Las Palmas de Gran Canaria para aprovechar los saltos de cotas entre el Depósito Regulador de Aguas de Las Palmas de Gran Canaria y la Central Potabilizadora existente, generando en ambos casos la energía eléctrica mediante turbinas movidas por el caudal de agua entre ambos puntos.

Sin embargo, en aras a asegurar el equilibrio hidráulico insular y el correcto reparto de caudales de agua entre los distintos sectores productivos insulares, en los que la actividad agrícola depende de este tipo de infraestructuras, estas instalaciones deberán apoyarse en el bombeo y almacenamiento de agua desalada mediante energías renovables con la finalidad de mantener las reservas de agua para otras actividades, principalmente la agricultura.

En cualquier caso, las instalaciones asociadas a este tipo de centrales de producción energética quedarían alojadas en caverna o en elementos edificados existentes, con todos los elementos del circuito hidráulico principal soterrados, a fin de eliminar el impacto visual sobre el paisaje.

Por tanto, no se producen ocupaciones de suelo importantes, salvo casos puntuales, como los accesos, el afloramiento de la chimenea de equilibrio, etc., pero que suponen un porcentaje ínfimo respecto al total de la infraestructura y, desde luego, una ocupación de suelo muy poco importante.

6.4.1.2.2. Mejora de la red de transporte y distribución de energía eléctrica

Según la legislación estatal para los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares son infraestructuras de transporte las instalaciones de interconexión entre islas, las de tensión igual o superior a 220 KV y todas aquellas instalaciones a tensión inferior a 220 KV que determine la Comunidad Autónoma, a propuesta del operador del sistema, que puedan realizar funciones normalmente asignadas a la red de transporte.

En este sentido, la Orden de 28 de septiembre de 2005, publicada en el BOC nº199 de 10 de octubre de 2005, fija los criterios de definición de la red de transporte de energía eléctrica de la Comunidad Autónoma de Canarias, y se hace pública la relación de instalaciones que la constituyen.

Para el caso de Gran Canaria, las instalaciones que forman parte de la red de transporte y distribución eléctrica son:

- Las 32 líneas eléctricas que forman parte de la red de transporte, de las cuales todas, excepto la línea Jinámar-Barranco de Tirajana de 220 KV, operan con una tensión de servicio de 66 KV.
La mayor parte de estas líneas se concentran en el este de la Isla, quedando la zona oeste desprovista de una red propia de transporte.
- Las 21 subestaciones eléctricas repartidas a lo largo de la geografía insular, concentrándose la mayor parte de las mismas en las zonas más pobladas, es decir, en el este y sur de la Isla.
Las subestaciones restantes se localizan en el norte y medianías de la Isla, quedando el cuadrante occidental de la Isla desprovista, aunque está proyectado ubicar nuevas instalaciones en esta zona con el fin de dar mayor cobertura a la demanda prevista.

De acuerdo con la estructura de red energética insular en doble anillo propuesta por el PTE-31, el presente Plan vincula el trazado de los corredores de transporte energético a los corredores de infraestructuras existentes o previstos, previendo la compactación y uso compartido de los existentes así como aquellos elementos de protección necesarios para evitar la invasión de las servidumbres que su eventual aplicación pudiera producir.

En cualquier caso, cualquier nueva implantación deberá guardar la distancia a las edificaciones (residenciales, dotacionales u otras) establecidas por la legislación sectorial aplicable en cada caso, y adaptarse al máximo al relieve en que se implante para evitar afecciones sobre los valores naturales, culturales y paisajísticos del entorno.

Todo ello buscando que la implantación coordinada de los corredores previstos contribuya a reducir las actuales vulnerabilidades de la red insular de suministro energético, aumentando la eficiencia y eficacia del transporte energético en el sistema eléctrico insular, así como su compatibilidad con los valores naturales, culturales y/o paisajísticos de cada zona.

6.4.1.3. La cobertura de demanda por recursos energéticos renovables

El PECAN apuesta por el aumento en la aportación de las energías renovables a la cobertura de la demanda eléctrica y por la reducción en la demanda tendencial de electricidad final en un 14% para el 2015 respecto a la demanda existente en 2005, para lo cual se definen un conjunto de medidas de tipo horizontal y sectorial.

Conviene tener en cuenta que, a pesar de las magníficas condiciones naturales de Gran Canaria, y del resto del Archipiélago, la presencia de las energías renovables es muy baja, incluso en relación con la media estatal.

Así, del informe anual de 2009 de Red Eléctrica de España se desprende que la potencia instalada de energías renovables en España representa un 44,8% del total (incluyendo la hidroeléctrica en régimen ordinario), mientras que en Canarias es de un 9,82%.

Además, en cuanto al aprovechamiento de las energías renovables, este se ha basado en Canarias fundamentalmente en la explotación del recurso eólico, con poca presencia de la solar y casi ninguna de otras renovables.

Resulta, por tanto, evidente la importancia que tiene para la Isla incrementar su nivel de autoabastecimiento energético mediante el desarrollo de sus propios recursos, como es el aprovechamiento de las fuentes de energías renovables.

Como recursos locales que son, su desarrollo ordenado y respetuoso con el medio ambiente hará que la energía generada por esta fuente sea competitiva respecto de aquella generada por métodos más contaminantes como es la utilización de combustibles fósiles o gas natural.

Pero también deben establecerse determinaciones que favorezcan la compatibilidad de las instalaciones renovables con el desarrollo de otras actividades, para asegurar la compatibilidad y flexibilidad de las implantaciones respecto de los usos y actividades ubicados en el territorio.

6.4.1.3.1. Potenciación de la energía eólica

Según los datos aportados, los vientos están agrupados en diferentes escalas siendo la más eficiente la que corresponde a cantidades energéticas de 320 a 400 W/m², equivalentes a vientos moderados medidos a 40 metros del suelo con velocidades de unos 6m/segundo, según la constante de Weibull.

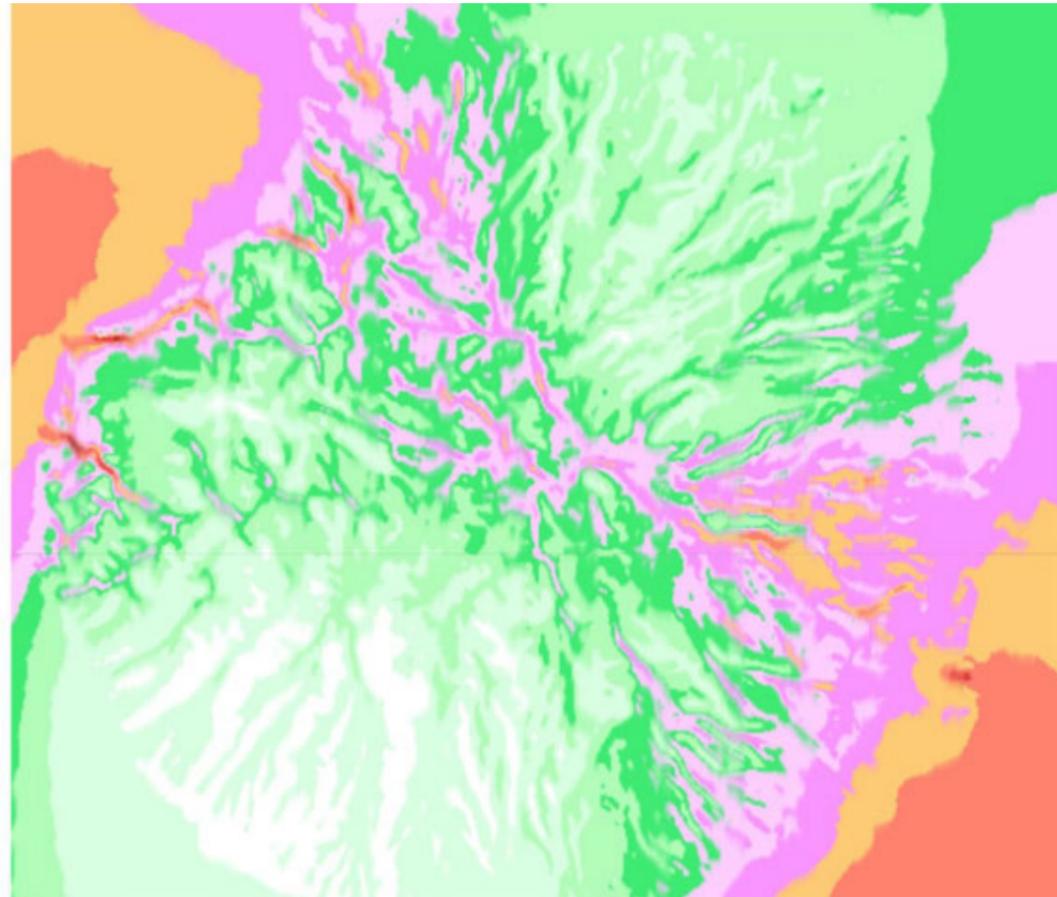
Mediante la información existente, relativa a la distribución del recurso eólico en la Isla y de las posibilidades de aprovechamiento de este recurso, se han identificado dos amplias cuencas de recurso eólico asociadas.

Por un lado, la plataforma litoral del este, en la que se concentran la mayor parte de los suelos aptos para el aprovechamiento eólico por sus especiales características climatológicas y de régimen de viento, que aseguran la estabilidad de la potencia eólica. Estas superficies se hallan muy cercanas al corredor de transporte eléctrico más importante de la Isla, que se configura como una auténtica espina dorsal del sistema eléctrico insular entre los centros de producción energética de Jinámar y Juan Grande. Asimismo, concentra los principales núcleos de población y centros de actividad económica y turística de la Isla, principales generadores de demanda energética.

Por otro lado, el cuadrante insular noroeste supone una segunda zona preferencial para el aprovechamiento eólico, aunque con unas condiciones climatológicas y de régimen de viento menos estable. La ubicación de instalaciones eólicas en esta amplia zona eólica de la Isla está condicionada, en primer lugar, por las limitaciones existentes de la red de transporte y distribución energética en esta comarca que demanda ajustar su capacidad de servicio a la creciente demanda continua de energía y a la capacidad de absorción de las nuevas producciones previstas. En segundo lugar, por la fragilidad ambiental y paisajística de este ámbito territorial debido a los peculiares valores y recursos naturales, culturales y paisajísticos que condicionan ambiental y territorialmente su desarrollo socio-económico.

La implantación de elementos de producción de energía eólica en Gran Canaria puede tener una incidencia territorial importante y afectar ambientalmente de forma notable al entorno del lugar donde aquellos se ubiquen.

Mapa Eólico de Gran Canaria



v60: 1.65 to 2.7589998
v60: 2.7589998 to 3.8679998
v60: 3.8679998 to 4.9769998
v60: 4.9769998 to 6.0859995
v60: 6.0859995 to 7.1949997
v60: 7.1949997 to 8.304
v60: 8.304 to 9.413
v60: 9.413 to 10.522
v60: 10.522 to 11.6310005
v60: 11.6310005 to 12.74

Fuente: Mapa Eólico. Instituto Tecnológico de Canarias (2012)

Actualmente, el número de parques eólicos conectados a la red en Gran Canaria, vertiendo el total de su producción a la misma, es de 25 con una potencia instalada de 66,5 MW. Si tenemos en cuenta la potencia vertida en la red a través de las 6 explotaciones restantes, las cuales tienen consumos asociados, la potencia total instalada en Gran Canaria es de 76,23 MW.

No obstante, el PECAN realiza una estimación de potencia eólica instalada en Gran Canaria para el año 2015 de 411 MW, con una previsión total para Canarias de 1.025 MW que obviamente no ha sido posible cumplir aún.

Además del riesgo incrementado de colisiones de aves con los aerogeneradores, otra preocupación ambiental derivada del aumento indiscriminado de implantaciones de escasa entidad sería la cuestión estética o el impacto paisajístico acumulativo.

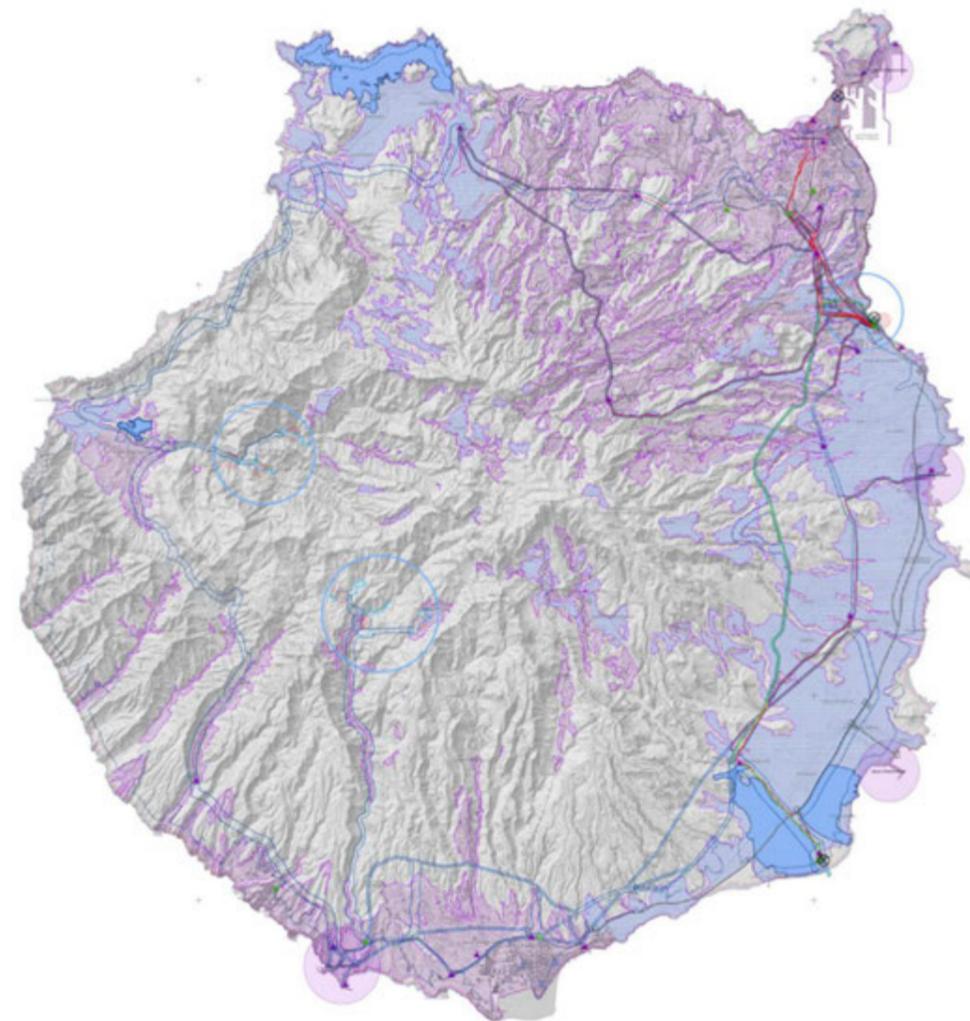
Estas afecciones no serían fáciles de resolver, ya que los aerogeneradores son de por sí evidentes y visibles desde multitud de puntos de vista, por lo que su enmascaramiento u ocultación son labores prácticamente imposibles.

Esto hace que la fijación de pautas y criterios orientadores para la implantación de estas infraestructuras sea necesaria para la selección de los emplazamientos más idóneos, desde un

punto de vista que combine no sólo la relación producción energética-coste económico sino también medio natural-paisaje.

Para el aprovechamiento de este recurso renovable y en definitiva para la búsqueda del mejor acomodo territorial de los elementos de producción de energía eólica, se pueden plantear medidas para concentrar los impactos en aquellos ámbitos potencialmente más aptos en detrimento de aquellos con mayores valores naturales, culturales y/o paisajísticos, donde dicho impacto sería más importante.

Estrategia Insular de Ordenación Energética



Fuente: Elaboración propia.

Esta forma de actuar implica, por un lado, excluir para la implantación de áreas de producción energética asociadas al aprovechamiento eólico las zonas especialmente protegidas para aves, o ZEPA, además de aquellos Espacios Naturales Protegidos cuya fragilidad ambiental devenga de valores naturales de gran fragilidad, quedando condicionada a un análisis ambiental y territorial específico de sus instrumentos de gestión en los Parques Rurales y Paisajes Protegidos.

Igualmente, se han excluido las zonas terrestres de mayor valor natural y las zonas de aptitud natural (excepto la Zona B.a.3), así como las zonas transformadas por procesos de urbanización y edificación por su evidente incompatibilidad con la implantación de estos usos y, en su caso, el dominio público marítimo-terrestre.

De esta manera, se deducen unas zonas eólicas insulares que sensiblemente aumentan la superficie actualmente prevista por las distintas propuestas e iniciativas de ordenación sectorial en esta materia recogidas en el PTE-32.

En estas zonas eólicas destacan tres potenciales áreas de producción energética bien diferenciadas, con amplias dimensiones y estabilidad de potencia eólica, que permiten plantear una concentración de los impactos en dichos ámbitos para la salvaguarda de los valores naturales, culturales y/o paisajísticos del resto del territorio.

Según los datos aportados por el PTE-32, estas tres áreas de producción energética coinciden salvo excepciones, con los ámbitos en los que se han autorizado aerogeneradores para aprovechamiento eólico.

Además, favorecen el encaje de esta producción en los circuitos convencionales de suministro eléctrico, al ubicarse en el entorno de los principales corredores energéticos que configuran el doble anillo escorado definido para la estructura del sistema energético insular en el PTE-31, sin ofrecer retos tecnológicos significativos para su absorción por la red insular de energía.

6.4.1.3.2. Potenciación de la energía fotovoltaica

La Comunidad Autónoma de Canarias es la zona donde mayor irradiación se produce al año (un 15% superior a la media nacional), lo cual es especialmente ventajoso a la hora de rentabilizar cualquier proyecto fotovoltaico.

Según los datos aportados aplicando semivariogramas acumulados de irradiación solar (Sen-Sahin, 2001), la radiación solar media en Gran Canaria oscila entre los 3.500 y los 5.500 Wh/m², equivalentes a un potencial fotovoltaico entre 1.200 y 1.600 KWh/KWp, distribuida por toda la Isla, con diferencias de valor principalmente en toda la vertiente norte de la Isla, concentrándose los máximos de radiación en la vertiente suroeste.

Esta vertiente suroeste concentra la mayor parte de los suelos aptos para el aprovechamiento fotovoltaico por sus especiales características climatológicas, asegurando la estabilidad de la potencia fotovoltaica. Asimismo, concentra los principales centros de actividad económica y turística de la Isla, principales generadores de demanda energética junto con los núcleos de población de la vertiente norte insular.

A ello habría que añadir la presencia de los vientos alisios, con los cuales se logra una refrigeración natural de los paneles solares, lo que se traduce en un mayor rendimiento de producción de los mismos.

La ubicación de instalaciones fotovoltaicas en esta zona de la Isla está condicionada, en primer lugar, por las limitaciones existentes de la red de transporte y distribución energética que requeriría extenderse desde los corredores energéticos actuales para poder absorber las nuevas producciones que en ella se previesen. En segundo lugar, por la fragilidad ambiental y paisajística de este ámbito territorial debido a los peculiares valores y recursos naturales, culturales y paisajísticos que condicionan ambiental y territorialmente su desarrollo socio-económico.

La implantación de elementos de producción de energía fotovoltaica o termoeléctrica en Gran Canaria puede tener una incidencia territorial importante y afectar ambientalmente de forma notable al entorno del lugar donde aquellos se ubiquen.

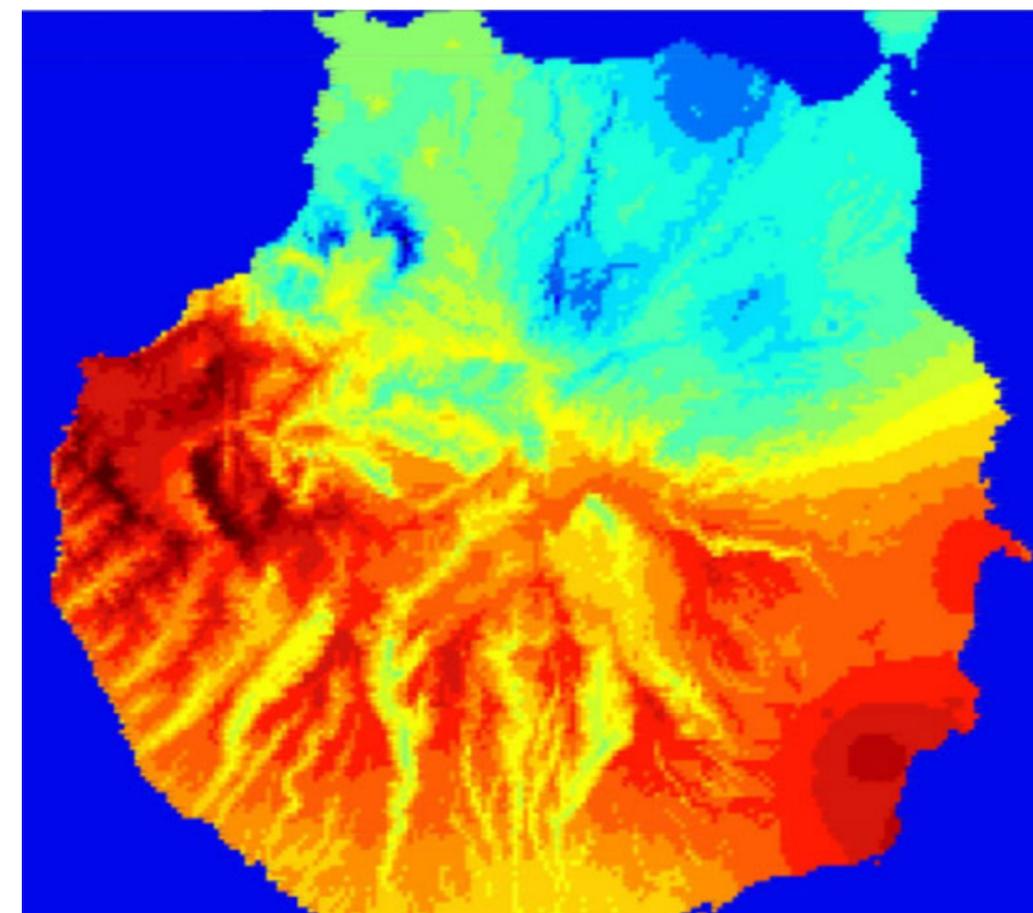
Actualmente, las previsiones de potencia instalada del PECAN para Gran Canaria es de 46 MW para el año 2015, con una previsión total para Canarias de 160 MW que obviamente no ha sido posible cumplir aún.

Además del riesgo incrementado de confusión por reflexión de la fauna por los paneles solares, otra preocupación ambiental derivada del aumento indiscriminado de implantaciones de escasa entidad sería la cuestión estética o el impacto paisajístico acumulativo.

Estas afecciones no serían fáciles de resolver, ya que los paneles solares son de por sí evidentes y visibles desde multitud de puntos de vista, más si cabe si no se controla su capacidad reflectante, por lo que su enmascaramiento u ocultación son labores prácticamente imposibles.

Esto hace que la fijación de pautas y criterios orientadores para la implantación de estas infraestructuras sea necesaria para la selección de los emplazamientos más idóneos, desde un punto de vista que combine no sólo la relación producción energética-coste económico sino también medio natural-paisaje.

Mapa Solar de Gran Canaria



■	igh: 0 to 4050 (Wh/m ² /día)
■	igh: 4050 to 4147 (Wh/m ² /día)
■	igh: 4147 to 4244 (Wh/m ² /día)
■	igh: 4244 to 4341 (Wh/m ² /día)
■	igh: 4341 to 4438 (Wh/m ² /día)
■	igh: 4438 to 4535 (Wh/m ² /día)
■	igh: 4535 to 4632 (Wh/m ² /día)
■	igh: 4632 to 4729 (Wh/m ² /día)
■	igh: 4729 to 4826 (Wh/m ² /día)
■	igh: 4826 to 4923 (Wh/m ² /día)
■	igh: 4923 to 5020 (Wh/m ² /día)
■	igh: 5020 to 5117 (Wh/m ² /día)
■	igh: 5117 to 5214 (Wh/m ² /día)
■	igh: 5214 to 5311 (Wh/m ² /día)
■	igh: 5311 to 5408 (Wh/m ² /día)
■	igh: 5408 to 5505 (Wh/m ² /día)
■	igh: 5505 to 5602 (Wh/m ² /día)
■	igh: 5602 to 5699 (Wh/m ² /día)
■	igh: 5699 to 5796 (Wh/m ² /día)
■	igh: 5796 to 5903 (Wh/m ² /día)

Fuente: Mapa Solar. Instituto Tecnológico de Canarias (2012).

Para el aprovechamiento de este recurso renovable y en definitiva para la búsqueda del mejor acomodo territorial de los elementos de producción de energía fotovoltaica o termoeléctrica, se pueden plantear medidas para concentrar los impactos en aquellos ámbitos potencialmente más aptos en detrimento de aquellos con mayores valores naturales, culturales y/o paisajísticos, donde dicho impacto sería más importante.

Esta forma de actuar implica, por un lado, excluir para la implantación de áreas de producción energética asociadas al aprovechamiento fotovoltaico o termoeléctrico aquellos Espacios Naturales Protegidos cuya fragilidad ambiental devenga de valores naturales de gran fragilidad, quedando condicionada a un análisis ambiental y territorial específico de sus instrumentos de gestión en los Parques Rurales y Paisajes Protegidos.

Igualmente, se han excluido las zonas de mayor valor natural y las zonas de aptitud natural, no así las zonas transformadas por procesos de urbanización y edificación (incluidas las Zonas A.3 y B.a.3) dado que la implantación de este tipo de instalaciones es compatible con las obras, construcciones e instalaciones asociadas a los usos y actividades propios del suelo urbanizado y, en su caso, el dominio público marítimo-terrestre.

De esta manera, se deducen unas zonas insulares con presencia de recurso solar que sensiblemente coinciden con las zonas eólicas insulares, así como con las distintas propuestas e iniciativas de ordenación sectorial en esta materia.

Dentro de estas zonas destacan igualmente las mismas tres potenciales áreas de producción energética anteriormente definidas para las zonas eólicas insulares. Sus amplias dimensiones y estabilidad de la radiación solar permiten plantear una concentración de los impactos en dichos ámbitos de manera compatible con las implantaciones de instalaciones de aprovechamiento de energía eólica previstas.

De esta manera, se salvaguarda aún mejor los valores naturales, culturales y/o paisajísticos del resto del territorio y además, se favorece el encaje de esta producción en los circuitos convencionales de suministro eléctrico, en iguales condiciones que las instalaciones de aprovechamiento de energía eólica.

6.4.1.3.3. La cobertura de demanda por autoconsumo de recursos energéticos alternativos

Siguiendo el cometido de la LMUOT, se incluyen como usos energéticos las pequeñas instalaciones de energías renovables cuya finalidad es la producción aislada de energía eléctrica para consumo propio, además de aquellas destinadas al accionamiento de sistemas mecánicos o para la producción de calor, por ejemplo.

Para estas instalaciones de autoconsumo se faculta al planeamiento para que condicione la implantación de parques eólicos o de aerogeneradores para autoconsumo en el resto de las zonas eólicas grafiadas en el presente Plan, quedando su implantación vinculada a actividades o asentamientos consolidados, adaptando la o las instalaciones energéticas de escasa entidad en dimensión y número a las necesidades energéticas existentes en cada momento, siendo necesaria su justificación.

Estas determinaciones buscan asegurar la adecuación paisajística de dichas instalaciones energéticas de escasa entidad en tal forma y distancia que no rompa con las líneas y formas de la construcción o estructuras colindantes a los que dé suministro. Para ello, se establecen criterios para que el planeamiento pueda establecer retranqueos respecto de las zonas de mayor valor natural y paisajístico, con objeto de preservar sus valores y el adecuado disfrute de las mismas.

6.4.1.4. Propósitos de ordenación para la red de infraestructuras energéticas y de combustible en el PIO/GC

Con independencia de la planificación sectorial, las determinaciones de este Plan se han establecido con el objetivo básico de fomentar la diversificación de las fuentes energéticas, incrementar la eficiencia del sistema y mejorar la red de transporte de la energía.

Como recursos locales que son, se potenciará la implantación de todas las posibles energías renovables, como la mejor alternativa a la dependencia actual de los hidrocarburos. Para ello, se establecerán determinaciones que favorezcan la compatibilidad de las instalaciones renovables con el desarrollo de otras actividades.

Igualmente, se fomentará la definición de un sistema de transporte de energía en el territorio insular que reduzca la vulnerabilidad del mismo mediante la mejora de las líneas eléctricas existentes y la implantación de nuevos tendidos e instalaciones de almacenamiento energético.

Todo ello conlleva la necesidad de que las determinaciones de este Plan sobre ordenación de las redes de energía cubran los siguientes propósitos sectoriales:

- Definir el modelo de ordenación de las redes de energía, adecuándolo al análisis de la situación actual y al dimensionamiento de la demanda prevista con objeto de poder planificar con suficiente antelación los tendidos e infraestructuras necesarias.
- Coordinar las políticas de los distintos organismos competentes por razón de la materia y las previsiones de las distintas sociedades energética con el objetivo de evitar la redundancia de tendidos e infraestructuras y conseguir un diseño coherente de las redes de energía.
- Gestionar adecuadamente las infraestructuras existentes asociadas a las redes de energía para optimizar su funcionamiento y propio consumo, y en su caso para alargar su vida útil reduciendo el impacto de nuevas instalaciones.
- Facilitar la previsión de las necesidades reales de suelo para la creación de las nuevas infraestructuras asociadas a las redes de energía cuando éstas sean necesarias y estén expresamente localizadas por la planificación sectorial competente.
- Potenciar el aprovechamiento de las fuentes de energía renovables, fundamentalmente solar y eólica, así como el aprovechamiento de fuentes alternativas (como el biogás, el biocombustible, la energía producida por el mar, los saltos de agua y similares).
- Fomentar la implantación de sistemas alternativos y autónomos de abastecimiento y almacenamiento de energía en la Isla, con especial atención a las zonas rurales y núcleos aislados.
- Promover estrategias generales tendentes a la sustitución de productos petrolíferos mediante el aprovechamiento de las fuentes de energía renovables, de forma que se posibilite al máximo la utilización de esta fuente de energía en la Isla.

En este sentido, el presente Plan incorpora en su normativa las determinaciones y acciones que deberá incorporar el Plan Territorial Especial de Ordenación de Redes Energéticas, debido a las especiales características de estas infraestructuras así como al hecho de que se encuentran sometidas a intensos procesos de innovación tecnológica, contantes en el tiempo.

Como principal instrumento de ordenación sectorial a escala insular, este Plan Territorial Especial ha de contribuir a agrupar y refundir en un único instrumento de planeamiento las diversas actuaciones, determinaciones territoriales y propuestas energéticas que se planteen para asegurar la autonomía energética insular.

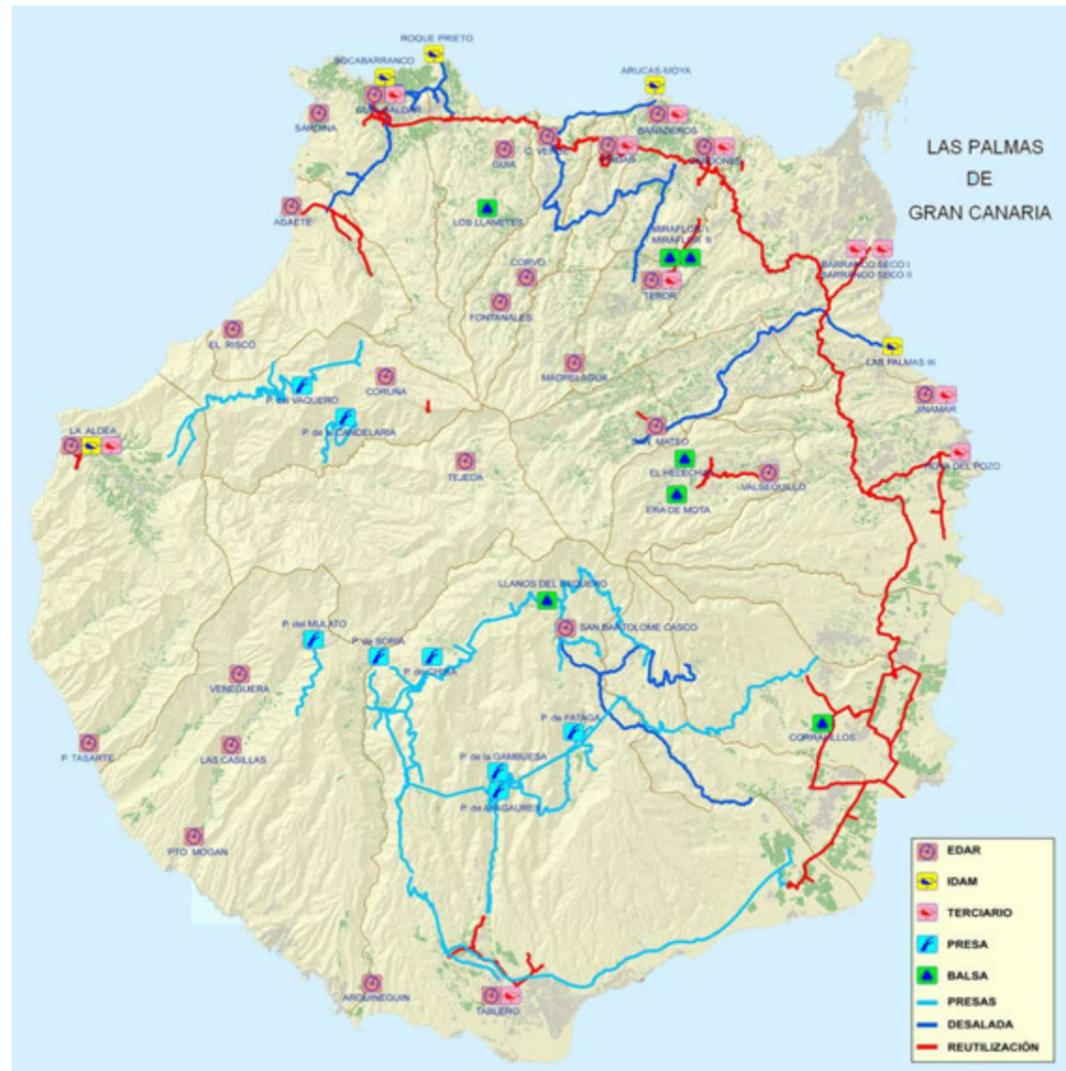
6.4.2. RHS: Red de Infraestructuras Hidráulicas y de Saneamiento

Aparte de su importancia como recurso vital para el ser humano, la escasez de los recursos hídricos convencionales en Gran Canaria ha supuesto la necesidad de ejecutar importantes

infraestructuras y redes para el abastecimiento del consumo humano, agrícola, industrial, turístico, etc., mediante recursos hídricos no convencionales.

El crecimiento poblacional que ha experimentado Gran Canaria en las últimas décadas ha llevado aparejada, entre otras, un aumento en la demanda hídrica. Si bien la tecnología de desalación de agua de mar ha resuelto en gran medida el problema, aún hoy la dependencia y explotación de las aguas subterráneas cubre el 43% de las necesidades hídricas de la sociedad grancanaria. Ello contrasta con el aprovechamiento de las aguas regeneradas, que junto a los aprovechamientos superficiales de aguas sólo suponen aún un 13%.

Infraestructuras Hidráulicas y de saneamiento



Fuente: Cartografía temática del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.

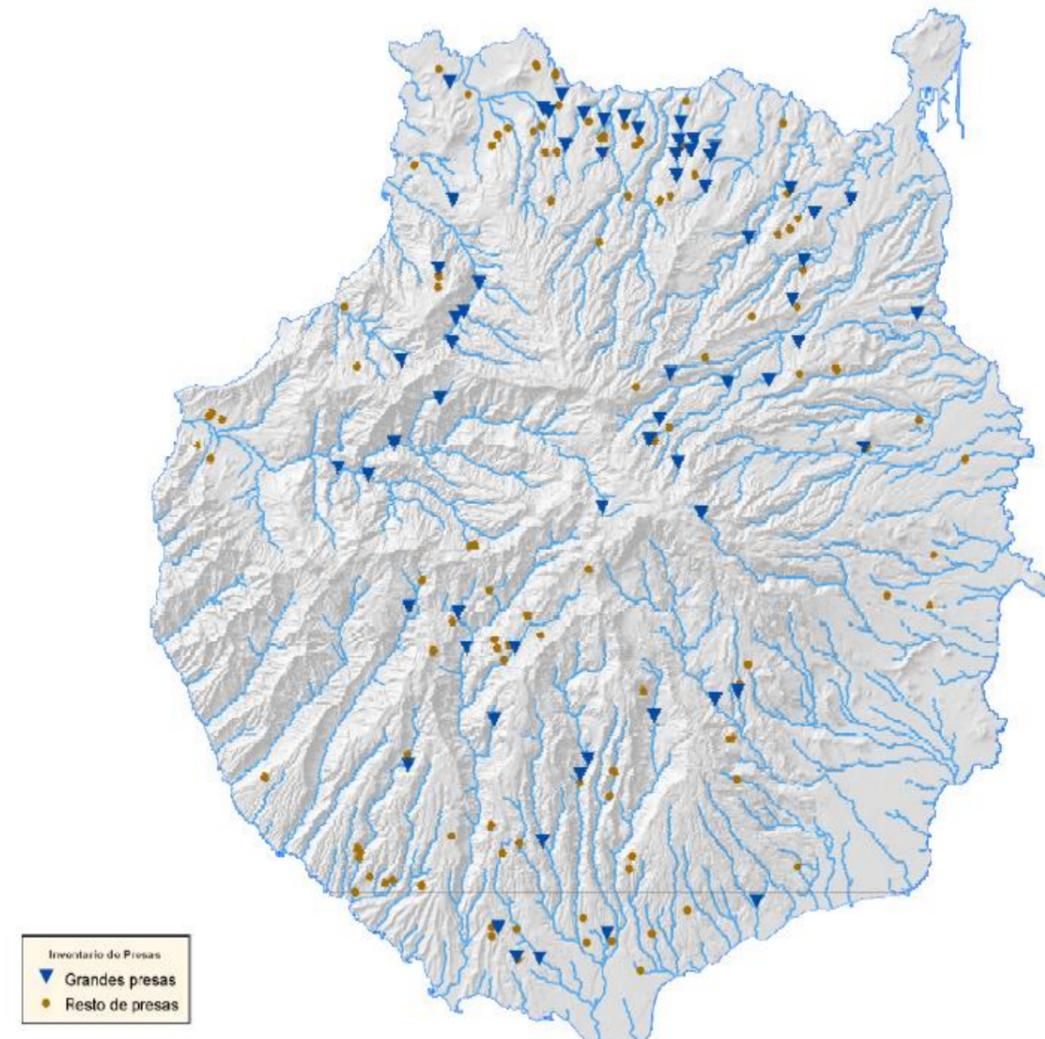
Como ya se explicará más detenidamente en el apartado 6.6.1.1 de esta Memoria de Ordenación, la sobreexplotación de los acuíferos insulares unido a una menor aportación hídrica ha dado lugar a una disminución alarmante del nivel freático insular, además de un empeoramiento de su calidad. Este hecho se hace patente especialmente en las zonas costeras, donde el agua subterránea sufre problemas de salinización debido al fenómeno de intrusión marina.

Para el aprovechamiento de los recursos hídricos convencionales, se han realizado obras de presas y embalses en las principales cuencas insulares con una capacidad de almacenamiento de 77,60 hm³.

Aunque destacan las sesenta y cinco grandes presas insulares, a estas infraestructuras hay que sumar otras ciento diecisiete presas de menor envergadura, además de otras infraestructuras destinadas a la captación, almacenamiento o transporte de aguas como son los tomaderos, azudes, albaradas, canales, tuberías de transporte, distribución y balsas que interceptan las ocasionales escorrentías originadas por las precipitaciones esporádicas. Todas estas instalaciones están distribuidas por el territorio insular, aunque el mayor número de presas y embalses están situadas al norte de la Isla. Sin embargo, son las presas del sur de la Isla las que suponen el 88,5% de la capacidad máxima insular de almacenamiento, a pesar de ser menos.

Estas presas y embalses existentes satisfacen menos del 7% de la demanda media anual en la Isla, pero en muchas cuencas, como la de La Aldea, son la principal fuente de suministro para la agricultura. Además, cumplen un papel regulador en los aprovechamientos hidráulicos de las medianías y cumbres insulares conteniendo los niveles de erosión por escorrentía asociados a los cauces de los principales barrancos, que se encuentran interceptados por estas infraestructuras.

Presas de Gran Canaria



Fuente: Avance del Plan Hidrológico de Gran Canaria.

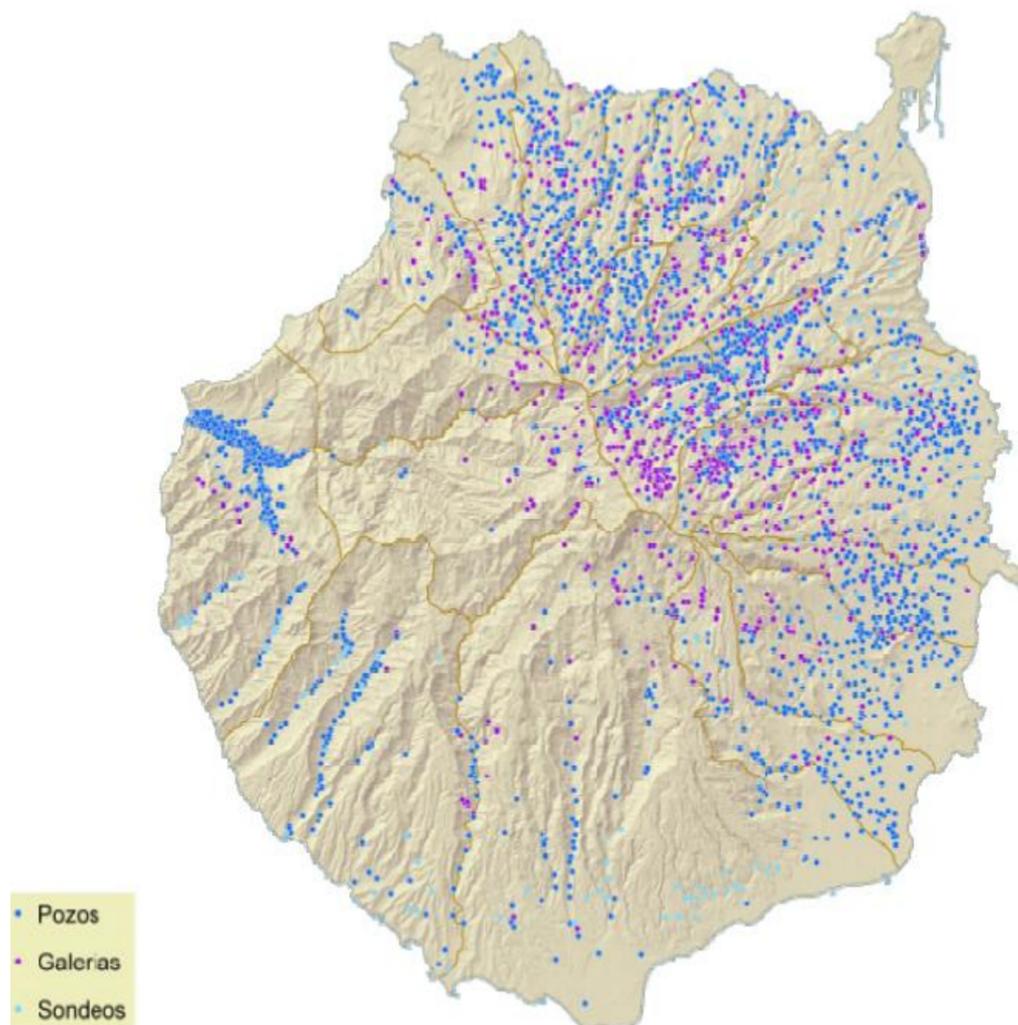
Por otro lado, algunas de estas infraestructuras reúnen características tipológicas apropiadas para dotarse como depósitos reguladores en sus ámbitos de influencia. Esta capacidad reguladora puede ser extensiva al aprovechamiento de recursos energéticos, mediante sistemas alternativos de almacenamiento tales como las centrales hidroeléctricas.

En otro orden de cosas, las captaciones subterráneas suponen el 87% de los recursos hídricos disponibles, en torno a 71,4 hm³/año. Sin embargo, existe una densidad de captaciones elevadísima que conlleva la sobreexplotación de las aguas subterráneas. Así de los 6.412 expedientes relacionados con captaciones de aguas subterráneas, solamente 2.586 se encuentran en régimen de explotación. De éstas el 82% corresponden a pozos y sondeos, el 16% a galerías y un 2% a captaciones naturales a partir de nacientes.

Sin embargo, el crecimiento económico y poblacional de Gran Canaria ha hecho necesario la construcción y puesta en marcha de desaladoras para dar respuesta al aumento de la demanda de agua. Estas instalaciones se han ubicado a lo largo del perímetro costero al objeto de desalar tanto agua de mar como aguas salobre procedente de los acuíferos insulares.

Así, la capacidad total de desalación de agua de mar en la Isla es actualmente de 104,00 hm³/año, con una producción real aproximada de 72,80 hm³/año condicionada por la estacionalidad de la demanda de agua para la agricultura y sus altos costes de explotación.

Captaciones de agua subterránea



Fuente: Avance del Plan Hidrológico de Gran Canaria.

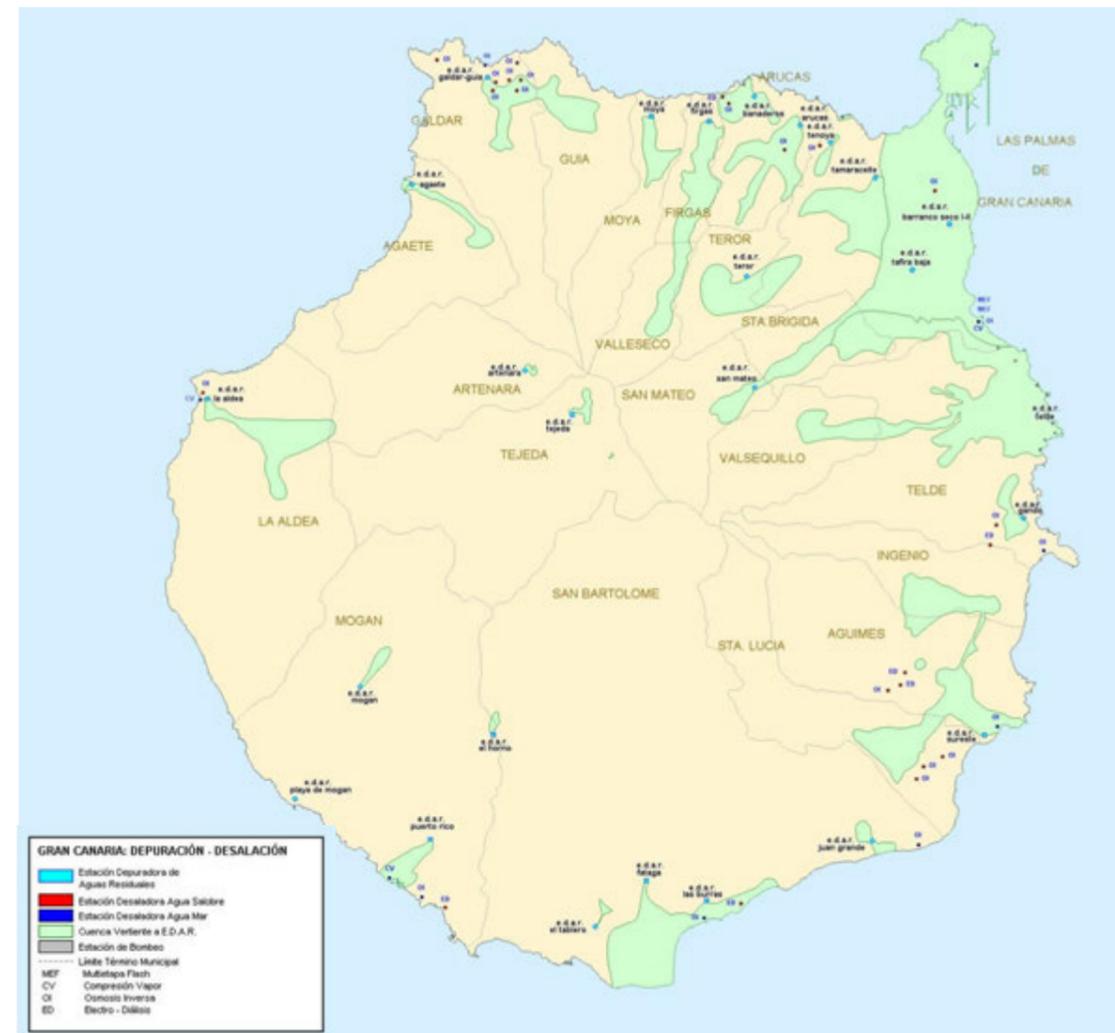
Por su parte, la capacidad total de desalación de agua salobre es de 31,60 hm³/año procedentes de un total de 90 desalinizadoras, aunque la producción real estimada ronda los 6,30 hm³/año. Es decir, supone un coeficiente de utilización de un 20% de las infraestructuras existentes.

Por lo tanto, se puede extraer la conclusión de que las infraestructuras de desalación actualmente existentes en la Isla no han alcanzado su máximo de producción teórica, estando en el caso de las desalinizadoras muy por debajo de un rendimiento medio eficiente.

Con la actual red de desaladoras y desalinizadoras, suponiendo un aprovechamiento máximo del 90% de la capacidad de producción, se podría aportar al actual sistema de abastecimiento 122,04 hm³/año. Es decir, 42,94 hm³/año más de la producción anual actual en caso de que existiese demanda para ello.

En relación a las redes de saneamiento, aguas negras y grises comparten en la mayoría de los casos la misma red y existen todavía numerosas zonas, especialmente del interior de la isla, con una red deficiente o inexistente. Por otra parte, a lo largo de toda la costa insular existen números puntos de vertidos al mar, de los cuales el 78% están en trámite para obtener la correspondiente autorización administrativa.

Desalación y depuración

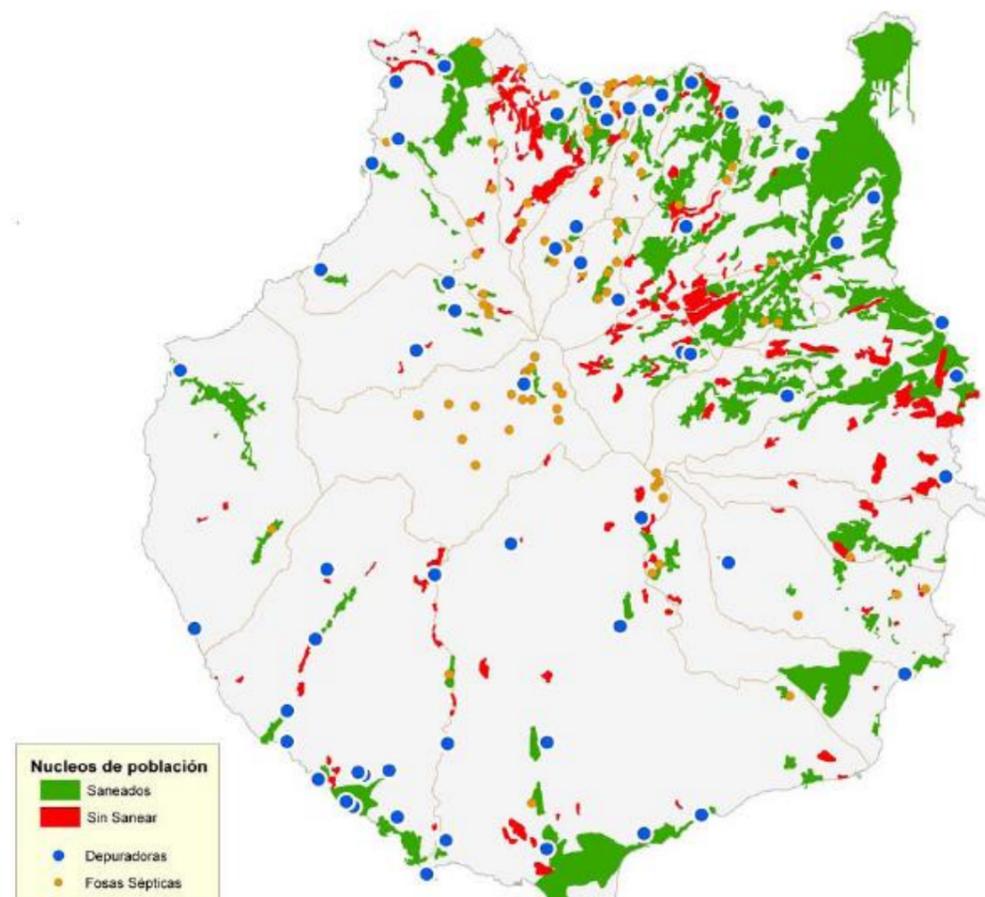


Fuente: Cartografía temática del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.

Los vertidos se realizan a través de emisarios submarinos, conductos de desagüe, vertidos directos o pozos filtrantes. Del total de sistemas de vertidos, los emisarios submarinos representan el 12% con un total de 18 emisarios, los conductos de desagüe representan el 65% y el 17% restante corresponde a vertidos directos o a través de pozos filtrantes.

Por otro lado, se vierten 15,40 hm³/año de aguas residuales con tratamiento primario y 22,00 hm³/año de aguas depuradas con tratamiento secundario, siendo sólo 11,80 hm³/año los que se reutilizan a partir de aguas residuales urbanas e industriales depuradas.

Estado del saneamiento en los núcleos de población



Fuente: Avance del Plan Hidrológico de Gran Canaria.

De este análisis de capacidad se deduce que en Gran Canaria se producen aproximadamente 167 hm³/año de recursos hídricos. Existe un reparto equitativo entre el aprovechamiento de recursos hídricos convencionales (aguas subterráneas y aguas superficiales) y recursos hídricos no convencionales (aguas desaladas y aguas regeneradas).

Aportaciones hídricas en función de demanda por usos

Año	Origen	Doméstico	Agrario	Industrial	Turístico	Total
2007	Subterránea	18,40	47,70	3,30	5,80	71,40
	Superficial	2,30	8,00	0,00	1,30	11,00
	Desalada	55,90	11,00	5,00	12,90	72,80

Año	Origen	Doméstico	Agrario	Industrial	Turístico	Total
	Regenerada	0,00	3,80	0,00	8,00	11,80
	Total	60,20	70,50	8,30	28,00	167,00

Fuente: Elaboración propia a partir de la estimación de demanda del Avance Plan Hidrológico Insular. Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria

No obstante, el empleo de agua procedente de los acuíferos insulares supone casi el 50% del agua demandada, con una extracción anual de 71,40 hm³/año que impide la recarga suficiente de los acuíferos insulares, afectando negativamente al balance hidrológico insular.

6.4.2.1. La ordenación de las infraestructuras hidráulicas y de saneamiento en el PIO/GC 2004

La Administración insular, a la hora de acometer la planificación de los recursos hídricos, diferenció en el PIO/GC 2004 entre las determinaciones territoriales relacionadas con la hidrología insular y la ordenación de las redes hidráulicas y de saneamiento.

En cualquier caso, las determinaciones del PIO/GC 2004 a las redes hidráulicas y de saneamiento perseguían alcanzar los objetivos y actuaciones propias de la planificación hidrológica insular en coordinación con el Decreto 82/1999, de 6 de mayo, por el que se aprueba el Plan Hidrológico Insular de Gran Canaria.

En lo que a las redes hidráulicas y de saneamiento se refiere, dicho Plan Hidrológico Insular (del cual se habla más detenidamente en el apartado 6.6.1.1 de esta Memoria de Ordenación) agrupó las actuaciones necesarias para aumentar la producción mediante la desalación, así como ampliar y renovar las redes de abastecimiento incrementando a su vez la capacidad de almacenamiento.

De esta manera, se pretendía impulsar la obtención de fuentes de suministro y distribución propias, mejorando las redes de abastecimiento con aquellas conexiones que permitiesen enlazar las conducciones existentes para asegurar un abastecimiento en alta de los núcleos y asentamientos poblacionales de las medianías insulares, así como unificar y mejorar notablemente la gestión, atendiendo a criterios de economía de escala y de eficiencia del servicio público de abastecimiento.

Por su parte, ante las grandes deficiencias en saneamiento, depuración y calidad del agua, que afectan directamente a la calidad de vida, a la contaminación del acuífero, al medio ambiente y a la calidad y a la cantidad de las aguas, se planteó la necesidad de extender y completar tanto las redes de reutilización y distribución de aguas depuradas como las redes de alcantarillado.

Esta posibilidad de mejorar la reutilización directa de las aguas depuradas constituía un muy importante aumento de los recursos disponibles para regadío a un coste relativamente bajo en comparación con otras alternativas, así como permitía la sustitución de las aguas subterráneas como dotación principal del recurso.

Pero para que resultase efectivo, había que establecer las bases para la construcción de redes comunitarias de riego en función de la demanda abastecida desde grandes depósitos reguladores existentes, o por ejecutar, que permitiesen tanto el óptimo manejo de las aguas públicas (aguas blancas y aguas depuradas), como el aprovechamiento de otros recursos, públicos o privados.

Por estas razones, el PIO/GC 2004 se planteó acompañar las determinaciones de la planificación hidrológica insular mediante directrices generales para las infraestructuras asociadas a las redes hidráulicas y de saneamiento.

Estas determinaciones generales incorporaban una directriz al planeamiento urbanístico y de los espacios naturales protegidos, con objeto de que se previesen en los mismos las afecciones de suelo necesarias para las infraestructuras asociadas a las redes hidráulicas y de saneamiento que generen sus previsiones de crecimiento, en desarrollo del modelo de ordenación insular que propugnaba el PIO/GC 2004.

Asimismo, estableció determinaciones para fomentar el ahorro hídrico en el consumo y la vigilancia y control de los vertidos contaminantes de los recursos existentes, a través de la prevención en la generación de sustancias contaminantes, el incremento en el tratamiento de las aguas residuales y el establecimiento de medidas seguras para su eliminación.

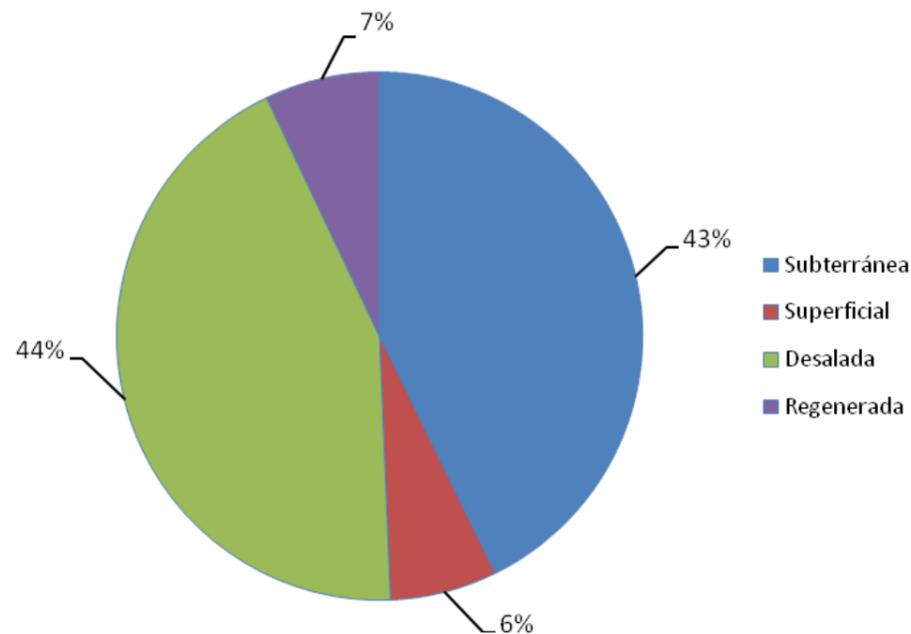
De esta forma, se orientaba la planificación urbanística para que las redes hidráulicas y de saneamiento llegasen a dar un servicio correcto a todos los núcleos y asentamientos de población, intercomunicando las redes a nivel supramunicipal cuando fuese necesario para posibilitar la aplicación de economías de escala a la inversión en depuración.

6.4.2.2. Estimación de los usos, demandas y presiones previstas para los recursos hídricos insulares

Actualmente, a partir de los datos aportados por el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria incorporados al apartado 11.6.4 de la Memoria de Información, el volumen de aportaciones hídricas para el año 2.007 es de 167,00 hm³/año. La dotación promedio por habitante alcanza los 233 litros brutos por habitante equivalente, siendo la dotación asociada a cada turista dos veces y media superior a la de un residente.

Para cubrir esta demanda, se depende en un 44% de agua desalada, en un 43% de agua procedente de los acuíferos insulares, y finalmente, en un 7% de aguas regeneradas y un 6% de agua procedente de escorrentías almacenada en presas y otras captaciones superficiales.

Distribución porcentual de las aportaciones en función de la demanda



Fuente: Elaboración propia a partir de datos proporcionados por el Consejo Insular de Aguas.

Para el reparto de estas aportaciones hídricas en función de la demanda insular hay que considerar las diferentes clases de utilización del recurso, esto es, los usos del agua. Estos usos incluyen los de abastecimiento doméstico, regadío y usos agrarios, usos industriales y usos recreativos.

A partir de los datos obtenidos por el Consejo Insular de Aguas se puede prever una estimación de las necesidades de demanda a cubrir en los próximos años. Si tomamos el año 2.050 como escenario teórico de horizonte para el presente Plan, es previsible un aumento de la demanda en los próximos diez años que afecta de maneras diversas a los distintos usos y actividades analizados.

- **Uso doméstico:**

El uso doméstico es la demanda prioritaria respecto a los otros usos, y exige una elevada garantía de suministro y niveles adecuados de calidad. La satisfacción de la demanda de agua para uso doméstico ejerce una presión sobre el recurso en términos cuantitativos y también, de modo significativo, sobre los aspectos ecológicos y químicos.

Según los datos aportados en la Memoria de Información, el uso doméstico, tanto de la población residente como de la turística, mantenía una demanda de 60,20 hm³/año, proveniente básicamente de la desalación (43,90 hm³/año), aguas subterráneas (14, 60 hm³/año) y superficial (1,70 hm³/año).

Así pues, una vez estimado el crecimiento poblacional y el más que tendente crecimiento turístico, tal y como se han analizado en los estudios complementarios de asentamientos de población y de capacidad de carga que acompañan al presente Plan, y de acuerdo con las estimaciones del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria para los próximos años, se estima una demanda de 97,20 hm³/año para el escenario teórico de horizonte teórico del presente Plan.

- **Uso agrícola**

Por su parte, el sector agrícola y ganadero sigue teniendo una presencia importante en Gran Canaria, con un moderado crecimiento de la cantidad de suelo en cultivo en las últimas décadas y un creciente incremento de la cabaña ganadera insular. Atendiendo a la superficie ocupada por los cultivos, el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria ha calculado un consumo anual para el año 2.007 de 70,50 hm³/año.

La distribución de demandas para este uso ha provenido básicamente de las aguas subterráneas (47,70 hm³/año), el agua desalada (11,00 hm³/año), el agua superficial (8,00 hm³/año) y el agua regenerada (3,80 hm³/año). Este sector supone un riesgo en cuanto al volumen de extracciones, ya que demanda un 67% de agua subterránea del total empleado para la actividad.

Para el escenario teórico de horizonte considerado, se prevén crecimientos en ambos subsectores, pero de forma muy moderada y potenciando medidas de ahorro hídrico que permitan mantener la asignación de 70,50 hm³/año, pero debiendo rebajarse el consumo de agua subterránea de este sector mediante el incremento del uso de aguas regeneradas para riego agrícola, preferentemente.

- **Uso industrial:**

En los usos industriales se incluyen las actividades de la industria manufacturera, excluyendo las actividades extractivas, energéticas y las relativas a la construcción. En la actualidad, existen en la Isla un total de cuarenta y tres polígonos industriales que mantienen un consumo aproximado de 8,30 hm³/año, provenientes básicamente de agua desalada (5,00 hm³/año) y aguas subterráneas (3,30 hm³/año).

A pesar de la previsión de crecimiento del sector industrial en la Isla propuesto por el presente Plan, dado que las principales estrategias de actuación buscan consolidar los

polígonos existentes, especializándolos y en su caso reconcentrando la actividad industrial en torno a los suelos existentes trasladándolo fuera del tejido residencial, no se estima para el escenario teórico de horizonte del presente Plan un aumento significativo de la demanda en este sector, por lo que se le asigna un futurible igual al que actualmente utiliza.

▪ **Uso turístico y recreativo**

La diversificación del sector turístico ha implicado una evolución de las actividades complementarias de ocio, como los campos de golf, los parques acuáticos y los parques temáticos, todas ellas demandantes de agua.

Aunque el agua que abastece a estos equipamientos turísticos proviene básicamente de agua regenerada, su fuerte demanda a veces ha tenido que ser suplida con recursos convencionales. Se estima un consumo para este uso de 28,00 hm³/año, provenientes básicamente de agua regenerada (8,00 hm³/año), agua subterránea (5,80 hm³/año), agua desalada (12,90 hm³/año) y agua superficial (1,30 hm³/año).

Dado que el presente Plan, en su apuesta por mejorar la calidad de la oferta turística insular en su conjunto, mantiene la viabilidad territorial de la apertura de nuevos equipamientos turísticos, se considera plausible un incremento de la demanda para el escenario teórico de horizonte que alcance los 41,90 hm³/año.

De este análisis de demanda se deduce que en Gran Canaria existe un reparto equitativo entre el uso de recursos hídricos convencionales (aguas subterráneas y aguas superficiales) y recursos hídricos no convencionales (aguas desaladas y aguas regeneradas). No obstante, el empleo de los recursos hídricos convencionales supone casi el 50% del agua demandada, con una extracción anual de 71,40 hm³/año.

En base a lo descrito y a la proyección de demanda realizada, se prevé un aumento de la demanda igual a 50,90 hm³/año, aumentando el consumo previsto hasta los 217,90 hm³/año para el año 2.050 como escenario teórico de horizonte.

Para suplir este aumento, se pretende realizar un reajuste en los recursos hídricos empleados, el cual irá orientado a reducir las aportaciones subterráneas a favor de un aumento sustancial del empleo de agua procedente de la desalación y regeneración.

Estimación de demanda de recursos hídricos por usos

Año	Origen	Doméstico	Agrario	Industrial	Turístico	Total
2007	Subterránea	18,40	47,70	3,30	5,80	71,40
	Superficial	2,30	8,00	0,00	1,30	11,00
	Desalada	55,90	11,00	5,00	12,90	72,80
	Regenerada	0,00	3,80	0,00	8,00	11,80
	Total	60,20	70,50	8,30	28,00	167,00
2050	Subterránea	18,40	24,50	1,00	0,00	43,90

Año	Origen	Doméstico	Agrario	Industrial	Turístico	Total
2007	Superficial	2,00	8,00	0,00	1,00	11,00
	Desalada	76,80	8,00	7,30	22,50	114,60
	Regenerada	0,00	30,00	0,00	18,40	48,40
	Total	97,20	70,50	8,30	41,90	217,90

Fuente: Elaboración propia a partir de la estimación de demanda del Avance Plan Hidrológico Insular. Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria

Para conseguirlo, es necesario mejorar las infraestructuras asociadas a las redes hidráulicas y de saneamiento con el fin de mejorar la eficacia y eficiencia de las mismas, en especial en aquellas zonas del territorio donde resultan deficientes o aún carecen de ellas.

En todo caso, para reducir los posibles altos costos de explotación que pueden estar contribuyendo a no sacar el máximo rendimiento a las infraestructuras existentes asociadas a las redes hidráulicas y de saneamiento, es una oportunidad fomentar la alimentación de estas instalaciones (como desaladoras, desalinizadoras, depuradoras, etc.) con energías renovables y asegurar el transporte del caudal hasta las presas de cabecera de dicha instalación transformadora para que sirvan a su vez de depósitos reguladores.

Estrategia de Actuación

Redes Hidráulicas y de Saneamiento	E.1	Mejora de las infraestructuras de abastecimiento, saneamiento y depuración.
------------------------------------	------------	---

6.4.2.3. La mejora continua de las infraestructuras de abastecimiento, saneamiento y depuración como propósito del Plan.

El Modelo de Ordenación Insular propuesto por el presente Plan asume como efectos propios de sus determinaciones las estimaciones de uso y demanda de los recursos hídricos para el escenario teórico de horizonte previstos en el anterior apartado 5.10.2 de esta Memoria de Ordenación, sin perjuicio de que las políticas de ahorro hídrico e incremento de la reutilización de las aguas modifiquen las expectativas pronosticadas.

Para conseguir una mejor satisfacción de las demandas de agua en función del uso asignado a las mismas, el presente Plan ha elaborado sus propias determinaciones para asegurar una regulación sostenible de los aprovechamientos hidrológicos, tendente al fomento del ahorro hídrico y a la reducción de la sobreexplotación del acuífero y de su contaminación, por vertido o por salinización.

Para cumplir con estas expectativas, es crucial aumentar la capacidad de desalación de las instalaciones existentes. Como ya se ha dicho, con la actual red de desaladoras y desalinizadoras, se podría aportar al sistema de abastecimiento 42,94 hm³/año más de la producción anual actual.

Por tanto, con esta medida de mejora de la producción de las instalaciones existentes se podría dar respuesta al 83,5% de la demanda estimada para el escenario teórico de horizonte del presente Plan.

Sin embargo, para poder alcanzar un balance hídrico positivo que permita contribuir a la recarga de los acuíferos insulares, se propone incrementar a su vez la utilización de agua regenerada aportando al sistema actual capacidad para regenerar los 37, 40 hm³/año de aguas tratadas que se vierten al mar mediante la ampliación y mejora, y en casos excepcionales nueva construcción, de las infraestructuras de depuración y de los emisarios submarinos.

Asimismo, se potencia la reposición continua de la red actual de alcantarillado y saneamiento, mejorando la interconexión de las distintas estaciones de tratamiento de aguas residuales como sistema alternativo de transporte y distribución para evitar alivios en caso de averías o de sobrecarga puntual.

Además, la mejora en la interceptación y tratamiento de las aguas residuales reduciría la contaminación del acuífero, ayudaría a reducir el alto nivel de intrusión marina que le afecta en las zonas costeras y disminuiría las presiones existentes en el ámbito litoral insular por los vertidos autorizados desde tierra a mar sobre las aguas costeras.

Estos vertidos litorales influyen directamente sobre la calidad ambiental de las aguas y las especies de la flora y fauna silvestre presentes en las mismas, poniendo a su vez en peligro la calidad de las zonas de baño de las playas y charcones de su entorno.

Con la implementación de estas medidas, se aportarían 80,34 hm³/año solamente mejorando la eficiencia de las infraestructuras asociadas a las redes hidráulicas y de saneamiento ya existentes en lo que a producción de agua desalada y agua regenerada se refiere. Esto equivale aproximadamente a un 156% más de la demanda estimada para el escenario teórico de horizonte del presente Plan, únicamente con la mejora de las prestaciones de servicio y la conservación de las infraestructuras existentes asociadas a las redes hidráulicas y de saneamiento.

6.4.2.4. Disponibilidad de recursos hídricos en el escenario horizonte

En base a lo descrito y a la proyección de demanda realizada, se prevé un aumento de la demanda igual a 50,90 hm³/año, aumentando el consumo previsto hasta los 217,90 hm³/año para el año 2.050 como escenario teórico de horizonte.

Para suplir este aumento, se pretende realizar un reajuste en los recursos hídricos empleados, el cual irá orientado a reducir las aportaciones subterráneas a favor de un aumento sustancial del empleo de agua procedente de la desalación y regeneración.

Estimación de demanda de recursos hídricos por usos

Año	Origen	Doméstico	Agrario	Industrial	Turístico	Total
2007	Subterránea	18,40	47,70	3,30	5,80	71,40
	Superficial	2,30	8,00	0,00	1,30	11,00
	Desalada	55,90	11,00	5,00	12,90	72,80
	Regenerada	0,00	3,80	0,00	8,00	11,80
	Total	60,20	70,50	8,30	28,00	167,00

Año	Origen	Doméstico	Agrario	Industrial	Turístico	Total
2050	Subterránea	18,40	24,50	1,00	0,00	43,90
	Superficial	2,00	8,00	0,00	1,00	11,00
	Desalada	76,80	8,00	7,30	22,50	114,60
	Regenerada	0,00	30,00	0,00	18,40	48,40
	Total	97,20	70,50	8,30	41,90	217,90

Fuente: Elaboración propia a partir de la estimación de demanda del Avance Plan Hidrológico Insular. Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria

El suelo actualmente clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano (residencial, turístico e industrial), urbanizable (residencial, turístico e industrial), rústico de asentamiento rural y dotaciones, equipamientos e instalaciones estructurantes responde al siguiente cuadro:

Suelos clasificados por el Planeamiento Urbanístico vigente

ZONA	Descripción	COTA (m.s.n.m.)		AREA (Ha)
		0-300	> 300	
C.1.3	Suelos rústicos de asentamiento rural	259,79	581,68	841,47
C.1.2	Suelos urbanizables	4.599,55	269,75	4.869,30
C.1.1	Suelos urbanos	8.398,36	1.624,05	10.022,41
Total		13.257,70	2.475,48	15.733,18

Fuente: Elaboración propia a partir del Modelo de Ordenación Insular

En el cuadro anterior se han distinguido los suelos ya clasificados por el planeamiento urbanístico en función de su posición respecto a la cota 300 msnm. Se observa que la superficie del suelo urbanizable ya clasificado situado por debajo de la cota 300 msnm es del 94,45% sobre el total de suelo urbanizable ya clasificado.

Al margen del suelo ya clasificado por el planeamiento urbanístico vigente, incluido en la zonificación C.1 como urbano (Zona C.1.1), urbanizable (Zona C.1.2) o rústico de asentamiento rural (Zona C.1.3), este Plan establece la zonificación C.2, que incluye los ámbitos en los que el planeamiento urbanístico puede clasificar nuevo suelo urbanizable destinado a acoger los sistemas generales, dotaciones y equipamientos de escala local y el crecimiento regular del tejido económico, residencial y turístico (Zona C.2.1), así como para los equipamientos singulares (Áreas Libres con Equipamiento) en zonas turísticas (Zona C.2.2).

Debe recalarse que la clasificación de suelo urbanizable para el crecimiento regular de los tejidos económico, residencial o turístico, no es competencia del Plan Insular, ni corresponde al mismo la programación temporal ni la ordenación pormenorizada de dicho suelo, siendo todo ello competencia exclusiva del planeamiento urbanístico (o de los Espacios Naturales, en su

caso). El Plan Insular se limita a identificar ámbitos extensos en los que el planeamiento competente podrá clasificar y ordenar dicho suelo, cumpliendo las condiciones que para ello establece la legislación vigente y este Plan. Por lo tanto, corresponderá al planeamiento urbanístico acreditar la existencia de suficiencia y disponibilidad de recursos hídricos para el abastecimiento de los suelos que clasifique, con carácter previo a la ejecución de su desarrollo urbanístico, en los términos expresados en la normativa del Plan Hidrológico de Gran Canaria y de conformidad asimismo con lo dispuesto en el artículo 25.4 del texto refundido de la Ley de Aguas.

No obstante, en la medida en que, como se ha expuesto, el presente Plan determina en última instancia, mediante la zonificación, el suelo susceptible de ser clasificado como urbanizable por el planeamiento urbanístico, debe también, en su calidad de instrumento de ordenación territorial de ámbito insular, dar cumplimiento a lo dispuesto en el referido artículo 25.4 de la Ley de Aguas y justificar que, a la escala territorial que le es propia, se han adoptado las medidas y estrategias suficientes y necesarias para que el incremento previsible de la demanda de recursos hídricos que se derive del nuevo suelo que resulte clasificado por el planeamiento urbanístico durante su periodo de vigencia, vaya indisolublemente asociado a la garantía de existencia de recursos hídricos suficientes para satisfacer dicho incremento.

A tal fin, en total sintonía con la planificación hidrológica insular, el presente Plan propone todo un conjunto de estrategias, entre las que, además de las ya expuestas en epígrafes anteriores, debe destacarse la consistente en concentrar el suelo destinado a acoger los futuros crecimientos en las cotas bajas, asociados a las plataformas litorales del norte, este y sur insular, y siempre por extensión y en contigüidad con el suelo urbano existente, de forma que no sólo se reduce al mínimo indispensable la necesidad de incrementar las redes hidráulicas, optimizando las existentes, sino que se garantiza que la mayor parte de la futura demanda de recursos se producirá por debajo de la cota 300 por lo que, en aplicación de lo dispuesto en la normativa del Plan Hidrológico de Gran Canaria (Artículos 98, 99 y 100 del PHGC 2º CICLO y 111 del PHGC 3º CICLO), dicha demanda deberá satisfacerse necesariamente mediante agua desalada de mar.

En el siguiente cuadro se expresa la superficie de suelo que, conforme a lo ya expuesto, el presente Plan Insular habilita como susceptible de ser clasificado como suelo urbanizable para los diferentes usos por el planeamiento urbanístico, distinguiendo, en columnas separadas, la superficie de dicho suelo que queda por encima y por debajo de la cota 300:

Zonas C.2 susceptibles de ser clasificados por el Planeamiento Urbanístico vigente

ZONA	TIPO	COTA (m.s.n.m.)		AREA (Ha)
		0-300	> 300	
C.2.1	Parque Conurbano	400,57	0,00	400,57
C.2.2	Área Libre con equipamiento	1.293,76	96,95	1.390,70
C.2.1	Tejido económico	335,74	2,33	338,07
C.2.1	Tejido residencial	1.030,02	23,38	1.053,40
C.2.1	Tejido turístico	923,72	96,95	1.020,67
Total		3.983,81	219,61	4.203,42
		94,78%	5,22%	100,00%

Fuente: *Elaboración propia a partir del Modelo de Ordenación Insular*

Como puede observarse, prácticamente el 95% de las nuevas áreas en las que este Plan permite la clasificación de nuevo suelo urbanizable, se localizan por debajo de la cota 300 msnm, lo que, conforme a lo dispuesto en los artículos antes citados de la normativa del Plan Hidrológico de Gran Canaria, obliga a que, al menos en dicha proporción, el abastecimiento de los nuevos crecimientos que el planeamiento urbanístico ordene sobre dichos ámbitos, se produzca mediante agua desalada del mar.

Así por tanto, al menos desde la consideración en origen del agua del mar como un recurso natural prácticamente inagotable, queda garantizada la existencia de recursos suficientes para satisfacer dicho incremento de demanda, si bien, ciertamente, para considerar que dicho recurso existe, en tanto recurso hídrico de fuente no convencional, en los términos exigidos por la planificación hidrológica y, sobre todo, para garantizar que dicho recurso está disponible y es suficiente para satisfacer la nueva demanda a medida que ésta se vaya produciendo, es necesario contar en cada momento con la infraestructura necesaria y con capacidad suficiente para realizar la desalación, tratamiento, transporte y distribución del agua hasta los puntos donde se produce dicha demanda.

Por lo tanto, con independencia de las estrategias enunciadas de optimización de la red de infraestructuras hidráulicas, este Plan, en sintonía con la planificación hidrológica insular, condiciona la clasificación y el ulterior desarrollo de nuevo suelo urbanizable a que, por los instrumentos competentes para su ordenación pormenorizada, quede en cada caso acreditada, a juicio del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, tanto la existencia como la disponibilidad de recursos hídricos suficientes para satisfacer la nueva demanda, lo que implica la necesidad de la existencia de las infraestructuras hidráulicas necesarias para ello, ya sea con carácter previo o en ejecución del propio plan o acto de que se trate.

Y por lo que respecta al 5% aproximado de áreas situadas por encima de la cota 300 msnm susceptibles de clasificación como suelo urbanizable, es de esperar que, tal como se muestra en el cuadro expuesto al inicio del presente epígrafe, la aplicación de las medidas propuestas en este Plan para favorecer la recarga del acuífero, disminuyendo el consumo de recursos hídricos de fuentes convencionales (aguas superficiales y subterráneas) e incrementando el proveniente de fuentes no convencionales (aguas desaladas y regeneradas), permita absorber holgadamente la demanda de recursos generada por estos posibles nuevos desarrollos sin alterar las citadas previsiones.

En todo caso, al igual que para los suelos situados por debajo de la cota 300 msnm, la clasificación y ulterior desarrollo de nuevo suelo urbanizable por encima de la cota 300 msnm, ya sea destinado a acoger sistemas generales, dotaciones y equipamientos de escala local o al crecimiento regular del tejido económico, residencial o turístico, estará condicionada a que el planeamiento competente para su ordenación pormenorizada acredite, a juicio del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, la existencia y la disponibilidad de recursos hídricos suficientes para satisfacer la nueva demanda.

Por otra parte, respecto a las actuaciones ambientales recogidas en el presente Plan, esto es, las de conservación, mantenimiento, reforestación, restauración prioritaria, o las propuestas de nuevos espacios naturales, etc., debe acalarse que dichas actuaciones no son programadas ni ordenadas directamente por este Plan, que se limita a identificarlas y establecer los objetivos de actuación en ellas, quedando derivado el desarrollo de dichos objetivos al normal ejercicio de las competencias de gestión que las administraciones públicas, como el propio Cabildo de Gran Canaria, tengan atribuidas en la materia por la legislación vigente.

En todo caso, se ha procedido a calcular los recursos hídricos que serían necesarios si se desarrollara la totalidad de las citadas actuaciones, realizándose la medición de las superficies de cada una de ellas, agrupándolas por tipos y distinguiendo su relación relativa respecto a la cota 300 msnm.

En función de la temática y del tipo se estima una dotación por hectárea, a partir de la cual se calcula el incremento de recursos hídricos previsible en el caso de que se hubieran desarrollado todas las actuaciones en el escenario 2050.

Actuaciones de conservación, mantenimiento, reforestación, restauración prioritaria

TIPO	COTA (m.s.n.m.)			AREA (Ha)	Dotación (m ³ /Ha)	Recursos hídricos adicionales (Hm ³)	Observaciones
	0-300	300-600	>600				
Agrícola Mixta	8.736,89	708,24	1.563,56	11.008,69		0	Uso ya permitido
Área de restauración prioritaria	3.840,52	1.398,02	0,00	5.238,54	30	0,157156337	Consumo puntual
Área de vertidos a restaurar	183,49	1,03	3,82	188,33	0	0	---
Área de repoblación forestal	0,00	5.213,15	15.220,80	20.433,96	75	1,532546694	Consumo puntual
Parque periurbano	829,73	1.431,28	0,00	2.261,01	10	0,022610084	Consumo anual
Total	13.590,62	8.751,73	16.788,18	39.130,53		1,712313116	

Fuente: Elaboración propia a partir del Modelo de Ordenación Insular

La partida más importante es la de repoblación forestal, donde se observa que toda esta actuación se sitúa por encima de la cota 300 msnm y que el 75% se realiza por encima de la cota 600 msnm.

De acuerdo con la información facilitada por el Servicio de Medio Ambiente del Cabildo de Gran Canaria, en las labores de reforestación, cada árbol recibe, únicamente, 5 riegos de 30 litros. En la actualidad se plantan 60.000 árboles anuales con una densidad de 500 árboles /Ha; es decir, se plantan 120 Has, con un consumo de agua anual de 9.000 m³/año. Esta agua procede de fuentes propias como patrimonio del Cabildo de Gran Canaria, como titular de participaciones/acciones de aguas en distintas Heredades y Comunidades de Regantes, como la Junta Permanente de Las Palmas, que engloba a las de Heredades de Vegueta, Triana, Bucio y Briviesca, Dragonal y Fuente Morales; la Heredad de Aguas de Arucas y Fargas y otras. Así como, de otras actuaciones llevadas a cabo por la Consejería de Medio de Ambiente y la Consejería de Sector Primario, a través de actuaciones que fomentan el incremento de recursos hidráulicos y la recarga de acuíferos, como la instalación de captanieveblas, labores de pastoreo en cauces de barrancos, encañadas en los Barrancos. Así como, los convenios de colaboración con Heredades y Comunidad de Regantes para intercambio de aguas, con trasvase de cumbre-costa.

Todo ello, sin perjuicio de la adquisición de acciones de aguas, a futuro en base a las necesidades de recursos hidráulicos en las actuaciones de conservación, mantenimiento, reforestación y, restauración prioritaria. Este cálculo se realiza promediando las diferentes densidades en la plantación (marco de plantación) para las áreas de restauración forestal convencional, la abierta y la de potenciación.

Considerando que la densidad en la reforestación es de 500 árboles/Ha, la dotación será de 75 m³/Ha que se aplica una sola vez, ya que en caso contrario se considera que no se ha elegido correctamente la especie arbórea plantada. El presente Plan Insular establece una superficie de 20.433,96 Has como "Área de repoblación forestal", lo que al ritmo actual supondrían 170 años para su repoblación forestal completa. Lógicamente, este ritmo excede al previsible periodo de

vigencia del Plan Insular, por lo tanto, el presente Plan no programa esta actuación ni la somete al restringido marco temporal de su periodo de vigencia, se limita simplemente a señalar las áreas donde debe actuarse, siempre de acuerdo con los ritmos que resulten razonables en virtud tanto de los medios humanos y materiales susceptibles de destinarse a estas tareas como a la disponibilidad en cada momento de recursos hídricos suficientes. No obstante, debe también tenerse en consideración el efecto de renaturalización que la propia reforestación supone, que podrá acelerar el proceso.

Para el cálculo de las áreas de restauración prioritaria, desde la premisa de que el tipo de intervención sobre las mismas no en todos los casos lleva aparejada la plantación de especies vegetales o la reforestación, se ha considerado una dotación equivalente al 40% de la dotación de las áreas de reforestación prioritaria.

Se ha medido la superficie de las áreas agrícolas mixtas, si bien se considera que el incremento en la demanda de recursos hídricos derivado de la identificación y protección estratégica de la capacidad productiva de estas áreas en el presente Plan es nulo ya que no se modifica el uso principal que dicho suelo ostenta en la actualidad.

Por último, se analiza la propuesta de parques periurbanos. Debe aclararse que los parques periurbanos no son equipamientos propuestos ni programados directamente por el presente Plan. Este Plan únicamente identifica ámbitos extensos en los que posteriormente el planeamiento, sea territorial o urbanístico, será el encargado de delimitar la concreta superficie del parque y determinar el tipo y alcance de las actuaciones a desarrollar en él, sean éstas de plantación de especies vegetales, dotación de mobiliario, acondicionamiento del terreno, etc.

No obstante, en la medida en que la superficie identificada al efecto es considerablemente extensa (2.261,01 Ha), se ha considerado una dotación de 10 m³/Ha y año, lo que implica que las actuaciones de reforestación o plantación de cubierta vegetal se deban realizar con especies hídricamente autosuficientes, aunque se ha considerado un riego de mantenimiento de forma continuada, por lo que en este caso es necesario incrementar la demanda de recursos hídricos de forma permanente (no puntualmente como en los casos anteriores).

En todo caso, a diferencia de las áreas de restauración prioritaria, los parques periurbanos se situarán por debajo de la cota 600 y, más de un tercio, por debajo de la cota 300 msnm, lo cual hace factible que una alta proporción (superior al 40%) de la demanda de consumos hídricos que comporten se satisfaga mediante recursos hídricos provenientes de fuentes no convencionales (aguas desaladas y regeneradas).

Con todo, como se deduce del cuadro anterior, la entidad del incremento de demanda de recursos hídricos que se deriva de las actuaciones ambientales propuestas en este Plan es muy poco significativa (alrededor de 1,7 Hm³) respecto del total del incremento de demanda calculado para el año horizonte, por lo que, amén de que el incremento de demanda correspondiente a la parte de dichas actuaciones que se localiza por debajo de la cota 300 msnm habrá de satisfacerse con agua desalada del mar, es de esperar que, respecto a la parte de las mismas localizada por encima de dicha cota, la aplicación, entre otras, de las medidas propuestas para favorecer la recarga del acuífero, permita absorber holgadamente este incremento poco significativo de demanda previsible de recursos hídricos, sin alterar el objetivo de reducir significativamente, en el año horizonte, el consumo de agua proveniente de fuentes convencionales (aguas subterráneas y superficiales). No obstante, al igual que en el caso de la clasificación de suelo urbanizable para el crecimiento regular, tanto la ejecución directa, en su caso, mediante los proyectos correspondientes, como la ordenación para su ejecución de cualquiera de estas actuaciones, ya sea por instrumentos de ordenación territorial o urbanística, requerirá que, a juicio del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, quede acreditada la existencia y la disponibilidad de recursos hídricos suficientes para satisfacer el incremento de demanda que la nueva actuación comporte.

En resumen, realizada la estimación del incremento de demanda de recursos hídricos que puede derivarse de la ordenación propuesta para la isla por este Plan durante su tiempo de vigencia, (siempre atendiendo a su condición de instrumento de ordenación del territorio y los recursos naturales, de carácter generalista y escala insular), se concluye que de dicho incremento, estimado en 136.000 m³/día para el año horizonte, al menos el 95% deberá ser satisfecho con agua desalada de mar, conforme exige la normativa del Plan Hidrológico de Gran Canaria, al estar asociada dicha demanda a nuevos desarrollos por debajo de la cota 300 msnm, y sólo el 5% restante, correspondiente a áreas situadas por encima de la cota 300 msnm, se satisfaría con recursos provenientes de fuentes convencionales (aguas subterráneas y superficiales). En todo caso, **la aplicación de las medidas y estrategias previstas en este Plan** (estrategias de concentración del crecimiento por debajo de la cota 300 msnm, mejora y optimización de la red de infraestructuras hidráulicas, medidas para favorecer la recarga del acuífero, etc.), en coordinación con la planificación hidrológica insular, **garantiza la existencia de recursos hídricos suficientes para satisfacer dicho incremento de demanda**, previa ordenación pormenorizada de las nuevas actuaciones por los instrumentos competentes que, asimismo, habrán de acreditar, a juicio del Consejo Insular de Aguas mediante la emisión del preceptivo Informe al efecto, la existencia y disponibilidad de tales recursos en cantidad suficiente para atender la concreta demanda generada en cada caso.

6.4.2.5. La necesaria coordinación con la Planificación Hidrológica Insular

En el PIO/GC de 2004 se remitía al Plan Territorial Especial PTE-04 la ordenación de los recursos hídricos de Gran Canaria. El citado PTE fue aprobado definitivamente el año 2015 cumpliendo las determinaciones del PIO/GC del 2004 y de la Ley de Aguas de Canarias como trasposición de la Directiva Marco del Agua de 2001.

La Directiva Marco del Agua 2007/60/CE, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación, establecía la necesidad de actualizar el planeamiento hidrológico por sexenios, debiendo aprobarse un PGRI, antes de 2015 (1º ciclo) y proceder a revisar y actualizar el mismo transcurrido 6 años, antes del 31/12/2021 (2º ciclo). En la actualidad están vigentes el Plan Hidrológico de Gran Canaria Segundo Ciclo (2015-2021) y el Plan de Gestión de Riesgos de Inundación Primer Ciclo, estando asimismo en tramitación el Plan Hidrológico de Gran Canaria Tercer Ciclo (2022-2027) y el Plan de Gestión de Riesgos de Inundación Segundo Ciclo.

Entre la planificación hidrológica insular y el Plan Insular de Ordenación existe una gran interdependencia, en la medida en que dentro del marconormativo a que debe atender el Plan Hidrológico en su redacción está el Plan Insular de Ordenación y asimismo, como hemos dicho, en aplicación del artículo 25.4 del texto refundido de la Ley de Aguas, el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria debe informar acerca de la existencia o inexistencia de recursos hídricos suficientes para satisfacer las demandas hídricas que pueda comportar la ordenación propuesta por el Plan Insular de Ordenación, de forma previa a su aprobación definitiva.

El presente Plan no sólo ha tenido en cuenta, sino que es totalmente compatible con la planificación sectorial vigente en materia de aguas y, asume e integra en su cuerpo dispositivo las medidas y determinaciones necesarias para dar cumplimiento a la voluntad del Organismo de la Demarcación Hidrográfica de Gran Canaria (el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria) de que, por el instrumento de ordenación adecuado, se proceda a la clasificación y categorización del suelo para la ejecución de las medidas que determinen los sucesivos Ciclos del Plan Hidrológico de Gran Canaria.

A estos efectos, es importante recalcar que, de conformidad con lo dispuesto en la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 4/2017 del Suelo y los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, los planes y programas previstos en la legislación sectorial y especial que tengan algún impacto sobre el territorio, entre los que obviamente se encuentran los Planes Hidrológicos, se

tramitarán, aprobarán y entrarán en vigor de acuerdo con lo establecido por esas disposiciones legales, teniendo, una vez vigentes, la consideración de Planes Territoriales Especiales en su relación con los instrumentos ambientales, territoriales y urbanísticos con los que concurren, todo ello sin perjuicio de la prevalencia de los planes de ordenación de los recursos naturales, como es el caso del PIO/GC, en los términos y con el alcance establecido por la legislación estatal de patrimonio natural y biodiversidad.

Por lo tanto, el PTE-04, redactado con anterioridad a la Ley 4/2017, fue el último Plan Hidrológico con una componente genuinamente territorial, ya que, de conformidad con lo expuesto, el Plan Hidrológico Segundo Ciclo y el Plan Hidrológico Tercer Ciclo se han tramitado de acuerdo con la legislación sectorial, independientemente de su homologación, a efectos jerárquicos, con los Planes Territoriales Especiales. Esto implica que, en tanto instrumentos de naturaleza sectorial, los Planes Hidrológicos no cuentan con las herramientas territoriales y urbanísticas necesarias para materializar sus previsiones en materia de infraestructuras hidráulicas y de saneamiento, requiriendo a tal efecto coordinarse con la planificación territorial y urbanística.

Por otra parte, la citada Ley 4/2017, en su artículo 96.1.e) establece que los planes insulares contendrán la determinación y localización de los sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal, entre los que sin duda se encuentran las infraestructuras hidráulicas y de saneamiento que se precisen en virtud de las previsiones de la planificación hidrológica insular.

Sin embargo, la diferencia de horizontes temporales de vigencia de los distintos ciclos del Plan Hidrológico (cuya actualización, de acuerdo con la Directiva Marco del Agua, debe realizarse por sexenios) respecto al horizonte temporal de este Plan Insular de Ordenación (año 2050) impide que el PIO/GC recoja todas las infraestructuras hidráulicas que habrán de ir definiendo en el tiempo los diferentes ciclos del Plan Hidrológico de Gran Canaria.

No obstante, el artículo 97.3 de la reiteradamente citada Ley 4/2017 establece que: *“3. Las determinaciones exigibles a los planes insulares podrán diferirse para su ejecución a otros instrumentos de ordenación territorial cuando se refieran a la ordenación de los sistemas generales y equipamientos estructurantes...”*

Por ello, en el presente Plan se remite a Planes Territoriales Especiales la determinación y localización de los sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal relativos a las infraestructuras hidráulicas y de saneamiento previstas en los sucesivos ciclos del Plan Hidrológico de Gran Canaria, de modo que estos PTE puedan formularse de forma coetánea a los Planes Hidrológicos, concretando y definiendo, en los términos del artículo 120.1.a) de la Ley 4/2017, dichas infraestructuras y aportando las herramientas necesarias para su evaluación ambiental, de modo que se legitime, en última instancia, su implantación en las localizaciones previstas.

Además de lo antedicho, con el objeto de facilitar, ya sea en ausencia o en desarrollo de los antedichos Planes Territoriales Especiales, la ejecución de las infraestructuras hidráulicas y de saneamiento previstas en los sucesivos ciclos del Plan Hidrológico (y en el resto del planeamiento sectorial competente), el presente Plan incluye como la determinación dirigida al planeamiento urbanístico, o de los Espacios Naturales Protegidos, en su caso, competente para la categorización del suelo rústico, la exigencia de que categoricen como suelo rústico de Protección de Infraestructuras el ámbito afecto a las infraestructuras hidráulicas y de saneamiento previstas en la planificación hidrológica insular. Asimismo, se establece la obligación de categorizar los cauces de los barrancos como suelo rústico de protección hidrológica.

Con el objeto de hacer viable estas exigencias, en el Capítulo II “Zonificación, Régimen de Usos y Categorización del Suelo Rústico”, se establecen las siguientes determinaciones que a su vez se compilan en un Cuadro de Regulación de Usos Específicos:

- El artículo 31 de la Normativa establece el concepto de “zona”. Para cada una de las “Zonas” se establecen en el PIOGC su definición y objetivos de ordenación, los criterios de actuación en ella, las determinaciones relativas a los usos y las diversas clases y categorías de suelo compatibles.
- El artículo 32 de la Normativa establece que son los PGO los instrumentos de ordenación encargados de la clasificación y categorización del suelo.
- El artículo 34 establece las categorías terrestres de Zonas distinguiendo:
 1. Zonas terrestres de mayor valor natural. (Zona A.1; Zona A.2; Zona A.3)
 2. Zonas terrestres de aptitud natural y productiva Zonas B.a.1, B.a.2, B.a.3, B.b.1, B.b.2, B.b.3, B.b.4, B.b.5, B.c.1, B.c.2, B.c.3)
 3. Zonas terrestres clasificadas para crecimiento regular (C.1.1 de suelos urbanos, C.1.2 de suelos urbanizables, C.1.3 de suelos de asentamiento rural)
 4. Zonas terrestres de valor estructurante (C.2.1 de aptitud de crecimiento regular en entornos periurbanos; C.2.2 de aptitud para equipamientos singulares en zonas turísticas).
 5. Zonas para actuaciones de interés insular (C.3.1 de dotaciones, equipamientos e instalaciones estructurantes; C.3.2 para equipamientos singulares)
- Para cada “Zona” se establecen las clases y categorías de suelo compatibles, siendo el “Suelo Rústico de Protección Hidrológica” compatible en todas las Zonas, facilitando que se proceda a la categorización de este tipo de suelo por el planeamiento urbanístico.
- Asimismo, en las Zonas B.a.3, B.b.1, B.b.2, B.b.3, B.b.4, B.c.1, B.c.2, C.3.1 y C.3.2 se permite la categorización de “Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras” por parte del planeamiento urbanístico.
- Y también, aunque con carácter excepcional, en las Zonas A.1, A.2, A.3, B.a.1 y B.a.2, se pueden establecer por el planeamiento competente Sistemas Generales Locales e Insulares en Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, cuando se trate de usos no prohibidos para estas Zonas, de conformidad con la regulación de usos establecida en este Plan. En este sentido, el Cuadro de Regulación de Usos recoge la posibilidad de infraestructura hidráulica y de saneamiento en todas las Zonas, si bien en las zonas de mayor valor ambiental deberán priorizarse otras alternativas de localización, cuando fuera posible.

En todo caso, incluso en ausencia de Plan Territorial Especial, las obras previstas en los sucesivos ciclos del Plan Hidrológico de Gran Canaria podrán ser ejecutadas:

- Directamente, como obra pública ordinaria, cuando la actuación esté amparada por el planeamiento.
- Como Usos de Interés Público o Social, conforme al procedimiento legalmente previsto al efecto, cuando se localicen en Suelo Rústico no categorizado de protección ambiental ni de protección agraria y no estuvieran expresamente prohibidos por el planeamiento.
- Mediante Proyecto de Interés Insular o Autonómico, cuando se trate de atender necesidades sobrevenidas o actuaciones urgentes.

- Por cualquier otro procedimiento que arbitre al efecto la legislación vigente.

6.4.2.6. Propósitos de ordenación insular para la red de infraestructuras hidráulicas y de saneamiento

De acuerdo con lo aquí expresado, las determinaciones de este Plan en materia de redes hidráulicas y de saneamiento se han establecido con el objetivo básico de que la administración competente en la materia, es decir el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, formule la correspondiente planificación hidrológica insular en concordancia con las estimaciones de usos y demandas asociadas a la implementación del Modelo de Ordenación Insular que se propugna desde el presente Plan.

Todo ello conlleva la necesidad de que las determinaciones de este Plan sobre ordenación de las redes hidráulicas y de saneamiento cubran los siguientes propósitos sectoriales:

- Aprovechar las infraestructuras asociadas a las redes hidráulicas y de saneamiento existentes, completándolas y redimensionándolas para optimizar su uso.
- Articular las diferentes redes de abastecimiento y de saneamiento insulares, completando con aguas procedentes de desalación las carencias existentes.
- Potenciar las políticas de ahorro y de reducción de pérdidas en el transporte, distribución, reutilización y producción de las aguas de abasto.
- Adecuar las redes de saneamiento, que deberán ser separativas, para el correcto transporte de las aguas a las estaciones de tratamiento.
- Maximizar la reutilización y el empleo de las aguas residuales convenientemente tratadas.

6.4.3. RIR: Redes de Gestión de Residuos

Debido a las propias características de la insularidad, las agresiones provocadas en el medio ambiente por la inadecuada gestión de los residuos y la falta de planificación ha conllevado asumir ciertos riesgos sanitarios y ambientales, muy especialmente en lo que se refiere al deterioro del suelo y a la contaminación potencial de las aguas subterráneas.

Hasta una época muy reciente, la falta de una gestión óptima de los vertederos existentes y, en último término, la escasez de vigilancia, había generado la presencia de un gran número de depósitos incontrolados en lugares inadecuados de basura y otros restos, dando lugar a la aparición de vertederos de basura, escombreras clandestinas, plantas de desguace, etc., donde se depositaban toda clase de residuos, sin clasificación ni tratamiento alguno. Todo este conjunto de problemas ha dado lugar a un fenómeno no menos importante, como es la enorme alteración del paisaje en las zonas en que se ha producido estas descargas de basura.

En los últimos años, se ha conseguido concentrar las descargas de basura en los dos complejos ambientales con que se ha dotado la Isla (en Salto del Negro y en Juan Grande). Sin embargo, aún existen una serie de antiguos vertederos incontrolados de pequeñas dimensiones, que requieren de una adecuada restauración ambiental para favorecer su clausura y reconversión a áreas de vertido para residuos inertes, como los residuos de la construcción y demolición.

6.4.3.1. La ordenación de los residuos en el PIO/GC 2004

Ante la situación existente, caracterizada por una escasa recuperación de productos y energía, y una inadecuada gestión de determinados flujos de residuos, la propuesta de ordenación de los residuos realizada por la Administración Insular se basó en conformar una red insular de infraestructuras para la gestión de los residuos mediante una adecuada planificación,

identificando aquellos lugares concretos donde era factible su implantación territorial, de acuerdo con la zonificación y en determinadas condiciones.

Partiendo de la base de que no podía evitarse la existencia de determinados lugares de vertido para el acopio de aquellos residuos que no pudieran ser reutilizados, reciclados o valorizados en cualquier forma o condición, lo que se pretendía era que dichas actividades tuvieran un marco adecuado para su desarrollo de manera que se realizaran, a su vez, en los lugares ambientalmente más compatibles, minimizando la afección a los recursos naturales, espacios de interés ambiental y al paisaje, a la vez que se aseguraba una satisfacción de la demanda.

Además, permitía intensificar el control ambiental ejercido sobre los terrenos que se elegían para su depósito, permitiendo eliminar un gran número de depósitos incontrolados que habían surgido en lugares inadecuados que quedaban así fuera de ordenación.

Para ayudar a la concreción de esta red insular de infraestructuras de gestión de residuos, la ordenación territorial de las mismas se remitía a la formulación de un Plan Director Insular de Residuos (PDIR), especificándose que dichos Planes Directores Insulares de Residuos adoptarían la forma de Planes Territorial Especiales. Por lo tanto, el Plan Director Insular de Residuos (PDIR) que establecía el PIO/GC 2004 se convertía en el Plan Territorial Especial de Residuos, o PTE-R.

El PTE-R, que ha alcanzado su aprobación inicial por el Pleno del Cabildo de Gran Canaria con fecha 15 de abril de 2013, debía contener las determinaciones necesarias para la conformación de un sistema integral de recogida, gestión y tratamiento de los residuos, desarrollando la regulación respecto a cada categoría de éstos y estableciéndose los mecanismos y fórmulas de organización y gestión adecuadas para su viabilidad y eficacia.

Entre los propósitos del documento tramitado se busca la segregación de los residuos que necesiten un tratamiento especial y la integración de aquellas fracciones que pueden tratarse conjuntamente (materia orgánica de los residuos urbanos, de los residuos agrícolas, ganaderos, forestales, lodos de EDAR, etc.), de manera que se optimicen las instalaciones de tratamiento. Este modelo va acompañado por una identificación y clasificación de los residuos, preferentemente en origen, de manera que cada tipo de residuos siga el flujo correspondiente.

A tal efecto, el PTE-R considera de forma prioritaria la aplicación de prácticas y procedimientos de reutilización y reciclaje, previo paso al tratamiento térmico con aprovechamiento energético de los residuos, fomentando las actuaciones que puedan tener lugar en el ámbito insular, ya que las prácticas de transporte de residuos hacia el exterior son insostenibles y no fomentan el desarrollo de una industria local capaz de dar salida a materiales potencialmente reutilizables y reciclables.

La visión conjunta e integrada de estas prácticas junto con la generación de energía a partir de los residuos no aprovechados en etapas anteriores debe servir, a su vez, para alargar la vida útil de los vertederos incorporados a los principales complejos ambientales de residuos, así como evitar la ocupación de zonas con vertidos incontrolados.

6.4.3.2. La problemática actual de la gestión de los residuos insulares

Para establecer un modelo de ordenación para la gestión de los residuos es necesario establecer un sistema integral de gestión y ordenación territorial que jerarquice las actuaciones necesarias para la gestión de los residuos, tal y como propone toda la legislación de referencia y en concreto la nueva Directiva Marco 2008/98/CE de Residuos, que incorpora el siguiente orden de prioridades:

- 1) Reducción de residuos en origen

- 2) Preparación para la reutilización del producto
- 3) Reciclado de materiales.
- 4) Valorización de residuos no reutilizables o reciclables, que incluye la valorización energética, así como la transformación en materiales que se vayan a usar como combustibles o para operaciones de relleno.
- 5) Vertido controlado de residuos no valorizables.

Atendiendo al diagnóstico realizado por el PTE-R sobre la generación de residuos en la Isla y las principales carencias detectadas respecto de la gestión de residuos, se puede concluir:

- Respecto a los residuos urbanos, hay una alta tasa de residuos destinada a vertido (93%), derivado del deficiente sistema de recogida y transporte de residuos y el bajo nivel de recogida selectiva. Aunque se han producido avances importantes en los últimos años, no se ha implantado la recogida selectiva de residuos orgánicos ni se ha incentivado, con medidas económicas o administrativas, la intervención de la iniciativa privada para el reciclaje, control de vertidos incontrolados e instalaciones de gestión de residuos específicos.
- En relación con los residuos especiales -como neumáticos, voluminosos, residuos animales, aparatos eléctricos, residuos de la construcción y demolición, etc.-, las dificultades están relacionadas principalmente con la reducida eficiencia del sistema y la necesidad de mejorar su gestión.
- En cuanto a residuos industriales, la problemática versa sobre la falta de información sobre industrias potencialmente contaminantes y datos sobre generación de residuos industriales, que impiden acometer una adecuada regulación de la gestión de este tipo de residuos así como fomentar la presencia de gestores de residuos peligrosos, ante la elevada atomización de la industria y la falta de concienciación ambiental en el sector industrial.

A partir de aquí, de acuerdo con el PTE-R se ha realizado una zonificación de la Isla basada en criterios sectoriales, en función de la producción real y/o estimada de cada tipología de residuos, así como la existencia o no de actividades de gestión de residuos ya en funcionamiento.

Estas zonas de producción de residuos se han delimitado atendiendo a que los territorios sean contiguos entre sí y estén comunicados por carreteras en buen estado con los complejos ambientales de residuos más próximos, o en su caso, con plantas de transferencia de residuos cercanas, que se constituyen en las principales infraestructuras de gestión de residuos.

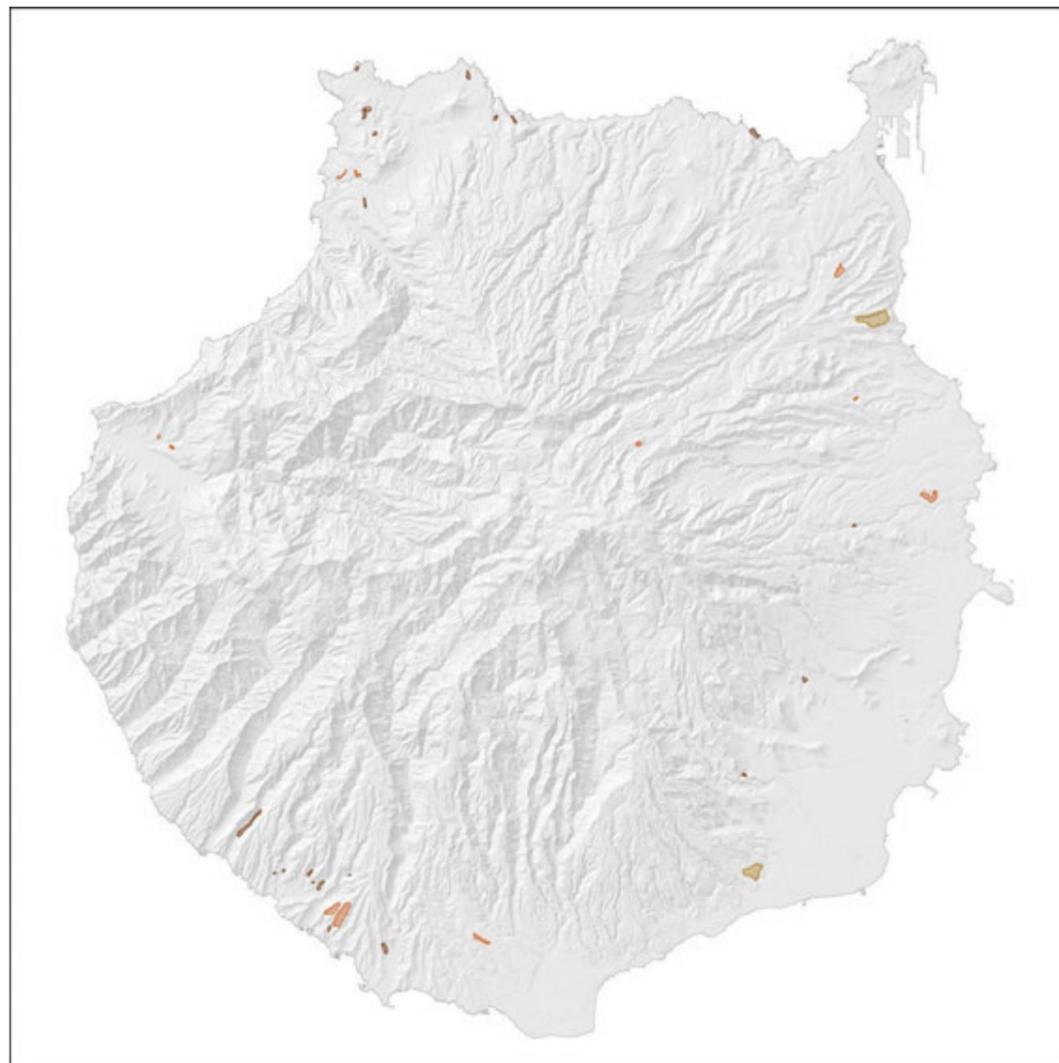
6.4.3.2.1. La gestión de los residuos insulares: los complejos ambientales

Para la gestión de los residuos insulares se ha considerado necesario definir una red insular de infraestructuras de gestión de residuos, que tiene como finalidad reducir la producción de residuos, incrementar su reutilización y reciclaje, minimizar los rechazos destinados a vertederos, maximizar su valorización y asegurar el adecuado tratamiento de los diferentes tipos de residuos que se producen en la Isla.

Esta red insular de infraestructuras de gestión de residuos se configura como un sistema global, integrado e interrelacionado de puntos logísticos, en los que se realizan procesos de gestión a lo largo del ciclo o corriente que cada uno de los residuos sigue desde su generación hasta su reciclaje, valorización o eliminación segura.

La finalidad es la de mejorar la eficiencia y eficacia del sistema en general, aumentando la capacidad de tratamiento, reduciendo la fracción destinada finalmente a vertedero, ampliando el tipo de residuos que pueden ser recuperados, etc.

Red de Infraestructuras de Gestión de Residuos



Fuente: Elaboración propia.

Aunque cada uno de los elementos que conforman esta red de gestión de residuos pueda ser considerado básico y necesario, el presente Plan presta especial atención a aquellas infraestructuras cuya relevancia territorial demanda el establecimiento de requerimientos territoriales específicos para su implantación territorial en adecuadas condiciones ambientales y de seguridad pública.

En este sentido, los complejos ambientales son el principal conjunto de instalaciones donde se realizan operaciones de valorización y eliminación de residuos a escala insular. En estos centros de tratamiento integral de residuos se procesan los diferentes residuos urbanos y asimilables de los diferentes núcleos y asentamientos de población repartidos por la geografía insular.

Para la clasificación y procesamiento de los residuos es necesario potenciar la recogida selectiva y el reciclaje. De esta manera, se asegura reducir la fracción destinada a vertido, por lo que el presente Plan establece las medidas necesarias que permitan aumentar la presencia de puntos limpios y plantas de transferencia de residuos en la Isla por parte del planeamiento urbanístico, estableciendo los criterios de localización y servicio básicos que, en su caso, podrán ser desarrollados por el PTE-R.

Dado que aun introduciendo determinados tratamientos previos de recuperación, reciclaje y valorización siempre habrá una fracción, dependiendo de la eficacia del sistema, que deba ser

eliminada mediante el depósito controlado, ello requiere sentar las bases para garantizar a corto y medio plazo que el vertido se realiza de forma controlada, a la vez que se acomete la clausura, sellado y recuperación de vertederos incontrolados, áreas agotadas y puntos de vertido incontrolados.

Para acometer esta tarea, tan necesario es reducir el volumen de residuos destinado a vertedero como ampliar la capacidad de vertido controlado para el conjunto de la Isla. Por esta razón, el presente Plan propone la mejora continua de las instalaciones de gestión en los complejos ambientales existentes: en Salto del Negro y en Juan Grande.

Se da la circunstancia de que junto a ambos complejos ambientales existen explotaciones extractivas o de almacenamiento de materiales de construcción al aire libre, por lo que esta situación da la oportunidad de generar sinergias, al ser compatibles ambas actividades, para potenciar la implantación de nuevas instalaciones de gestión de los residuos que permitan mejorar el tratamiento, recuperación y reciclado de distintas o nuevas fracciones de residuos, facilitar su transporte y traslado, o en último término, aumentar la capacidad de vertido controlado de la fracción última.

Si bien existía la posibilidad de crear un nuevo complejo ambiental de residuos en el sureste, esta alternativa ha sido descartada por suponer una afeción sobre el territorio más importante que ampliar y mejorar las instalaciones de los existentes, además de ser económica y técnicamente más costosa.

Por una parte, la actividad extractiva o de depósito al aire libre ofrece la posibilidad de que el complejo ambiental pueda ir ocupando aquellas zonas inactivas por dichas actividades. Por otra parte, esta ocupación por parte del complejo ambiental favorece la restauración de las zonas alteradas por la actividad extractiva, incorporando nuevos usos y materiales a depositar que, con el tratamiento adecuado al que obliga la normativa de aplicación, coadyuva a la recuperación ambiental de estos espacios degradados.

Estrategia de Actuación

Red de Gestión de Residuos

Prever la modernización de los complejos ambientales

▪ Complejo Ambiental de Salto del Negro

El complejo ambiental de Salto del Negro se localiza en Las Palmas de Gran Canaria, ubicado sobre el barranco de Salto del Negro que desemboca en la Playa de La Laja. Está delimitada al norte por la urbanización residencial Salto del Negro y el Centro Penitenciario Las Palmas I, al oeste con la autovía GC-3 de circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, al sur con terrenos en ladera que ascienden en un promontorio para después caer a nivel del mar, y al este con la autovía GC-1.

Este complejo ambiental de residuos gestiona los residuos de los municipios de Artenara, Agaete, Gáldar, Guía, Moya, Firgas, Arucas, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Brígida, San Mateo, Teror, Valleseco y Tejeda. Además de los residuos municipales se gestionan escombros, residuos procedentes de clínicas, mataderos, industriales, aeropuerto, base aérea asimilables a urbanos.

Asimismo, incorpora entre sus instalaciones el antiguo vertedero municipal de Las Palmas de Gran Canaria que fue cerrado en octubre de 2012, habiendo sido sellado y clausurado a la vez que se preparaba un nuevo vaso impermeabilizado para rechazos de las instalaciones del complejo.

De la misma forma, al oeste de la parcela actual existe un terreno de unos 120.000 m² que permitiría la construcción de un nuevo vaso de vertido, debiendo garantizarse en

cualquier caso la protección de las aguas superficiales y subterráneas, para lo que deberán contar con barrera de protección de fondo y taludes, así como asegurar la recogida, drenaje y tratamiento de los lixiviados, y la recogida y aprovechamiento de los gases de vertedero.

Aquellas nuevas instalaciones que se incorporen a este complejo ambiental de residuos deberán ubicarse lo más alejadas posibles de los núcleos urbanos habitados colindantes, respondiendo en su diseño y composición a las características dominantes del entorno, con especial cuidado en armonizar cubiertas, materiales y tonalidades, principalmente en fachadas orientadas hacia viarios principales.

Respecto a las actuaciones de vegetación que se lleven a cabo, tanto en márgenes de parcela, como en su interior, habrán de ejecutarse con especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes. Particularmente, se procurará establecer una barrera vegetal en el límite norte, respecto del barrio de Salto del Negro, procurando desplazar la implantación de instalaciones de gestión de residuos hacia el sur, en posición lo más alejada posible del tejido residencial consolidado.

▪ Complejo Ambiental de Juan Grande

El Complejo Ambiental de Juan Grande se localiza en San Bartolomé de Tirajana, ubicado entre el Barranco del Draguillo y de La Grea, junto a la Mesa del Salinero. Se accede desde la GC-500, por un desvío en Juan Grande que transcurre por debajo de la GC-1, junto a las Cuevas del Draguillo.

Este complejo ambiental gestiona los residuos de los municipios de Telde, Valsequillo, Agüimes, Ingenio, Mogán, San Bartolomé de Tirajana y La Aldea de San Nicolás. Además de los residuos municipales se gestionan escombros, residuos procedentes de clínicas, mataderos, industriales, aeropuerto, base aérea asimilables a urbanos.

Actualmente, se dispone de una superficie de vertido de unos 146.000 m², conformada por un dique de cierre de la vaguada de unos 35 metros de altura de coronación y 300 metros de longitud. Aunque ha permitido almacenar residuos por más de una década, está próximo a alcanzar inminentemente el nivel máximo disponible, por lo que es necesario a corto plazo prever otro vaso de vertido así como nuevas áreas de ampliación, siendo las más aptas territorialmente las ubicadas hacia el norte del actual complejo, en el entorno de la Presa del Salinero.

Sobre esta cuestión existe una excavación en el entorno próximo del complejo ambiental que suponen aproximadamente 4.000.000 m³ adicionales de capacidad y garantizan un aumento de la capacidad y de vida útil de 4 años más, si se sigue aplicando el actual modelo de gestión de reducción de los residuos con destino a vertedero y de 8 años más, si se alcanzan los objetivos planteados en el PTE-R.

Aquellas nuevas instalaciones que se incorporen a este complejo ambiental de residuos deberán responder en su diseño y composición a las características dominantes del entorno, con especial cuidado en armonizar cubiertas, materiales y tonalidades, principalmente en fachadas orientadas hacia viarios principales. Particularmente, se procurará evitar cualquier impacto hacia la Mesa del Salinero, procurando desplazar la implantación de instalaciones de gestión de residuos hacia el noreste, en posición lo más alejada posible de la Mesa del Salinero y de la Peña de Juan Grande.

Respecto a las actuaciones de vegetación que se lleven a cabo, tanto en márgenes de parcela, como en su interior, habrán de ejecutarse con especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes, debiendo recurrir a especies endémicas del lugar.

6.4.3.2.2. Propósitos de ordenación insular en materia de gestión de residuos domésticos, comerciales, industriales, agrarios y sanitarios

Como conclusión, en la ordenación de la gestión de los residuos RCD debe tomarse en consideración primeramente la modernización de los complejos ambientales existentes y la definición de una red insular de infraestructuras de gestión de residuos, que tenga como finalidad reducir la producción de residuos, incrementar su reutilización y reciclaje, minimizar los rechazos destinados a vertederos, maximizar su valorización y asegurar el adecuado tratamiento de los diferentes tipos de residuos que se producen en la Isla.

Para cumplir este objetivo, el presente Plan identifica los complejos ambientales de residuos como las principales instalaciones de relevancia territorial para la gestión de los residuos a escala insular, y establece medidas y criterios a los instrumentos de planeamiento para la localización e implantación urbanística del resto de instalaciones gestión de residuos.

En coherencia con el PTE-R, las determinaciones de este Plan sobre ordenación de la gestión de residuos deben cubrir los siguientes propósitos sectoriales:

- Apoyar las propuestas e iniciativas tanto públicas como privadas que se orienten a la intervención en alguna de las etapas del ciclo de gestión de residuos.
- Fomentar que los residuos sean gestionados evitando traslados desde su generación, siempre que sea factible desde el punto de vista técnico, económico y ambiental.
- Establecer criterios para completar y mejorar la red de infraestructuras necesarias para el tratamiento y gestión de residuos.
- Prever la modernización de los complejos ambientales de residuos.
- Erradicar los depósitos de residuos ilegales.

6.4.3.3. La gestión de los residuos RCD mediante Áreas de Vertido Controlado

Los pilares del crecimiento de la economía regional en los últimos años se han sustentado en el comportamiento expansivo de la construcción, incrementando su peso en la estructura productiva para abarcar el 9% de la producción y cerca del 12% del empleo.

Aunque la coyuntura económica actual ha supuesto un auténtico parón en este comportamiento, las estrategias territoriales desarrolladas a favor de la renovación urbana y la mejora de las infraestructuras de naturaleza pública, unidas con las demandas de rehabilitación y regeneración turística, industrial y residencial conllevan un importante efecto multiplicador sobre otros sectores de la actividad de la construcción.

Estos sectores conllevarán necesariamente, como efecto paralelo, una importante generación de residuos de la construcción y la demolición derivados de tal actividad que, por la propia dinámica de este mercado, no puede ser absorbida en él mismo.

Sin embargo, a pesar de lo reducido de su cantidad y tipología, deben coadyuvar a la restauración coordinada de los ámbitos en los que se están desarrollando actividades extractivas de recursos geológicos, o a la recuperación de ámbitos ambientalmente degradados, supeditando cualquier continuidad de las actividades autorizadas al acoplamiento espacial y temporal entre los aprovechamientos previstos de recursos extractivos y las fases programadas para la restauración de los terrenos afectados por vertido de los residuos inertes generados y/o importados.

Estrategias de Actuación

Áreas de Vertido

Identificar una red insular de áreas de vertido controlado.

6.4.3.3.1. La ordenación de la gestión de los residuos RCD en el PIO/GC 2004

La propuesta de ordenación de la actividad de gestión de residuos RCD realizada por la Administración Insular se basó en regular distintas fórmulas de reutilización, en una apuesta que se alejaba de la propuesta de eliminación en vertederos ya excesivamente consolidada.

Hasta ese momento, la falta de una gestión óptima de los vertederos existentes y, en último término, la escasez de vigilancia, había generado la presencia de un gran número de depósitos incontrolados en lugares inadecuados, dando lugar a la aparición de escombreras clandestinas donde se depositaban residuos generados por la construcción y demolición, con el consiguiente efecto negativo tanto estético como paisajístico.

Partiendo de la base de que no podía evitarse la existencia de determinados lugares de vertido para el acopio de aquellos materiales inertes que no pudieran ser reutilizados o reciclados, se planteó conformar una red insular de vertederos para la gestión de residuos RCD. Mediante una adecuada planificación, se identificaron aquellos lugares concretos donde era factible el acopio y vertido de estos residuos inertes, de acuerdo con la zonificación y en determinadas condiciones.

De esta manera, se pretendía que dicha actividad tuviera un marco adecuado para su desarrollo de manera que se realizara, a su vez, en los lugares ambientalmente más compatibles, minimizando la afección a los recursos naturales, espacios de interés ambiental y al paisaje, a la vez que se aseguraba una satisfacción de la demanda. Además, permitía intensificar el control ambiental ejercido sobre los terrenos que se elegían para su depósito.

Además, se compatibilizó la implantación de Áreas de Vertido en los ámbitos delimitados como Áreas Extractivas o Áreas de Interés Extractivo (AIE), destinadas a la explotación de concretos recursos geológicos e identificadas en el estudio realizado en su momento para delimitar las unidades ambientales y de diagnóstico de la Memoria de Información.

En estos lugares en los que existían recursos geológicos susceptibles de ser explotados, se condicionaba el desarrollo de la actividad extractiva y minera al cumplimiento de una serie de medidas correctoras o compensatorias, encaminadas a su posterior restauración ambiental como posibles Áreas de Vertido, en las que desarrollar la gestión de los residuos RCD de manera simultánea a la recuperación de las características ambientales de los suelos explotados.

Asimismo, se previó la elaboración de un Plan Territorial Especial de Ordenación de Actividad Extractiva y Vertidos, el PTE-12, que, en base a una continua actualización de los datos, debía seleccionar en cada momento las zonas compatibles, de acuerdo con las directrices que se establecían en la Normativa de este Plan, para autorizar depósitos inertes de tierras y escombros. Estas áreas de vertido, mediante un tratamiento previo adecuado, debían dar solución a la demanda existente y favorecer, a su vez, la restauración de las áreas degradadas y los terrenos afectados por actividades extractivas o por vertidos.

Este PTE-12, que fue aprobado inicialmente por el Cabildo de Gran Canaria con fecha 19 de diciembre de 2011, ordena y regula las industrias, instalaciones, áreas extractivas y de vertido o depósito, y cualquier actividad económica relacionada con estas actividades, con la intención de establecer las directrices que deben regir su desarrollo e implantación territorial.

Para estos casos de aptitud, el PTE-12 establece una serie de condiciones y requisitos para aquellos ámbitos identificados como Áreas Extractivas (AE), Áreas de Interés Extractivo (AIE) y Áreas de Vertido (AVP), vinculando la implantación territorial de la actividad de gestión de residuos RCD a determinadas medidas correctoras específicas de integración territorial, a su compatibilidad con los usos prioritarios para cada zona y, en cualquier caso, a la gestión coordinada de la valorización de los residuos RCD con las actuaciones de restauración ambiental que se establezcan.

6.4.3.3.2. AVC: La identificación territorial de las Áreas de Vertido Controlado

Siguiendo la ordenación establecida en el anterior PIO/GC 2004, el presente Plan identifica una serie de ámbitos degradados o de escaso valor relativo como posibles Áreas de Vertido, atendiendo a su capacidad de almacenamiento y compatibilidad ambiental, a partir de una serie de criterios excluyentes y complementarios:

- Se han excluido aquellas zonas de mayor valor ambiental o con aptitud natural, y particularmente cuando puedan localizarse en áreas incluidas en espacios naturales protegidos, en espacios de la “Red Natura 2000” o en otros ámbitos de reconocidos valores naturales, paisajísticos y culturales.
- Por razones obvias de incompatibilidad con la población, se han excluido los asentamientos urbanos y asentamientos rurales, aunque se ha procurado que se ubiquen próximas a las mismas para que atraigan la demanda potencial de estos núcleos.
- Se han considerado las sinergias positivas entre el desarrollo simultáneo y paulatino de las actuaciones de restauración ambiental y la continuidad de las actividades extractivas autorizadas.
- Asimismo, se ha atendido al posible uso final al que pueden ser destinadas estas Áreas de Vertido a la hora de configurar parte de la estructura de infraestructuras, equipamientos e instalaciones de relevancia estratégica en el Sistema Territorial Insular.

De esta manera, el presente Plan busca fomentar un compromiso de restauración territorial compatible a partir de la programación rigurosa de las actuaciones de restauración correspondientes en las siguientes Áreas de Vertido Controlado (AVC):

▪ **AVC-01 Galindo**

Es un barranquillo de escaso desarrollo y profundidad que se encuentra cercano al casco urbano de Tejeda, colindante con un área agrícola de alto valor paisajístico. La vegetación dominante es el matorral de sustitución propio del piso basal, por lo que el relleno y estabilización del barranquillo deberá finalizar con su recubrimiento con tierra vegetal para favorecer la revegetación natural en la zona.

El lugar es idóneo para depósito permanente de residuos inertes, debido a su escasa pendiente y a su posición oculta alas principales cuencas paisajísticas del macizo central.

▪ **AVC-02 Barranquillo de la Miel**

Se trata de un sector de matorral xérico muy degradado, aunque existen algunos ejemplares de cardones en la zona, rodeado de parcelas de cultivo bajo plástico que producen cierto impacto visual en el paisaje, que ya funciona como área de depósito de residuos inertes.

El depósito de residuos RCD en este ámbito es continuo, de manera que el cauce bajo del barranquillo se encuentra muy degradado, con riesgo de provocar corrimientos de tierra en casos de fuertes lluvias, por lo que es necesario reconducir la situación estudiando métodos de consolidación del material vertido, así como el aprovechamiento de la cuenca para la integración paisajística del material acopiado.

▪ **AVP-03 La Aldea**

Es un suelo rodeado de cultivos bajo plástico ubicado en la Cañada del Vilano, al sur del Parque Natural de Tamadaba, no presentando elementos de gran riqueza y singularidad. La vegetación dominante es la propia del piso basal, con predominancia de tabaibas, por lo que el relleno y estabilización deberá apoyarse sobre la ladera para evitar su incidencia visual desde cotas más altas, concretamente desde el Parque Natural de Tamadaba y desde la carretera general de bajada del Andén Verde hasta la playa.

Las tareas de acopio de residuos inertes deberán finalizar con su recubrimiento con tierra vegetal para favorecer la regeneración natural del matorral xérico presente en la zona.

▪ **AVC-04 Lomo del Cardonal**

Se trata de un barranquillo con matorral xerófilo (cardonal-tabaibal) muy degradado, casi limitado al cauce y con una superficie muy pedregosa, rodeado de parcelas de cultivo bajo plástico que producen cierto impacto visual en el paisaje, que ya funciona como área de depósito de residuos inertes.

El lugar es idóneo para depósito permanente de residuos inertes, debido a su escasa pendiente y a que ha quedado condenado tras la construcción de la GC-2, hecho que facilita su relleno.

▪ **AVC-05 Cañada de Las Huesas**

Se trata de terrenos de cultivo hoy abandonados, en los que los valores son escasos debido a las áridas características ambientales.

En una superficie más o menos amplia que puede acoger un volumen importante de residuos RCD, cuya intensificación descontrolada puede suponer un cierto impacto visual, por lo que es necesario regular el vertido escalonado de material hasta alcanzar la cota de la carretera y prever su engarce con los crecimientos de tejido residencial circundantes.

▪ **AVC-06 El Salobre**

Se trata de uno de los barrancos que se encuentra en el sur de Gran Canaria, por lo que sus características ambientales tienen que ver con la aridez propia de la zona, con algunas pequeñas formaciones de aulaga.

Aunque la acumulación de vertidos en la zona es escasa, es un lugar idóneo para el depósito permanente de residuos RCD como paso previo a la previsión de crecimiento del tejido residencial circundante.

▪ **AVC-07 Cañada del Burro**

Se trata de un ámbito de amplias dimensiones, situado en un terreno con pendientes localizado en uno de los barrancos que se encuentran en la zona sur de Gran Canaria. Posee características ambientales áridas, y en él destaca la presencia de algunas pequeñas formaciones de aulagas y especies xerófitas.

Esta zona ha sido rellenada en más del 50% de su capacidad, posiblemente con los vertidos de los excedentes de los movimientos de tierra generados en las obras de ampliación de la GC-1, con riesgo de provocar corrimientos de tierra en casos de fuertes lluvias, por lo que es necesario es reconducir la situación estudiando métodos de consolidación del material vertido, con el fin de evitar riesgos.

6.4.3.3.3. Propósitos de ordenación insular en materia de áreas de vertido

Como conclusión, en la ordenación de la gestión de los residuos RCD debe tomarse en consideración primeramente la restauración ambiental de las áreas degradadas, y en particular aquellas sometidas a usos mineros y extractivos, tanto dentro como fuera de las Áreas de Interés Extractivo que se identifiquen en el presente Plan.

Para cumplir este objetivo, el presente Plan identifica las Áreas de Vertido correspondientes, determinando en qué condiciones ha de realizarse la restauración ambiental y, en su caso, determinando la explotación simultánea y paulatina de los residuos RCD para su correcta clasificación, reutilización, reciclado u otro tipo de valorización.

En coherencia con el PTE-12, las determinaciones de este Plan sobre ordenación de la gestión de residuos RCD deben cubrir los siguientes propósitos sectoriales:

- Prevención y minimización en origen de los residuos de la construcción y demolición, para reducir los costes ambientales y de gestión.
- Preparación para la reutilización, reciclado u otro tipo de valorización, según resulte técnicamente viable, para su empleo en usos procedentes.
- Identificar una red insular de áreas de vertido para depósitos inertes de tierras y escombros, mediante un tratamiento previo adecuado, que dé solución a la demanda existente y favorezca la mejora de la calidad del paisaje.
- Previsión, programación y gestión de la restauración de los terrenos afectados por actividades extractivas o por vertidos, y coordinación entre ambos usos.

6.4.4. RTC: Redes de Telecomunicaciones

De conformidad con las Directrices de Ordenación Territorial de las Telecomunicaciones, se consideran como redes de telecomunicaciones aquellas infraestructuras destinadas a la emisión, transmisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o información de todo tipo por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos. Se incluyen las infraestructuras de los servicios de radiodifusión, televisión, comunicaciones, móviles e inalámbricas para la voz y datos, seguridad y emergencias, telefonía fija, banda ancha y comunicación de datos y otros.

En general, las redes de telecomunicaciones se hallan en desigual estado de implantación. Mientras que la televisión, la radio y la telefonía móvil tienen en general una gran cobertura sobre el territorio insular, el acceso a Internet y la banda ancha se encuentra más limitado. Así, según el Informe eCanarias 2009 del Observatorio Canario de las Telecomunicaciones y la Sociedad de la Información, el 54,6% de los hogares canarios dispone de acceso a Internet.

Sin embargo, este acceso no se da igual en todas las zonas, siendo el medio rural y los asentamientos dispersos los principales afectados por la carencia de infraestructuras de banda ancha, y donde en algunos casos no es probable que se desarrollen de inmediato. Estas zonas se denominan "Zonas Blancas", habiendo calculado la Agencia Canaria de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información que existen en Gran Canaria unos 100.000 habitantes en estas zonas.

Por otro lado, la implantación de infraestructuras e instalaciones asociadas a las redes de telecomunicaciones se ha llevado a cabo de forma irregular a lo largo del territorio insular, y en algunos casos ha supuesto un impacto ambiental y paisajístico negativo sobre el mismo.

Por todo ello, la regulación de esta cuestión no sólo puede enfocarse a la mejora del acceso a las redes de telecomunicaciones por la población, sino que también requiere compatibilizar su implantación, de manera ponderada, con los efectos perniciosos que pudiera ocasionar sobre el medio ambiente.

6.4.4.1. La ordenación de las telecomunicaciones en el PIO/GC 2004

La Administración Insular, consciente de la creciente evolución de la tecnología en materia de telecomunicaciones, asumió en el PIO/GC 2004 la necesidad de acometer las medidas imprescindibles que permitieran dotar a la isla de Gran Canaria de las infraestructuras básicas para el establecimiento de redes de telecomunicaciones, que hagan posible la implantación de cuantos servicios de esta índole puedan ofrecerse a los usuarios en su máximo nivel de calidad.

Por tanto, la implantación de instalaciones e infraestructuras de telecomunicaciones ha sido motivo de preocupación en la ordenación del territorio en Gran Canaria, habiendo sido precisa para su regulación la elaboración de un Plan Territorial Especial debido a las especiales características de estas infraestructuras, así como al hecho de que se encuentran sometidas a intensos procesos de innovación tecnológica, constantes en el tiempo.

Este Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras e Instalaciones de Telecomunicación, el PTE-33, ha sido aprobado provisionalmente por el Pleno del Cabildo el 25 de junio de 2010, con el objeto de acometer la ordenación territorial de las infraestructuras de telecomunicación. Para ello, el PTE-33 define los principales elementos jerárquicos de las redes insulares de telecomunicaciones atendiendo a criterios fundamentales tales como:

- Menor número de emplazamientos posibles.
- Minimización de riesgos de incidencia ambiental.
- Todo emplazamiento es una alternativa.
- Uso compartido de infraestructuras.
- Principio de emplazamiento con infraestructura adaptada al volumen funcional requerido.

El PTE-33 ha elaborado mapas de cobertura estimada desde cada uno de los 63 emplazamientos localizados, diferenciados entre emplazamientos preferentes, emplazamientos preferentes en espacios naturales y emplazamientos opcionales en suelo rústico. De ellos, 39 ámbitos se consideran emplazamientos preferentes, de los que únicamente 8 carecen actualmente de instalaciones preexistentes, siendo estos últimos susceptibles de acoger la reubicación de aquellas instalaciones actualmente existentes sujetas a desmantelamiento, debido a su alto impacto ambiental o paisajístico o por resultar tecnológicamente obsoletas.

En su conjunto, los emplazamientos localizados conforman una malla insular para las diferentes infraestructuras asociadas a las redes de telecomunicaciones, cuya ubicación permite asegurar una cobertura de calidad tanto al interior insular como a los dos corredores costeros principales, el norte y el sureste. Sin embargo, se contempla además la posibilidad de implantar infraestructuras asociadas a las redes de telecomunicaciones fuera de los emplazamientos localizados, con el fin de cubrir aquellas carencias en enclaves aislados así como para reducir las carencias necesarias por razones de seguridad y emergencias.

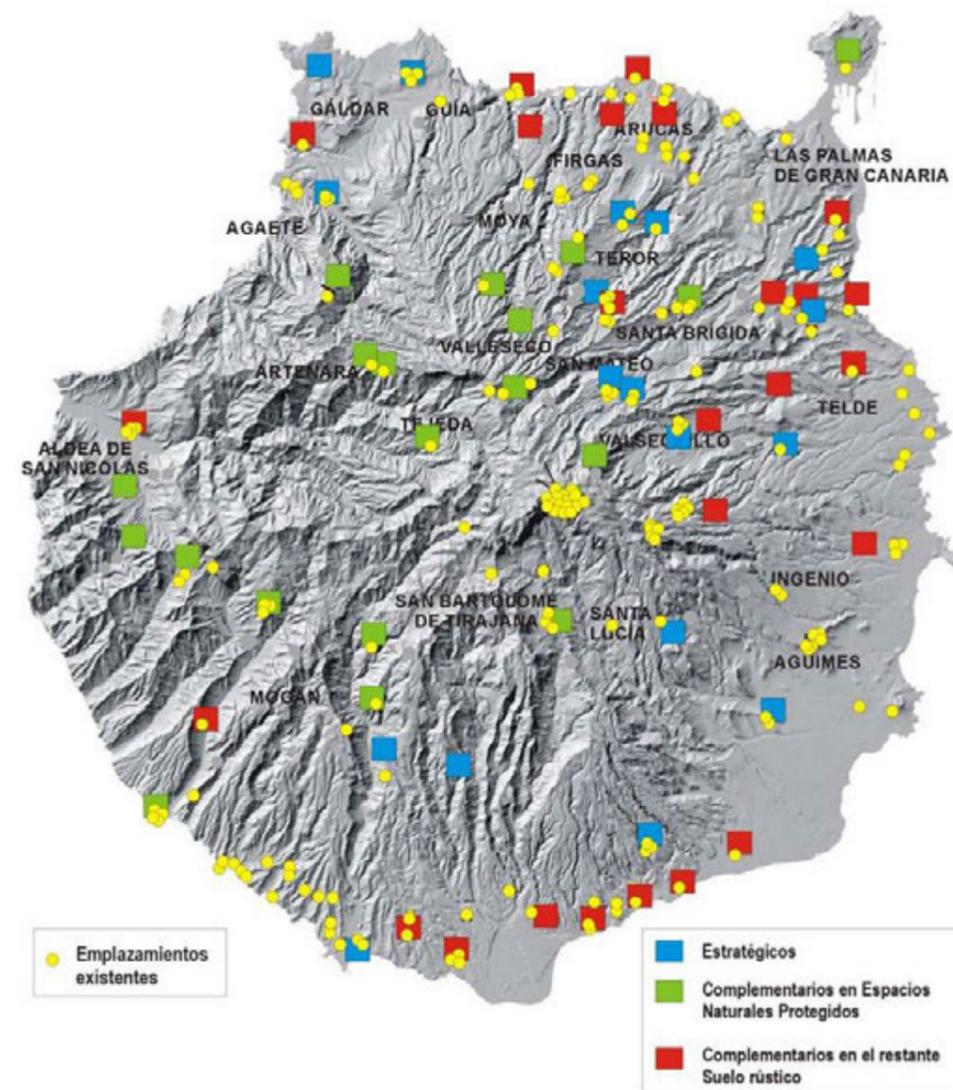
De esta manera, se mejora el acceso de la población a las telecomunicaciones, con especial atención al acceso a Internet y a la banda ancha en el medio rural. La mejora y la nueva implantación de estos servicios en el medio rural es una de las piezas clave en el desarrollo económico de las zonas rurales. Pero además, las redes de telecomunicaciones tienen un valor estratégico para la competitividad del sistema productivo insular en su conjunto al mejorar la conectividad y accesibilidad a los flujos de información de origen nacional e internacional.

No obstante, cualquier nuevo emplazamiento solicitado por parte de las empresas instaladoras, además de moverse dentro de unos rangos razonables en cuanto a los niveles mínimos de calidad en el servicio y de inversión económica necesaria en función de la normativa sectorial aplicable, deberán ajustarse a la regulación desarrollada por el PTE-33. Estas condiciones específicas de implantación han sido establecidas para estas infraestructuras e instalaciones asociadas a las redes de telecomunicaciones atendiendo al siguiente contenido:

- Delimitación de las zonas susceptibles de ser utilizadas para dar cobertura radioeléctrica a los diferentes servicios de telecomunicación en Gran Canaria, incluyendo los de radio, televisión, y telefonía móvil.
- Elaboración de un mapa de ámbito insular referido a las instalaciones radioeléctricas en entornos rústicos que permita, tanto a la administración como a los profesionales del ramo, conocer datos sobre los servicios e infraestructuras en la isla.

- Previsión de medidas tendentes a la conservación del paisaje y de los recursos y espacios naturales del entorno canario, y al desarrollo tecnológico de las redes de telecomunicaciones de forma sostenible, estableciendo para ello:
 - Criterios de localización de las instalaciones.
 - Densidad de las instalaciones que evite efectos lesivos al paisaje.
 - Tipología de las instalaciones en función de su localización y del impacto visual.
 - Regulación de infraestructuras asociadas para minimizar impactos en el territorio.
 - Limitaciones de impacto sobre Espacios Naturales Protegidos u otros espacios de valor ambiental o de exposición de vistas.
 - Condiciones para la eventual retirada de instalaciones y consecuente restauración ambiental.

Instalaciones de telecomunicación en suelo rústico



En conclusión, esta malla insular de emplazamientos permite interconectar técnicamente los distintos ámbitos territoriales para favorecer su aprovechamiento para instalaciones radioeléctricas garantizando la adecuada cobertura a la demanda insular, a la vez que posibilita minimizar los impactos ambientales al optimizar las ubicaciones y los trazados con el objetivo territorial de fomentar que los distintos proveedores de estos servicios concentren sus instalaciones en los mismos.

A su vez, ha de entenderse que dicha malla insular de emplazamientos se vería completada por las instalaciones susceptibles de emplazarse en los núcleos urbanos del perímetro costero e interior de la isla, cuya ordenación se remite al planeamiento urbanístico y cuyo desarrollo funcional permite abarcar espacios de posible cobertura en sus entornos rústicos de influencia.

6.4.4.2. Eficiencia territorial de la implantación de las infraestructuras asociadas a las redes de telecomunicaciones

El presente Plan mantiene el modelo de ordenación planteado por la Administración Insular, configurado por un marco normativo general de objetivos y criterios de ordenación y un instrumento de planeamiento específico para la ordenación en el ámbito insular de los servicios de telecomunicaciones como revisión previsible del actual PTE-33, o Plan Territorial Especial de Ordenación de las Redes de Telecomunicaciones.

En cuanto al marco regulatorio general se ha actualizado su normativa sin perder el objetivo fundamental de regular la implantación de infraestructuras e instalaciones asociadas a las redes de telecomunicaciones en el territorio garantizando el desarrollo de la cobertura radioeléctrica, y los niveles de servicios y calidad asociados, así como la capacidad de gestionar el aumento futuro de la demanda por parte de las entidades operadoras.

Para ello, se ha reorientado la regulación dirigiéndola hacia la minimización de los efectos de la implantación de las infraestructuras asociadas a las redes de telecomunicaciones, favoreciendo la concentración de las mismas, particularmente en los Espacios Naturales Protegidos, los Lugares de Importancia Comunitaria y otros ámbitos de reconocidos valores naturales y paisajísticos en suelo rústico.

Esta tarea ha implicado la necesidad de establecer las determinaciones suficientes para que la implantación de estas infraestructuras en el territorio – incluidos sus accesos – tengan en consideración las condiciones particulares y especificidades ambientales de cada entorno territorial afectado, al objeto de favorecer la integración en el paisaje y la conservación del patrimonio geomorfológico, de biodiversidad y de patrimonio histórico de la isla.

A partir de este marco general, el Plan Territorial Especial de Ordenación de las Redes de Telecomunicaciones tendrá como cometido principal la adecuación estricta de la ordenación de cada posible emplazamiento localizado en función de los diferentes escenarios futuros de desarrollo tecnológico posibles.

Debido a su carácter netamente tecnológico, este PTE se concibe como un instrumento constantemente sujeto a revisión en función de la innovación y evolución tecnológica de estas instalaciones, por lo que debe mantener una tramitación autónoma.

Por esta razón, se ha decidido no incorporar la malla insular de emplazamientos ya localizados, puesto que responden a unos determinados mapas de cobertura en unas específicas condiciones de servicio y de tecnología, cuya previsión de continuidad en el tiempo está limitada por las mejores técnicas disponibles en cada momento.

Como contrapartida, se ha mejorado el marco de desarrollo propio del nuevo PTE-33, manteniendo las principales atribuciones asignadas en el anterior Plan al actual PTE-33, de tal manera que este marco de desarrollo sólo ha sido ajustado para favorecer que las localizaciones que establezca el nuevo PTE-33 sean el resultado de un proceso de estudio de alternativas

mediante el que se defina la localización más adecuada desde el punto de vista no sólo ambiental sino también puestas en relación con las mejores técnicas disponibles.

Asimismo, en previsión de la futura implantación de nuevas tecnologías más eficaces en los niveles de calidad y servicio, se mantiene la necesidad de minimizar el número de instalaciones posibles en suelos rústico, fomentando la concentración de las mismas, su uso compartido y el desmantelamiento y restauración ambiental de aquellos emplazamientos que pudieran devenir obsoletos en el transcurso del tiempo, sin perjuicio de las medidas de flexibilización en el despliegue e implantación de las redes de telecomunicaciones que la normativa sectorial vigente establece y que siguen siendo de plena aplicación.

6.4.4.3. Propósitos de ordenación para la red de infraestructuras de telecomunicaciones en el PIO/GC

De acuerdo con lo aquí expresado, las determinaciones de este Plan se han establecido con el objetivo básico de establecer una malla insular de emplazamientos de preferente localización bajo el criterio de un uso eficiente del territorio. Necesaria e inevitablemente, habrá emplazamientos situados en Espacios Naturales Protegidos, en Lugares de Interés Comunitario, o en suelo rústico con valores naturales y paisajísticos reconocidos, que son ineludibles para dar una cobertura de calidad a los entornos rústicos, incluyendo en ellos obviamente los núcleos de población y dispersos existentes en dichos entornos.

Todo ello conlleva la necesidad de que las determinaciones de este Plan sobre ordenación de las redes de telecomunicaciones cubran los siguientes propósitos sectoriales:

- Regular su implantación territorial por parte de las entidades operadoras garantizando el desarrollo óptimo de la cobertura radioeléctrica y de servicios asociados en Gran Canaria en el marco jurídico derivado de la legislación estatal en materia de telecomunicaciones.
- Garantizar que la ordenación permita la prestación de los servicios de telecomunicación que se demanden, y prevea la innovación y evolución tecnológica de estas infraestructuras.
- Establecimiento de un régimen normativo que fije los criterios de localización y las condiciones para la implantación, reubicación, y en su caso desmantelamiento, de las infraestructuras e instalaciones asociadas.
- Ordenación e integración paisajística de los recursos y espacios dedicados a la implantación de las infraestructuras e instalaciones asociadas a las redes de telecomunicaciones en entornos rústicos.
- Establecimiento de un régimen compatible con el marco normativo vigente de ámbito nacional, regional e insular en lo que a la ordenación territorial se refiere.
- Sentar las bases para una adecuada coordinación de las redes e instalaciones en espacios naturales y en suelo rústico con las correspondientes de los suelos urbanos y urbanizables.
- Teniendo en cuenta el carácter y alcance normativo de cada instrumento de ordenación, establecer recomendaciones para la consideración de los distintos emplazamientos susceptibles para la implantación de infraestructuras e instalaciones asociadas a las redes de telecomunicaciones, en condiciones de eficacia técnica y equilibrio ambiental.

6.5. REI: La Red de Espacios de Interés Insular como garante de la calidad territorial

La Red de Espacios de Interés Insular se basa en el principio de que la protección y valorización de la naturaleza y los procesos naturales, y los numerosos beneficios que la sociedad humana

obtiene de la naturaleza, se integran de manera consciente en la planificación urbanística y el desarrollo territorial para garantizar la calidad ambiental de las implantaciones en los procesos urbanísticos y edificatorios.

En este sentido, la Red de Espacios de Interés Insular se concibe como una herramienta que aporta beneficios ecológicos, económicos y sociales mediante soluciones de diseño territorial y urbano que contribuyen a evitar la dependencia de infraestructuras cuya construcción es costosa cuando a menudo la naturaleza puede aportar soluciones más económicas y durables para mitigar efectos negativos del cambio climático, muchas de las cuales crean oportunidades de empleo local.

Así, de acuerdo con la Comunicación COM(2013) 249 final de la Comisión Europea, se entiende como infraestructura verde aquella red de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, planificada de forma estratégica, diseñada y gestionada para la prestación de una extensa gama de servicios ecosistémicos, que puede incorporar espacios verdes (o azules en el caso de los ecosistemas acuáticos) y otros elementos físicos de espacios terrestres (incluidas las zonas costeras) y marinos.

En los espacios terrestres, la infraestructura verde está presente en los entornos rurales y urbanos, brindando la oportunidad de conectar las zonas urbanas y rurales, y de ofrecer lugares atractivos para vivir y trabajar.

En la práctica, una de las formas más eficaces de crear una red de infraestructuras verdes es adoptar un enfoque más integrado de la gestión del suelo. Esto se consigue, a su vez, con una planificación del territorio a nivel estratégico que permita investigar las interacciones espaciales entre distintos usos en una misma zona geográfica.

Esta planificación territorial de las llamadas infraestructuras verdes puede ayudar a alejar las implantaciones territoriales de las zonas sensibles, reduciendo así el riesgo de una ulterior fragmentación de los hábitats. Puede ayudar también a conectar entre sí las zonas naturales subsistentes, estimulando proyectos de protección, generación y/o regeneración de hábitats en lugares de importancia ecológica, o incluyendo elementos de conectividad ecológica entre ecosistemas naturales valiosos.

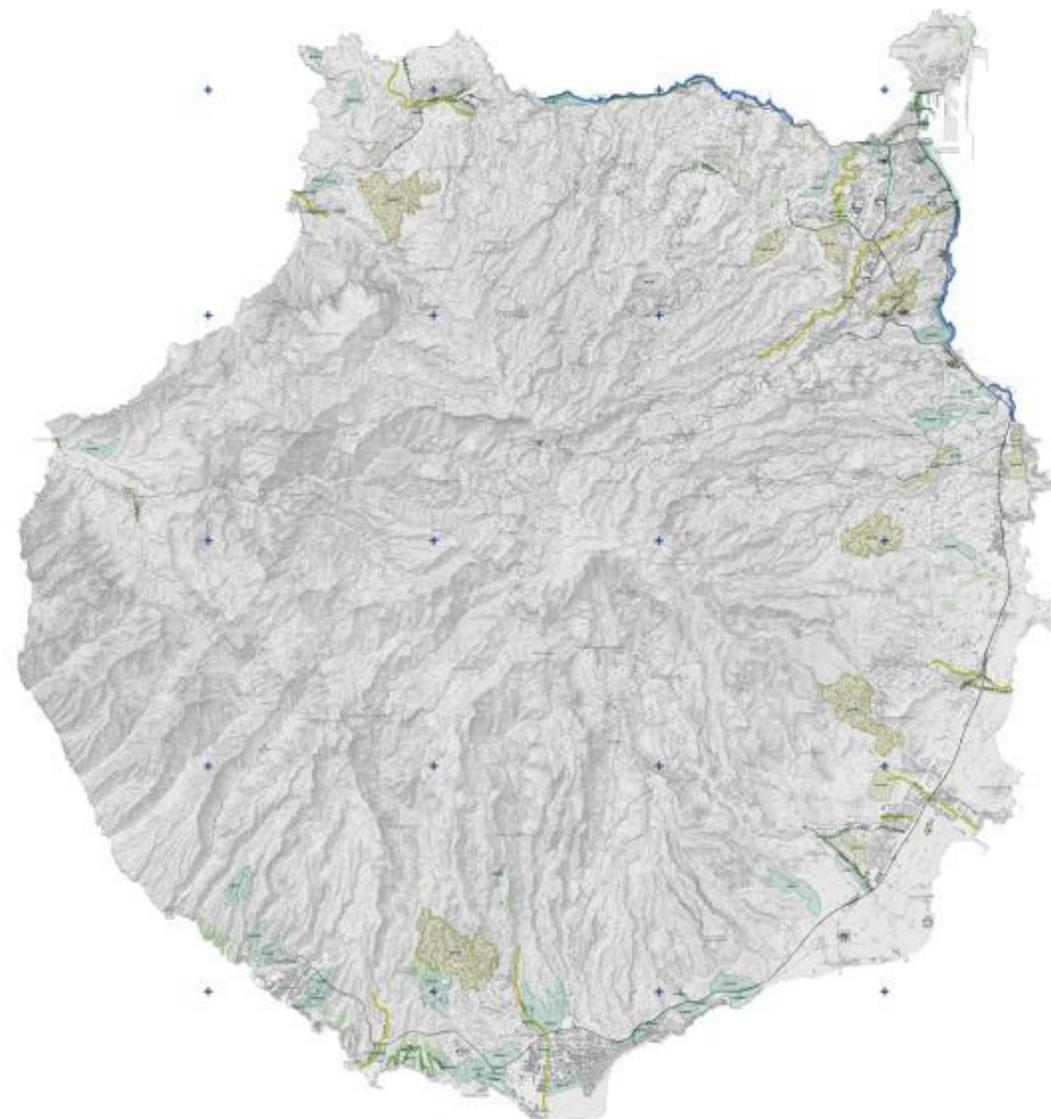
Aparte de las zonas protegidas, como los espacios de la Red Natura 2000 y de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Canarias, determinados ecosistemas y zonas de alto valor ecológico fuera de dichas áreas protegidas, o elementos paisajísticos naturales (como pequeños cursos de agua, manchas de bosque, pasillos verdes, etc.) pueden formar parte de las infraestructuras verdes.

Por esta razón, el presente Plan se ha planteado una Red de Espacios de Interés Insular en la que se han incorporado aquellos espacios y enclaves de rango territorial que, por su dimensión, por su necesaria ubicación en grandes superficies de suelo, así como por su capacidad de atraer y generar economías de escala, específicamente pueden ser aptas para ser acondicionadas para el desarrollo de actividades de esparcimiento, ocio y recreo (como los parques culturales, jardines botánicos, centros temático-divulgativos y áreas equipadas o estanciales) dotadas suficiente y adecuadamente, según el caso, de instalaciones y servicios básicos para el disfrute ocasional, la acampada o la pernocta.

Estos elementos han sido identificados por el presente Plan como aquellas piezas territoriales susceptibles de acoger espacios libres, dotaciones y/o equipamientos siguiendo criterios de integración paisajística y mínimo impacto visual en su implantación, en las que se prestarán servicios por y para la población residente y turista, con unos mínimos razonables de calidad de vida.

A su vez, sirven para cualificar los núcleos y asentamientos de población, así como los centros de actividad económica y turística de la Isla, dotando de una oferta especializada y atractiva a la Isla que redunde en el potencial económico e imagen exterior de Gran Canaria.

Red de Espacios de Interés Insular



Se trata, por tanto, de consolidar zonas multifuncionales en las que se favorezcan usos del suelo respetuosos con ecosistemas sanos y biodiversos, de tal manera que se coadyuve igualmente a mejorar la conectividad entre las zonas naturales existentes para contrarrestar la fragmentación y aumentar su coherencia ecológica y permeabilidad paisajística.

De esta manera, se favorece el complemento de la demanda de usos recreativos y de ocio de la población residente y turística con el objetivo de mantener, proteger, generar y regenerar aquellos ecosistemas naturales valiosos o ámbitos con fragilidad paisajística para que contribuyan, además de a un servicio de calidad territorial a la población, a mitigar los posibles efectos negativos del cambio climático potenciando la valoración y respeto del medio natural, paisajístico y cultural de Gran Canaria.

Lograr el objetivo propuesto en el presente Plan tiene la función añadida de definir una red de elementos que sirva como espacios disuasorios de la inadecuada utilización de los espacios

naturales protegidos, dinamizando la economía de los municipios mediante la aportación de nuevos servicios a la población residencial y turística.

No obstante, muchos de los servicios básicos que constituyen esta red son instalaciones puntuales de cierta entidad territorial localizadas en torno a las principales aglomeraciones urbanas (como los centros hospitalarios, asistenciales, educativos o deportivos, etc.).

Estos elementos han sido identificados por el presente Plan como parte de los servicios de interés insular, y se incorporan a la Red de Espacios de Interés Insular siguiendo criterios de integración territorial y máxima eficacia en la prestación de servicios.

6.5.1. La implantación territorial de los usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales

Dada la dispersión y coincidencia de competencias que afectan a la práctica o el ejercicio de los usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales, se hace necesario establecer un marco normativo adecuado que permita regular la implantación territorial de las instalaciones asociadas para su aplicación por las distintas administraciones autonómica, insular y municipales con competencias para la gestión en materia de medio ambiente.

La gran cantidad de suelo protegido por sus valores naturales hace necesario que las instalaciones de uso y titularidad pública ubicadas en suelo rústico tengan un compromiso alto con la divulgación de los valores naturales de la Isla, en general, y de los entornos en los que se inserta cada instalación, en particular, y sean activas promotoras de formas sostenibles de aprovechamiento del medio rural a través de sus fines recreativos y divulgativos.

Asimismo, las deficiencias observadas en cuanto al conocimiento por parte de los residentes de los valores naturales y culturales presentes en el territorio insular, así como de los instrumentos para su conservación, hace necesaria una acción coordinada de estímulo del conocimiento de los valores naturales y culturales y de optimización del aprovechamiento de los recursos divulgativos que lo viabilizan. El uso respetuoso por parte de los ciudadanos y la asociación de ese conocimiento con la experiencia de disfrute, constituye un recurso fundamental para la divulgación de estos valores poco conocidos.

Los servicios e instalaciones recreativas, deportivas, científicas, divulgativas y culturales de uso público en el medio rural deben ser un medio para contribuir al conocimiento, apreciación y conservación de los valores naturales y culturales presentes en la Isla.

Por tanto, hay que adecuarlos convenientemente, fortalecerlos, hacerlos accesibles, y para ello, definirlos, ayudar a percibirlos integrados en el medio, estimular su uso e interpretar, a través de ellos, las relaciones ecológicas entre los distintos elementos del paisaje en sus distintas escalas

A tal fin, este Plan dedica a la ordenación de la red insular de áreas recreativas, divulgativas, científicas y deportivas una prolija normativa. Ésta tiene por objeto el fomento, ordenación y regulación de las actividades recreativas y deportivas, y de sus infraestructuras en el medio natural y rural, de forma que se contribuya tanto a potenciar la valoración y respeto de los recursos naturales, paisajísticos y culturales de Gran Canaria, como a dinamizar la economía de los municipios rurales afectados por procesos de regresión demográfica y socioeconómica.

6.5.1.1. La ordenación de los usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales en el PIO/GC 2004

En el PIO/GC 2004 se consideraban como usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales todas aquellas actividades que de forma habitual se desarrollasen fuera de áreas

urbanas, bien sea para la población permanente o para el servicio al turismo, buscando un contacto con el medio natural y rural, incluidas las desarrolladas en el ámbito litoral y marítimo.

Dentro del amplio abanico de actividades a que se hacía referencia, se buscaba establecer un marco normativo para la práctica del excursionismo, el senderismo y la acampada, así como el uso de las áreas recreativas y otras instalaciones en la naturaleza con fines de esparcimiento, prestando especial atención a las condiciones que debían reunir algunas de las instalaciones asociadas para asegurar su compatibilidad territorial.

Con este objetivo, se establecieron unos criterios generales limitativos conducentes a la exclusión de este tipo de actividades de aquellas áreas y/o períodos temporales en que fueran incompatibles con la conservación de sus valores naturales (períodos de nidificación de aves, áreas en recuperación, etc.), o la limitación del número de personas que simultáneamente podían practicar este tipo de actividades en determinadas áreas y/o períodos temporales, por los mismos motivos anteriores.

En correspondencia con estos criterios generales limitativos, se remitió a un Plan Territorial Especial de Instalaciones Recreativas, Divulgativas, Científicas y Deportivas, el PTE-36, cuyo objetivo era establecer aquellas normas y recomendaciones a las que debía ajustarse la práctica o el ejercicio de estos usos, garantizando su divulgación a través de señalética adecuada, de programas específicos de actuaciones y de la promoción y difusión de una red insular de enclaves y rutas susceptibles de acoger estos usos.

Sin embargo, dado que la materia referida resultaba muy compleja al extenderse tanto a las actividades recreativas, divulgativas, científicas y deportivas como a las instalaciones asociadas a estas actividades se facilitó que pudiera desarrollarse a través de un único plan territorial especial u, optativamente, a través de diferentes planes territoriales especiales que estableciesen la citada ordenación respecto de cada uno de los ámbitos territoriales.

Asimismo, por cuestiones de conveniencia u oportunidad, se podía redactar un Plan Territorial Especial de Áreas de Acampadas, o de Campos de Golf. Este último fue elaborado de manera segregada como PTE-36A, siendo aprobado definitivamente por el Gobierno de Canarias con fecha 22 de noviembre de 2012.

En el mismo se analiza la compatibilidad territorial de determinadas piezas territoriales a escala insular para satisfacer la demanda actual y potencial de la población (tanto local como visitante) de esta clase de espacios deportivos al aire libre, garantizando para cada una de estas áreas la conservación de sus valores ecológicos, paisajísticos, productivos y culturales, ordenando su uso y disfrute en consonancia con su capacidad de acogida.

Sin embargo, el resto de usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales, así como las áreas de acampada, no fueron objeto de un análisis pormenorizado a escala insular de la oferta y la demanda existente, ni de un diagnóstico de la situación actual que permitiese regular las futuras implantaciones ni establecer unas determinaciones de uso y gestión de dichas actuaciones.

6.5.1.2. Hacia una regulación de la compatibilidad territorial de los usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales

La regulación que se plantea tiene como principio básico de partida la necesidad de corregir los impactos que se realizan sobre el medio y de compensar ambientalmente el agotamiento de los recursos a la hora de estudiar la compatibilidad en el suelo rústico de la práctica o el ejercicio de los usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales, incluidas aquellas manifestaciones culturales inmateriales vinculadas a los deportes y juegos autóctonos y tradicionales (tales como la lucha canaria, vela latina canaria, bola canaria, juego del palo, lucha del garrote, arrastre, pelota-mano, salto del pastor, levantamiento y pulseo de la piedra, levantamiento del arado, calabazo, etc.).

Así, se entiende que una actividad, itinerario, construcción, instalación o edificación asociada a estos usos puede afectar a la biodiversidad (flora y fauna) tanto como a la geología o geomorfología, incluida la capa edáfica de suelo vegetal, cuando conlleva movimientos de tierras, excavaciones y desmontes, afecciones sobre la cubierta de tierra vegetal, incluyendo los impactos transitorios generados durante la ejecución, que pueden derivar en emisiones contaminantes, levantamiento de polvo, generación de ruido o alteraciones microclimáticas por eliminación de la vegetación.

También se hace necesario prestar especial atención a la afección de cauces, a las actuaciones en zonas con riesgo elevado de inundabilidad o a las afecciones de las escorrentías y de la red de drenaje, especialmente en los paisajes significativos o representativos próximos o visibles a miradores, lugares turísticos o de interés paisajístico, histórico o cultural o de otras actuaciones análogas.

Por todo ello, se establece como principio básico de la regulación que cualquier actividad o complejo que se pretenda implantar en el territorio (o que implique obras de ampliación o de nueva ejecución) incorporará un estudio de sus afecciones sobre los recursos naturales, denominado Estudio de Capacidad de Carga.

Dicho Estudio analizará las posibles afecciones sobre el ámbito de implantación en que se vaya a localizar la correspondiente actividad, así como de las obras necesarias para su implantación que sean compatibles con la zonificación de recursos naturales establecida, para definir las medidas correctoras necesarias para la atenuación o solución de los impactos producidos en cada uno de los aspectos estudiados.

En aquellos casos en los que el impacto producido sobre cualquiera de los recursos naturales sea irreversible, se permitirá excepcionalmente la implantación bajo la obligación de acometer una compensación ambiental. Es decir, se deberá compensar la pérdida o agotamiento del recurso afectado mediante la previsión de actuaciones y medidas positivas de recuperación ambiental de recursos naturales en el entorno inmediato.

Por otro lado, en algunos casos, las medidas propuestas tratan de favorecer la concentración, y con ello el asociacionismo, para el desarrollo de estas actividades. Evidentemente, no es competencia de este Plan el regular las actividades propiamente dichas, pero al establecerse la obligatoriedad de presentar por parte del solicitante el correspondiente estudio de impacto de la actividad sobre el medio con carácter previo a la obtención de un determinado permiso, alternativamente se favorece el asociacionismo y la concentración para englobar autorizaciones, frente a la dispersión territorial de actuaciones particulares individualmente tramitadas ante la administración competente.

En conclusión, a través de este mecanismo la Administración Pública puede tener un control de las personas que realizan la actividad, además de mantener abierto un cauce de comunicación con las entidades que le permita, mediante este mecanismo, suministrar información a los usuarios, tanto de la normativa aplicable para el desarrollo de la actividad, como de otros aspectos o información que convenga difundir.

6.5.1.2.1. La identificación de los elementos singulares insulares en materia de usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales

El presente Plan trata de incorporar actuaciones singulares de valorización turística de concretos elementos de gran valor iconográfico – como el Roque Nublo, el Cenobio de Valerón, la Cueva Pintada de Gáldar, el Jardín Botánico Viera y Clavijo y otros muchos – así como determinados recursos patrimoniales y etnográficos de interés y relevancia insular, representativos de una imagen singular y exclusiva de Gran Canaria como destino turístico diferenciado.

Para esto elementos singulares, regula la implantación de una oferta cualificada de dotaciones y equipamientos que eleve ostensiblemente la calidad de la oferta y su especialización temática a fin de adaptarla a los perfiles de una demanda cada vez más segmentada y exigente, de forma

que se rompa la dinámica de la producción masiva e indiferenciada que comporta la pérdida gradual de valor añadido de los hitos iconográficos de Gran Canaria, y por tanto de su competitividad.

La potenciación de estas cualidades representativas e identitarias como soporte para una oferta cualificada de usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales es otra de las estrategias planteadas por este Plan, de forma que el pretendido aumento de valor añadido se sustente además en el principio de sostenibilidad territorial imprescindible para garantizar un desarrollo duradero y no agresivo con el entorno y sus recursos naturales.

Asimismo, se ha tenido en cuenta aquellos espacios y enclaves que por sus dimensiones y aptitudes territoriales o paisajísticas son susceptibles de acoger acciones encaminadas a la implantación de grandes equipamientos estructurantes o dotaciones insulares o supralocales que, por su necesaria ubicación en grandes superficies de suelo, o por su capacidad para potenciar las características y funciones naturales de los entornos urbanos y rurales, pueden complementar la demanda de usos recreativos y de ocio de la población residente y turística, disuadiendo de la inadecuada utilización para tal fin de los Espacios Naturales Protegidos así como, en su caso, atrayendo y generando economías de escala en todo el sector turístico.

6.5.1.2.2. Propósitos de ordenación insular en materia de Espacios de Interés Insular

Para cumplir con estos objetivos, el presente Plan identifica aquellos espacios singulares, con valores naturales o paisajísticos de interés, con aptitudes para asumir en función de su calidad ecológica y rol territorial un papel fundamental en la conformación ambiental del desarrollo territorial insular.

Estos espacios, ya sean áreas libres de interés insular, conectores estructurantes o servicios de interés insular, pretenden potenciar a escala insular la calidad estructurante de determinados ejes territoriales, de fuerte componente natural, rural o urbana según cada caso, que posibilitan la interconexión articulada de los diferentes elementos territoriales en la Isla, para que el planeamiento considere la riqueza de argumentos territoriales que aglutinan e interrelacionan dentro del Sistema Territorial Insular.

En este sentido, las determinaciones de este Plan sobre ordenación de los Espacios de Interés Insular deben cubrir los siguientes propósitos de ordenación insular:

- Satisfacer la demanda actual y potencial de la población, tanto local como visitante, de espacios recreativos al aire libre en correspondencia con itinerarios de interés paisajístico, natural y cultural.
- Garantizar para cada área de esparcimiento la conservación de sus valores ecológicos, paisajísticos, productivos y culturales, ordenando su uso y disfrute en consonancia con su capacidad de acogida.
- Potenciar el desarrollo socioeconómico de los núcleos rurales del interior de la isla, y de la opción del turismo rural, en un marco de respeto a la conservación de los recursos naturales, culturales y de las formas tradicionales de producción del espacio agrícola.
- Regular las actividades recreativas y deportivas, de forma particular en el ámbito litoral y en los territorios y espacios naturales y rurales contiguos a las zonas turísticas litorales.

6.5.1.3. Propósitos de ordenación insular en materia de usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales

Más allá de la orientación disuasoria que pueda asumir la concreción de una red de parques periurbanos cercanos a las principales concentraciones de población, el presente Plan asume tanto la definición de una Red de Espacios de Interés Insular como la regulación de los usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales en suelo rústico.

Todo ello conlleva la necesidad de que las determinaciones de este Plan sobre los usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales deban de ser adoptadas teniendo en cuenta a su vez los siguientes propósitos de ordenación insular:

- Promover y facilitar el conocimiento y disfrute de los valores ambientales, paisajísticos y culturales existentes, de forma compatible y respetuosa con su posible fragilidad, por parte de la población de la Isla.
- Integrar y coordinar las distintas iniciativas de implementación de usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales tratando de ajustar la oferta a la demanda potencial y al necesario equilibrio territorial en su distribución.
- Optimizar las formas de aprovechamiento y uso sostenible del territorio insular en las construcciones, instalaciones y edificaciones asociadas a los usos recreativos, deportivos, científicos, divulgativos y culturales para evitar, minimizar o corregir los posibles impactos ambientales derivados de su implantación.
- Proteger y conservar aquellos elementos vinculados a manifestaciones culturales inmateriales de tipo recreativo, deportivo, científico, divulgativo o cultural, sin perjuicio de su aprovechamiento como recurso económico y social.

6.5.2. ALII: Las Áreas Libres de Interés Insular estructurantes del Sistema Territorial Insular

Múltiples son las referencias a la necesidad de que desde el planeamiento se configure una red de espacios libres disuasorios que ayuden a proteger el suelo rústico y los elementos naturales del excesivo uso con carácter recreativo.

En este sentido, el planeamiento insular debe definir o, en su caso, establecer los criterios para que los planeamientos generales concreten una red de parques periurbanos cercanos a las principales concentraciones de población, como soporte de usos recreativos y de ocio, y que disuadan de la inadecuada utilización para tal fin de los espacios naturales protegidos y las mayores demandas de movilidad que comporta.

Asimismo, el planeamiento insular debe prestar una atención específica al tratamiento paisajístico de las periferias urbanas, en especial de las áreas metropolitanas, grandes ciudades y zonas turísticas, y establecer la previsión de reservas de suelo destinado al desarrollo de parques rústicos o periurbanos, preferentemente en suelos agrícolas abandonados en dichos ámbitos.

Para estos espacios libres se propugnan actuaciones ejemplares de carácter dotacional compatibles con los valores ambientales o agrícolas tradicionales existentes que, por su situación estratégica, puedan inducir procesos sinérgicos de preservación de las actividades tradicionales y de cualificación de servicios a la población residente.

Por lo tanto, en estas áreas se pueden prever desarrollos urbanísticos o la implantación territorial de usos y actuaciones en suelo rústico, en sectores de suelo urbanizable o en ámbitos de suelo urbano, caracterizados por ser suelos encapsulados o de borde, con valores naturales o con características paisajísticas singulares, cuya transformación urbanística puede acometerse de manera condicionada para reducir impactos destacables en el paisaje.

6.5.2.1. ALE: las Áreas Libres Estructurantes del sistema urbano

Dentro de las Áreas de Interés Insular se identifican como áreas libres estructurantes aquellos ámbitos ambientalmente condicionados cuya localización en entornos con valores naturales o

características singulares puede verse afectada por impactos destacables en el paisaje urbano derivados de la implantación territorial de desarrollos urbanísticos, usos o actuaciones.

Las áreas libres estructurantes configuran espacios libres insertos en el Sistema Urbano que caracterizan paisajísticamente las implantaciones urbanísticas. Se tratan de vacíos territoriales ligados a formas topográficas relevantes (laderas, colinas, roques, riscos) que cualifican geográficamente el territorio. Estos ámbitos se localizan principalmente en:

- Áreas libres con una singular impronta paisajística en la conformación de la escena urbana desde las principales cuencas visuales desde o hacia el territorio (lomadas, terrazas costeras, degolladas, roquetes, etc.).
- Áreas libres intersticiales que han quedado encapsuladas como suelos naturales o rurales dentro del tejido urbanístico consolidado (parcelario agrícola, relictos de vegetación, etc.).
- Áreas libres no transformables por inaptitud para acoger desarrollos regulares de extensión del tejido urbanístico (rampas, pendientes, cantiles, playas y ensenadas, cauces encajados, etc.).
- Áreas libres que sirven de contacto del tejido urbanístico con los suelos rústicos del entorno, limitando el avance del tejido existente (laderas, cuencas, etc.).

Se caracterizan por ser pequeñas piezas territoriales de suelo natural o rural, encapsulados o en laderas, muchas veces inmersas o próximas a las tramas urbanas, que contribuyen a perimetrar el borde periurbano ayudando a mantener la estructura histórica del territorio, e incluso mejorando la calidad ambiental del entorno de las ciudades y núcleos urbanos en el medio rural. Por su valor como vacío estructural han de permanecer libres de usos y actividades ligados a la dinámica urbana, salvo los correspondientes a espacios libres y equipamientos y dotaciones compatibles con su función paisajística y estructurante, al ser claves para definir la estructura del territorio.

Éstas áreas libres estructurantes se distribuyen a lo largo de todo el territorio insular, si bien se concentran en torno al arco costero que se extiende desde Agaete a Mogán pasando por el Área Metropolitana de Las Palmas, localizándose principalmente en sectores de suelo urbanizable o en ámbitos de suelo urbano.

En las áreas libres estructurantes deben conservarse los valores ambientales y paisajísticos existentes, permitiéndose conservar las actividades tradicionales preexistentes o incluso albergar actuaciones o instalaciones singulares siempre que se respeten aquellos valores reconocibles.

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

Asimismo, la condición de área libre estructurante es compatible con el mantenimiento de la actividad agraria y de otros usos preexistentes adecuados a los valores ambientales y paisajísticos propios de cada área.

Por esta razón, se han incorporado a la Red de Espacios de Interés Insular dentro del Modelo de Ordenación Insular, dado que la finalidad de estas áreas libres estructurantes es la conservación de su función paisajística global, mediante la mayor preservación posible de la morfología, de su estado de conservación y de su paisaje. El planeamiento, a la hora de acometer su ordenación pormenorizada, deberá considerar la aptitud territorial de cada área libre estructurante para configurar áreas verdes utilizables como espacios libres o bordes de protección para cualificar el límite de los desarrollos urbanísticos en contacto con zonas naturales o de interés paisajístico, con presencia de equipamientos y dotaciones puntuales cuya implantación sea plenamente

compatible con su localización en entornos de fragilidad paisajística, o con presencia de valores naturales singulares.

En desarrollo del presente Plan, la previsión por el planeamiento de áreas verdes al servicio del tejido residencial, turístico o económico (primario, secundario, terciario o cuaternario) en estos ámbitos, así como de cualesquiera otros equipamientos o servicios que comporten implantación edificatoria, estará condicionada a que dichos usos sean compatibles con la función estructurante del espacio, no alterando en lo sustancial su condición de vacío. Por lo tanto, dichas implantaciones deberán ser limitadas en extensión y poco significativas respecto de la entidad superficial del área libre estructurante identificada.

Estrategias de Actuación

Áreas Libres de Interés Insular	Identificar las áreas libres estructurantes por su fragilidad paisajística
--	--

6.5.2.2. ALQ: las Áreas Libres con Equipamiento y su valor estructurante supralocal

Las Áreas Libres con Equipamiento se caracterizan por ser piezas territoriales en el borde periurbano, o próximas a los principales asentamientos de población y centros de actividad económica y turística, que poseen una situación de atalaya respecto del tejido urbano que las convierte en el telón de fondo que define el escenario territorial de dichos núcleos.

En atención a dichas características, el presente Plan ha identificado una serie de piezas territoriales caracterizadas por ofrecer un cierto contraste paisajístico, por la variedad de formas del relieve entre lechos de barranco, los escarpes que los bordean y las zonas agrícolas aún existentes (junto a las cuales se localizan elementos de valor etnográfico y arqueológico, en algunos casos).

Estas piezas territoriales han sido zonificadas como Zonas C.3.2, para aquellas más adecuadas para acoger la implantación de nuevos equipamientos estructurantes de relevancia territorial al servicio de la población residencial; o bien como Zonas C.2.2, cuando puedan a su vez resultar aptas para dar servicio a la población turística, justificándose la aptitud de dichas piezas territoriales en esta Memoria de Ordenación en la descripción aportada en el Capítulo 6 y siguientes para cada uno de los ámbitos territoriales, en función de la distribución espacial y al ordenación del Sistema Territorial Insular.

Poseen unas innegables cualidades, tanto por sus características topográficas como topológicas, para desempeñar un papel relevante de cualificación del Sistema Territorial Insular. No se trata sólo de ofrecer a la población un conjunto de espacios públicos de esparcimiento altamente cualificados con equipamiento de escala territorial y relevancia insular, sino de enriquecer y cualificar la oferta turística con equipamiento recreativo y de ocio especializado integrado en la naturaleza.

Por tanto, se conciben como espacios libres plurifuncionales, basados en el valor intrínseco del medio natural y los valores agregados por los procesos de antropización del territorio. Podrán ser tanto de iniciativa pública como privada, con aprovechamiento lucrativo, requiriendo de la elaboración de una propuesta previa conjunta de toda la pieza territorial, en la que la mayor parte de la superficie asociada al equipamiento que se pretenda implantar habrá de estar libre de edificación.

Dada su naturaleza, el desarrollo de estas Áreas Libres con Equipamiento debe cualificar y complementar especialmente la oferta deportiva y recreativa insular, siendo susceptibles de incorporar igualmente desarrollos científico-tecnológicos, ligados al conocimiento de procesos y materiales, al ahorro energético o al tratamiento sostenible de residuos sólidos urbanos e inertes, por ejemplo. De manera justificada, pueden llevar asociada la implantación de

edificaciones para equipamiento complementario de escasa entidad, o bien para determinados desarrollos de alojamiento turístico de carácter complementario cuando se ubiquen en las zonas turísticas insulares, quedando expresamente excluido cualquier otro uso edificatorio en estas piezas territoriales.

Estrategias de Actuación

Áreas Libres de Interés Insular	Conformar una red de áreas libres con equipamiento de relevancia insular.
	Reforzar la centralidad metropolitana con intervenciones estratégicas.

6.5.2.3. ALP: las áreas aptas para la implantación territorial de Parques Periurbanos

La estrategia planteada en el presente Plan en relación con los parques periurbanos unifica los objetivos planteados de coacción de espacios libres disuasorios – enunciados al principio de este epígrafe – con los objetivos insulares para el Modelo de Ordenación Insular.

En línea con lo expuesto, la estrategia seguida ha consistido en aprovechar un conjunto de piezas territoriales de gran magnitud que se disponen cercanas o adyacentes a los principales corredores viarios insulares, el corredor litoral y el corredor interior, y en el entorno de los principales núcleos de población y servicios de la Isla (los núcleos I y II del tejido residencial) en los que se prevén a futuro crecimientos urbanísticos de escala territorial.

Se configura así una red de áreas susceptibles de albergar ámbitos aptos para Parques Periurbanos, ubicadas en el entorno del sistema urbano y preferiblemente fuera de Espacios Naturales Protegidos o espacios de valor ambiental de relevante interés insular, aunque próximos a ellos.

El carácter y tratamiento de estos espacios libres y el perfil de las actividades de ocio y recreativas que incorporen variará en cada emplazamiento dependiendo de la fragilidad del soporte territorial, su magnitud, su accesibilidad desde la red de primer nivel (directa o tamizada a través de la red secundaria) y las características inherentes a su localización física dentro del mallado territorial.

A su vez, estos parques periurbanos tienen valor estructurante en el mallado territorial insular. Aunque no se prevean expresamente, se establecen las determinaciones de ordenación básicas para que el planeamiento de inferior rango los delimite, asegurando un tamaño mínimo adecuado (en torno a las 100 hectáreas) y una capacidad de acogida que de respuesta a una importante masa poblacional atraída por la integración en las mismas de grandes espacios libres destinados a actividades de ocio y recreativas asociadas a la restauración paisajística o recuperación ambiental de los suelos afectos.

Dada su cualidad disuasoria del uso intensivo de los espacios más frágiles del interior insular, como por su gran capacidad para cualificar y vertebrar la relación territorial entre el sistema urbano y el sistema rural, la previsión es que el planeamiento asuma la ordenación de estos Parques Periurbanos adscribiéndolos a los futuros crecimientos de suelo urbanizable, a efectos de su adquisición y posterior ejecución, por lo que aun siendo de titularidad pública no deben suponer por tanto una carga onerosa para las administraciones locales.

Estrategia de Actuación

Áreas Libres de Interés Insular	Conformar una red articulada de parques periurbanos.
--	--

6.5.2.4. ALC: las áreas del borde periurbano con potencial territorial para Parques Conurbanos

Los parques conurbanos son piezas territoriales insertas en el sistema urbano, aunque inicialmente independientes de los desarrollos urbanísticos, que tienen potencial territorial para concentrar equipamientos y dotaciones de interés local y supralocal dada su buena accesibilidad desde la red viaria y su capacidad para asumir determinadas implantaciones que mejoren el nivel de calidad de vida en su ámbito territorial.

Normalmente, se caracterizan por ser piezas territoriales bien en el borde periurbano bien rodeadas de conjuntos urbanos propios de los núcleos I y II, que poseen una situación de atalaya o de centralidad territorial respecto del tejido urbano. Poseen unas innegables cualidades, tanto por sus características topográficas como topológicas, para desempeñar un papel relevante de cualificación del Sistema Territorial Insular.

Estas piezas territoriales reúnen condiciones para servir de soporte a los principales desarrollos urbanos de la Isla, mediante la extensión limitada de los tejidos limítrofes para ajustar los bordes del crecimiento urbano y conformar espacios libres de relevancia territorial para articular los nuevos polos de servicios a la población metropolitana.

En este sentido, estas piezas se constituyen en ámbitos de reserva idóneos para albergar grandes espacios libres, al menos en un 70 % de su superficie en coexistencia en algunos casos con el uso agrícola, y equipamientos y dotaciones de escala metropolitana y relevancia supralocal, con un alto nivel de exigencia en la calidad paisajística y ambiental de su implantación territorial.

Por lo tanto, cualquier desarrollo futuro de estas piezas territoriales debe considerar en primer lugar la incidencia paisajística sobre el conjunto urbano y su entorno inmediato.

En el presente Plan, estas piezas territoriales han sido zonificadas como Zonas C.2.1 o C.3.2, diferenciando aquellas localizadas en las inmediaciones de las principales aglomeraciones urbanas de la Isla que sean más adecuadas para acoger parques conurbanos.

En cualquier caso, su posición próxima o limítrofe a dichos asentamientos poblacionales les confiere una gran accesibilidad, cuyas aptitudes han de orientar su uso futuro reconsiderando las preexistencias e impactos existentes de manera integrada, valorando su adecuación ambiental con un muy alto nivel de exigencia en su adecuación paisajística y ambiental.

Atendiendo a los usos y actividades de su entorno inmediato, estos parques conurbanos resultan también adecuados para la implantación de nuevos equipamientos y dotaciones estructurantes de relevancia territorial, bien al servicio de la población residencial, bien al servicio de la población turística, bien para su adecuación a desarrollos científico-tecnológicos ligados al ahorro energético o al tratamiento sostenible de residuos sólidos urbanos e inertes.

Estrategia de Actuación

Áreas Libres de Interés Insular	Conformar una red de espacios libres con equipamiento al servicio del sistema urbano.
--	---

6.5.2.5. ALU: la consolidación de las centralidades locales destinadas a Parques Urbanos

Como complemento a la estrategia de refuerzo de las áreas de centralidad urbana del tejido urbano, el presente Plan propone la consolidación mediante su mejora y ampliación de los espacios libres existentes que puedan, por sus dimensiones y localización, cualificar el tejido residencial constituyéndose en vacíos centrales vertebradores del conjunto urbano consolidado.

En esta estrategia se señalan, sin carácter exhaustivo y a modo meramente indicativo, algunos de los puntos de mayor interés asociados a las principales aglomeraciones urbanas del Área Metropolitana de Las Palmas y la Plataforma Litoral del Este.

En la mayoría de los casos, estos parques urbanos coinciden con sistemas generales de espacios libres, equipamientos y dotaciones reconocidos por el planeamiento urbanístico como áreas de esparcimiento y ocio del tejido residencial ubicados en los principales núcleos de población de la Isla. Son sistemas generales de espacios libres, equipamientos y dotaciones que han quedado insertos en la dinámica urbana insular, por lo que poseen una buena accesibilidad desde la red local e intermedia.

Sin embargo, en algunos casos, estos espacios libres, equipamientos y dotaciones no han terminado de desarrollarse a pesar de su gran capacidad de articulación del tejido residencial colindante, por lo que se propone su reconocimiento en aras a potenciar el papel estructurante de estas áreas libres como cualificadoras del Sistema Urbano, por la gran proporción de equipamientos, dotaciones y espacios libres públicos que los conforman.

En ellos se permiten concentrar los requerimientos de espacios libres, destinando parte de los suelos vacantes a asegurar la articulación de una red de espacios libres urbanos de cierta entidad, capaz de reforzar la centralidad de las principales aglomeraciones de tejido residencial, e incluso proponiendo la concentración en estas piezas territoriales de aquellos equipamientos y dotaciones públicas que coadyuven a fomentar su carácter cualificador del Sistema Urbano.

Estrategia de Actuación

Áreas Libres de Interés Insular	Complementar con espacios libres el refuerzo de las áreas de centralidad urbana.
--	--

6.5.3. CON: Los conectores estructurantes como ejes territoriales de relevancia estratégica

Mediante los Conectores Estructurantes el presente Plan pretende potenciar la cualidad territorial de los recursos y espacios de valor ambiental y paisajístico existentes en la Isla, de extensión y configuración variables, que tienen aptitudes territoriales y paisajísticas para conectar funcionalmente ámbitos del territorio de singular relevancia, permitiendo configurar elementos de organización ambiental que cualifican los distintos asentamientos poblacionales así como su entorno urbano, rural o natural, según el caso.

En algunos casos, estos elementos de gran valor natural ambiental, e incluso iconográfico, juegan por un lado un papel fundamental en la conformación de una renovada imagen de la Isla como destino turístico de alta cualificación ambiental.

Por otro lado, funcionan esencialmente como eje de cualificación ambiental y paisajística de las ciudades y núcleos urbanos en el medio rural, permitiendo la formalización de unos límites urbanos definidos.

Así pues, la cualidad estructurante a escala insular de estos corredores y la riqueza de argumentos territoriales que aglutinan e interrelacionan en virtud de su naturaleza de ejes territoriales convierten, de hecho, a los conectores estructurantes en elementos claves de la Red de Espacios de Interés Insular, al posibilitar la interconexión articulada de las distintas actuaciones territoriales asociadas al mismo con las redes concéntricas de infraestructuras básicas y el resto de tejidos que conforman el Sistema Territorial Insular.

6.5.3.1. Los barrancos como conectores paisajísticos del territorio insular

Mediante los corredores paisajísticos se pretende potenciar territorialmente el papel estructurante de los principales barrancos insulares, que son así entendidos como ejes radiales que articulan perpendicularmente al sistema costero la relación entre los diferentes sistemas urbano, rural y natural.

Los barrancos, en tanto que corredores paisajísticos, posibilitan la interconexión articulada de las distintas Áreas Libres de Interés Insular definidas en el Modelo de Ordenación Insular. Además, tienen una relevancia paisajística y etnográfica, pues en torno a ellos se han ido consolidando los principales asentamientos y formas tradicionales de ocupación del suelo caracterizando la transformación antrópica del territorio de manera equilibrada entre sus condicionantes ambientales y los requerimientos poblacionales.

Por un lado, funcionan esencialmente como eje de cualificación ambiental y paisajística de los núcleos urbanos y asentamientos en el medio rural, permitiendo la formalización de unos límites urbanos definidos. Por otro lado, vertebran los accesos desde la plataforma litoral hacia el interior insular con rutas de interés paisajístico y valor etnográfico.

En sus tramos finales de aproximación a la costa, son susceptibles de acoger usos más intensos, como espacios libres de articulación de tejidos productivos, residenciales o turísticos definiendo el borde del mallado territorial costero en el sistema urbano.

Por su parte, los tramos más hacia el interior, en contacto con el sistema rural y natural, permiten estructurar la riqueza de argumentos territoriales que aglutinan e interrelacionan en virtud de su naturaleza de ejes territoriales, potenciando la coherencia ecológica, la funcionalidad y la conectividad de los ecosistemas que atraviesan.

De acuerdo con estos objetivos, se identifican como corredores paisajísticos los principales barrancos radiales insulares que articulan la relación entre los diferentes sistemas urbano, rural, natural y costero, tal y como se justifica en la descripción de los ámbitos territoriales en el Capítulo 7 y siguientes.

Estrategias de Actuación

Conectores Estructurantes	Conformar una red de conectores paisajísticos en los principales barrancos.
----------------------------------	---

6.5.3.2. Los conectores costeros como borde urbano litoral

Los conectores costeros no se limitan aquí a los espacios conformados por las playas, que efectivamente han constituido hasta ahora los principales ámbitos de expansión, ocio y recreo de la población insular, sino que se hace extensivo a todos los espacios costeros, urbanos o no, con capacidad para acoger todo tipo de actividades al servicio de la población.

En unos casos, han de formalizarse a partir de operaciones de renovación o transformación del tejido urbano en el borde litoral y, en otros, conforman ámbitos aledaños a las playas idóneos para asumir la extensión de usos recreativos vinculados al mar y con soporte de equipamiento y dotaciones que cualifiquen y complementen el espacio litoral. Así, se propone el desarrollo territorial de actuaciones para la consolidación y refuerzo de los conectores costeros en:

- Tramos costeros en los que el tratamiento de las rasas y charcones como piscinas naturales y la implantación de equipamientos temáticos, deportivos y de ocio puede suponer la puesta en valor de la singularidad del paisaje costero.

- Igualmente, aquellos tramos costeros en los que se plantea potenciar la integración paisajística de determinados núcleos de población en el borde litoral, incorporando los elementos de valor etnográfico y natural existentes a la ordenación urbanística como áreas de espacios libres intercalados que sirvan de aglutinantes de los servicios a la población que “usa” el litoral con fines recreativos.

En estos casos, el presente Plan propone el desarrollo de paseos marítimos de conexión entre las playas, cuando éstas hayan quedado insertas en la trama urbana, articulando sobre esta red un conjunto de espacios libres y equipamientos destinados a la recualificación y refuerzo del uso lúdico de la costa, de la accesibilidad peatonal y ciclable, o de los elementos puntuales de recursos y valores en el litoral.

Por último, se establece un principio de preservación del espacio costero y marino no antropizado, por el cual sólo serán admisibles aquellas actuaciones de transformación del litoral previstas expresamente en el presente Plan, dentro del ámbito litoral insular delimitado.

En aquellos casos en los que no se prevea la transformación del borde litoral se admitirá la posibilidad de senderos litorales con una máxima integración ambiental y paisajística, acorde con los valores y recursos a preservar, que ayude a articular los diferentes espacios naturales del borde costero.

Estrategias de Actuación

Conectores Estructurantes	Conformar una red de conectores litorales en la franja costera insular.
----------------------------------	---

6.5.3.3. Los conectores urbanos de la trama urbanística consolidada

Este Plan recomienda actuaciones de articulación viaria en torno a las principales centralidades de los núcleos y asentamientos de población del sistema urbano. Estos conectores urbanos han de contribuir a la interconexión dentro de los asentamientos de población y centros de actividad económica y turística, permitiendo comunicar los principales espacios libres, equipamientos y dotaciones locales dentro de la trama urbanística consolidada, y hacia el exterior respecto de las nuevas zonas de crecimiento urbanístico previstas.

Así, para asegurar la integración territorial tanto de los suelos urbanos consolidados como de los desarrollos contiguos previstos se propone la definición de una serie de conectores urbanos sobre los que apoyar gradualmente la movilidad urbana, implementando medidas de articulación y jerarquización con la trama urbanística que se vaya consolidando en su perímetro.

Para ello, de acuerdo con el Estudio de Movilidad Insular elaborado, se han identificado con carácter indicativo las principales vías urbanas, existentes o propuestas, del tejido residencial en los núcleos I, II y III que interconectan las principales áreas de esparcimiento y ocio de los asentamientos poblacionales y los centros de actividad económica y turística desde la red local e intermedia, cuyo interés insular y escala territorial se enfatiza con carácter meramente orientativo, no declarativo, por la capacidad de relacionar entre sí los equipamientos, dotaciones y espacios libres públicos existentes con el tejido urbano circundante.

Conforme al modelo de asentamiento poblacional propuesto en este Plan, el diseño, características y dimensiones de estos conectores urbanos deberá adecuarse a su función de avenida central de articulación interna de la trama urbanística (mediante rotondas y bulevares, de marcado carácter urbano) mejorando en aquellos casos donde sea necesario las características geométricas y ambientales de determinadas vías existentes en las que se podría apoyar la ordenación urbanística para resaltar dicho papel estructural.

Estrategias de Actuación**Conectores Estructurantes**

Conformar una red de conectores urbanos en las principales centralidades territoriales y locales.

6.5.4. SII: El reconocimiento del valor estructurante de los Servicios de Interés Insular

Los Servicios de Interés Insular son aquellos espacios, enclaves, infraestructuras, equipamientos, dotaciones e instalaciones puntuales de relevancia e interés supralocal o insular más representativos del Sistema de Infraestructuras y Servicios, por su singularidad o magnitud, que dan respuesta a la necesidad de prestación de servicios específicos y cualificados de interés general a la población.

En algunos casos, constituyen servicios básicos implantados en instalaciones puntuales de cierta entidad territorial, localizadas en torno a las principales aglomeraciones urbanas (como los centros hospitalarios, asistenciales, educativos o deportivos). Asimismo, se incluyen las instalaciones militares, zonas de interés de la defensa nacional y zonas de seguridad correspondientes, por su interés estratégico.

En otros, se trata de espacios y enclaves de rango territorial específicamente acondicionados para el desarrollo de actividades científico-divulgativas en la naturaleza compatibles con actividades de esparcimiento, ocio y recreo, en su caso dotadas suficiente y adecuadamente de instalaciones y servicios básicos para el disfrute ocasional, la acampada o la pernocta, siguiendo en todo momento criterios de integración paisajística y mínimo impacto visual en su implantación.

Con el reconocimiento de estas implantaciones en este Plan se asegura que el planeamiento concentre los impactos asociados a este tipo de usos específicos en el territorio. Dado que la identificación como elemento singular de interés territorial implica que los instrumentos de planeamiento que le afecten los consideren elementos estructurantes y que cualquier actuación en su entorno justifique la no afectación a su funcionalidad, se representan con carácter indicativo en la documentación gráfica de este Plan los elementos más representativos, así como las citadas instalaciones militares, zonas de interés de la defensa nacional y zonas de seguridad, sin que tal representación gráfica tenga carácter exhaustivo, pudiendo localizarse elementos de estructuración insular fuera de los identificados por el resto de instrumentos de planeamiento en desarrollo del Modelo de Ordenación Insular.

Estrategias de Actuación**Servicios de Interés Insular**

Reconocer los elementos territoriales de relevancia e interés supralocal o insular existentes.

6.5.4.1. SIT: Servicios de Interés Territorial

Los Servicios de Interés Territorial son aquellos espacios y enclaves que albergan y/o son susceptibles de albergar aquellas infraestructuras, equipamientos e instalaciones puntuales de relevancia e interés supralocal o insular, para resolver la prestación de servicios específicos y cualificados de interés general a la población, siempre que así se establezca en el planeamiento pertinente.

Un supuesto particular de estos elementos singulares de interés territorial, por su carácter estratégico, son las instalaciones militares, zonas de interés de la defensa nacional y zonas de

seguridad, que el Ministerio de Defensa tiene reconocidas en Gran Canaria, de conformidad con las siguientes publicaciones y su respectivo marco normativo:

UNIDAD	NORMATIVA DE APLICACIÓN	BOE nº
	LEY 8/1975, de 12 de marzo, de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional.	63 (14/03/1975)
	REAL DECRETO 689/1978, de 10 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional, que desarrolla la Ley 8/1975, de 12 de marzo, de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional.	89 (14/04/1978)
ZONAS DE INTERÉS PARA LA DEFENSA NACIONAL		
EVA 21	REAL DECRETO 396/2020, de 18 de febrero, por el que se declaran zonas de interés para la Defensa Nacional los asentamientos de las estaciones de vigilancia aérea números 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 21 y 22 del Ejército del Aire y sus accesos.	132 (11/05/2020)
SISTEMA CONJUNTO DE EW "SANTIAGO"	ORDEN DEF/1410/2009, de 12 de mayo, por la que se califica de interés general, por afectar directamente a la Defensa Nacional, las obras de demolición, nueva construcción, reparación e instalación de antenas del Sistema Conjunto de EW "Santiago" en Montaña del Pocillo (Gran Canaria).	132 (01/06/2009)
ZONAS DE SEGURIDAD		
SUBDELEGACIÓN DE DEFENSA EN LAS PALMAS		
ESTACIÓN ESPACIAL DE SEGUIMIENTO Y ADQUISICIÓN DE DATOS DE MASPALOMAS	ORDEN DEF/936/2013, de 17 de mayo, que modifica la Orden 342/38938/1989, de 19 de junio, por la que se señala la zona de seguridad para la estación espacial de seguimiento y adquisición de datos de Maspalomas (Gran Canaria).	128 (29/05/2013)
EVA 21	ORDEN DEF/489/2015, de 10 de marzo, por la que se señalan las zonas de seguridad del Escuadrón de Vigilancia Aérea número 21, en los términos municipales de Vega de San Mateo y San Bartolomé de Tirajana (Gran Canaria).	68 (28/03/2015)
BASE AÉREA DE GANDO	ORDEN 45/1982, de 5 de marzo, por la que se señala la zona de seguridad de la Base Aérea de Gando, en Canarias.	70 (23/03/1982)
CENTRO DE EMISORES DEL MANDO AÉREO DE CANARIAS	ORDEN 175/1981, de 3 de diciembre, por la que se señala la zona de Seguridad de las instalaciones militares Zona Técnica del Escuadrón de Alerta y Control número 8 (Las Palmas), Escuadrilla de Telecomunicaciones y Centro de Emisores del Mando Aéreo de Canarias, en Telde (Las Palmas), y Escuadrón de Control Aerotáctico Número 1 (Lanzarote).	301 (17/12/1981)
DESTACAMENTO LAS HUESAS	ORDEN 18/1983, de 28 de febrero, por la que se señala la zona de Seguridad del Destacamento de Las Huesas (Las Palmas).	63 (15/03/1983)

UNIDAD	NORMATIVA DE APLICACIÓN	BOE nº
DESTACAMENTO CUATRO PUERTAS	ORDEN 118/1982, de 12 de agosto, por la que se señala la zona de seguridad del Destacamento de Cuatro Puertas (polvorín principal de la Zona Aérea de Canarias).	201 (23/08/1982)
ACUARTELAMIENTO DEL GRUPO DEL CUARTEL GENERAL Y ESCUADRILLA DE AUTOMÓVILES DEL MANDO AÉREO DE CANARIAS	ORDEN 152/1981 de 19 de octubre, por la que se señala la Zona de Seguridad del Acuartelamiento del Grupo del Cuartel General y Escuadrilla de Automóviles del Mando Aéreo de Canarias, en Las Palmas de Gran Canaria.	262 (02/11/1981)
CUARTEL GENERAL DEL MANDO AÉREO DE CANARIAS	ORDEN 153/1981, de 19 de octubre de 1981 por la que se señala la zona de seguridad del Cuartel General del Mando Aéreo de Canarias, en Las Palmas de Gran Canaria.	262 (02/11/1981)
PABELLÓN OFICIALES		
ANEXO PABELLÓN OFICIALES		
PALACIO MILITAR DE LAS PALMAS	ORDEN 35/1999, de 29 de enero, por la que se señala la zona de seguridad para la instalación militar denominada «Palacio Militar», en Las Palmas de Gran Canaria.	37 (12/02/1999)
ZONA MILITAR DE LA ISLETA	ORDEN 18/1982, de 11 de febrero, por la que se señala la zona de seguridad de la Zona Militar de La Isleta (Las Palmas de Gran Canaria).	47 (24/02/1982)
POLVORÍN DE BARRANCO SECO	ORDEN 161/1982, de 16 de noviembre, por la que se señala la zona de seguridad de los Polvorines de Barranco Seco (Gran Canaria), Tabares (Tenerife) y Geneto (Tenerife).	291 (04/12/1982)
RESIDENCIA LOGÍSTICA MILITAR	ORDEN DEF/2744/2012, de 12 de diciembre, por la que se señala la zona de seguridad de la instalación militar denominada Residencia Logística Militar «Las Palmas de Gran Canaria», en el término municipal de Las Palmas de Gran Canaria, Isla de Gran Canaria.	308 (24/12/2012)
CUARTEL GENERAL DEL MANDO NAVAL DE CANARIAS	ORDEN DEF/3030/2010, de 18 de noviembre, por la que se señala la zona de seguridad para la instalación militar Cuartel General del Mando Naval de Canarias en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.	285 (18/11/2010)
ESTACIÓN RADIONAVAL DE CANARIAS "ALMATRICHE"	ORDEN DEF/156/2011, de 24 de enero, por la que se señalan las zonas de seguridad para la instalación militar Estación Radionaval de Canarias 'Almatriche', ubicado en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria.	29 (03/02/1981)
ESTACIÓN RADIONAVAL DE CANARIAS "EL PICACHO"	ORDEN DEF/3235/2010, de 3 de diciembre, por la que se señalan las zonas de seguridad para la instalación militar Estación Radionaval de Canarias (centro receptor) "El Picacho" en el municipio de Arucas en la isla de Gran Canaria.	304 (15/12/2010)
ARSENAL MILITAR DE LAS PALMAS	ORDEN de 30 de noviembre de 1979 sobre declaración de zonas de seguridad del Arsenal de Las Palmas de Gran Canaria.	298 (13/12/1979)
ZONAS DE SEGURIDAD RADIOELECTRICAS		

UNIDAD	NORMATIVA DE APLICACIÓN	BOE nº
ESTACIÓN ESPACIAL DE SEGUIMIENTO Y ADQUISICIÓN DE DATOS DE MASPALOMAS	ORDEN DEF/936/2013, de 17 de mayo, que modifica la Orden 342/38938/1989, de 19 de junio, por la que se señala la zona de seguridad para la estación espacial de seguimiento y adquisición de datos de Maspalomas (Gran Canaria).	128 (29/05/2013)
DESTACAMENTO DE LAS HUESAS	ORDEN 342/39509/1991, de 23 de octubre, por la que se amplía la Orden 18/1983, de 28 de febrero («Boletín Oficial del Estado» número 63), señalándose la zona de seguridad radioeléctrica del centro receptor del Destacamento de Las Huesas (Las Palmas).	281 (23/11/1981)
RCT MESA DEL CUERVO	ORDEN 107/1999, de 15 de abril, por la que se señala la zona de seguridad del asentamiento de la Red Conjunta de Telecomunicaciones (RCT) de Meseta del Cuervo, en el término municipal de San Mateo (Gran Canaria).	100 (27/07/1999)
RCT 902-GANDO (COTA 40)	ORDEN DEF/2211/2004, de 22 de junio, por la que se señala la zona de seguridad radioeléctrica de las instalaciones radioeléctricas pertenecientes al Mando Aéreo de Canarias.	162 (06/07/2004)
RCT 903-GANDO SOC (COTA 55)		
RCT 904 GANDO SOC (COTA 34)		
RCT 920-VIGÍA		
RCT 921-CUARTEL GENERAL MACAN		
RCT 950-PICO DE LAS NIEVES		
RCT 970-MONTAÑA LA GORRA		
RCT 980 GANDO ACC		
ESTACIÓN RADIONAVAL DE CANARIAS "ALMATRICHE"	ORDEN DEF/156/2011, de 24 de enero, por la que se señalan las zonas de seguridad para la instalación militar Estación Radionaval de Canarias 'Almatriche', ubicado en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria.	29 (03/02/1981)
ESTACIÓN RADIONAVAL DE CANARIAS "EL PICACHO"	ORDEN DEF/3235/2010, de 3 de diciembre, por la que se señalan las zonas de seguridad para la instalación militar Estación Radionaval de Canarias (centro receptor) "El Picacho" en el municipio de Arucas en la isla de Gran Canaria.	304 (15/12/2010)

6.5.4.2. SIA: Servicios de Interés Ambiental

Los Servicios de Interés Ambiental son aquellos espacios y enclaves de rango territorial específicamente acondicionados para el desarrollo de actividades científico-divulgativas en la naturaleza compatibles con actividades de esparcimiento, ocio y recreo, en su caso dotadas suficiente y adecuadamente de instalaciones y servicios básicos para el disfrute ocasional, la acampada o la pernocta, siguiendo en todo momento criterios de integración paisajística y mínimo impacto visual en su implantación.

6.6. AMB: Tejido Ambiental como fórmula instrumental para una gestión proactiva de los recursos insulares

El patrimonio natural y cultural es quizás uno de los principales valores de Gran Canaria, máxime cuando buena parte de la economía insular gira en torno al turismo y, al ser un territorio insular, todos sus recursos son estratégicos por lo limitados que son.

Al analizar los distintos recursos insulares, tanto naturales como antrópicos, se observa como su estado de conservación varía en función del tipo de recurso de que se trate –muy relacionado con su interés socioeconómico-, de su localización en el territorio y su proximidad a las distintas actividades humanas. Pero no son estas las únicas relaciones de dependencia que se establecen con los recursos insulares.

A grandes rasgos, los recursos naturales y antrópicos sufren una mayor presión y presentan mayoritariamente una mayor degradación en las zonas litorales del norte este y sur de Gran Canaria. Esto se debe principalmente a su alteración asociada a la actividad humana, tanto por la presencia de asentamientos como por localizarse en ellas las principales actividades económicas e infraestructuras. Por el contrario, en medianías, el interior y suroeste de la Isla el nivel de conservación de estos recursos es mayor, debido al relativo aislamiento de algunas y/o la menor presencia o menor desarrollado de asentamientos y actividades humanas.

A pesar de que algunos de los recursos naturales de carácter productivo existentes en la Isla ya disponen de normas y planes específicos de gestión y aprovechamiento vigentes – por ejemplo, el Plan Hidrológico de Gran Canaria, el Plan Forestal de Canarias, etc. – este Plan tiene por finalidad alcanzar el mayor equilibrio y armonía territorial posibles entre las distintas actividades, aprovechamientos y usos propios del territorio menos antropizado.

Para afrontar este desigual estado de conservación de los diferentes recursos a lo largo del territorio insular y el grado de interrelación que mantienen entre sí y con el resto de sistemas, zonas, redes y tejidos, se delimitan una serie de ámbitos que articulan una propuesta territorial de tejido ambiental tras el análisis del estado de conservación de los principales recursos naturales y antrópicos de interés para la ordenación territorial insular.

Así pues, se ha realizado un diagnóstico territorial del conjunto de elementos naturales y antrópicos que cualifican el territorio y suponen, mayoritariamente, un recurso para los seres humanos susceptible de ser explotado. Estos pueden ser:

- Recursos Hídricos

Los recursos hídricos son quizás los más importantes de Gran Canaria, no sólo por ser un recurso básico para la subsistencia, sino también por ser un recurso relativamente escaso en la Isla. Esto ha dado lugar a que se aprovechen dos tipos distintos de recursos hídricos:

- Recursos hídricos convencionales

Son aquellas aguas que proceden de aguas superficiales (fundamentalmente de embalses, aunque también de cursos de aguas) o subterráneas (acuífero).

- Recursos hídricos no convencionales

Con esta definición se hace referencia a las aguas procedentes de desalación o regeneradas (depuradas aptas para su reutilización).

Aparte de su importancia como recurso vital para el ser humano, el acceso a los recursos hídricos en Gran Canaria ha supuesto la necesidad de ejecutar importantes infraestructuras y redes para el abastecimiento, así como de redes de saneamiento e infraestructuras para el tratamiento de los posteriores vertidos. Además, ha propiciado

la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías en el campo de la desalación y la depuración.

- Recursos Geológicos

Los recursos geológicos hacen referencia a los materiales que proceden de la corteza terrestre. En Gran Canaria existen variadas tipologías, asociadas en muchos casos al pasado volcánico de la Isla. Sin embargo, la escasa presencia de yacimientos de interés ha dado lugar a que el aprovechamiento de los recursos geológico-mineros sea escaso en la Isla, si bien existe cierta actividad extractiva en cantera, asociada a la producción de rocas y materiales para la construcción.

En cualquier caso, los recursos geológicos de Gran Canaria, entendidos como los materiales geológicos de interés, se pueden clasificar en función de su aprovechamiento en:

- Recursos edáficos

Fundamentalmente, una pequeña capa de la corteza terrestre insular es capaz de albergar el desarrollo de vegetación, de la cual sólo el 2% de su superficie posee una alta capacidad agrológica, mientras que el 46% posee una muy baja capacidad. Por tanto, nos encontramos ante uno de los recursos más escasos de la Isla.

Cuando estos suelos de alto valor se localizan en áreas aptas para acoger, por sus condiciones topográficas y geográficas otras actividades, la actividad agrícola, principal explotadora de este recurso debe competir con otras, especialmente la urbanización, que lo consumen de manera irreversible.

- Recursos geológicos para usos industriales

Dentro de este grupo encontramos recursos como el picón (piroclastos basálticos), arenas y gravas de cauces de barrancos, roca industrial (principalmente fonolitas que se emplean para escolleras y áridos de machaqueo), puzolanas (para la fabricación de cemento), arenas calcáreas y afines (para la producción de morteros) y basaltos (para construcción de presas y escolleras, y como áridos de machaqueo).

- Recursos geológicos para usos ornamentales

Por su parte existen otros materiales geológicos cuyo interés se basa en su posible uso ornamental. Se trata principalmente de fonolitas (que admiten su pulimento y son resistentes a los agentes meteorológicos), ignimbritas (porosos, que presentan una variada gama de tonalidades y texturas), piroclastos cementados (sus propiedades aislantes les han valido ser tradicionalmente empleadas como bloques de sillería), así como de gabros, doritas y sienitas (que admiten pulido y que por su resistencia y homogeneidad pueden ser interesantes para su aprovechamiento comercial).

- Recursos Biológicos:

La explotación de los recursos biológicos, la vegetación y la fauna de la Isla, es muy distinta en función de si se trata de recursos silvestres o domésticos, e incluso de las especies de que se traten.

- Recursos forestales

Agrupa todos aquellos productos que se obtienen directamente de las masas arboladas, aunque éstas, por su mera existencia, protegen el suelo de la erosión, contrarrestan el efecto invernadero fijando el dióxido de carbono y liberando oxígeno, y garantizan óptimamente el suministro de agua de máxima calidad, de forma regular.

Además, actúan de soporte ecosistémico, modificando y suavizando los parámetros climáticos llegando a generar nichos ecológicos para el resto de componentes de los recursos biológicos.

- Recursos florísticos

En este grupo se incorporan todas aquellas especies vegetales, principalmente terrestres, que debido al aislamiento de las mismas de sus parientes continentales, han sido objeto de procesos evolutivos de diferenciación y especialización de tal manera que se han generado endemismos insulares.

A este respecto, Gran Canaria junto al resto de Islas Canarias, es un importante centro de diversidad florística.

- Recursos faunísticos

En este grupo se incorporan todas aquellas especies animales, principalmente terrestres, que debido al aislamiento de las mismas de sus parientes continentales, han sido objeto de procesos evolutivos de diferenciación y especialización de tal manera que se han generado endemismos insulares.

A este respecto, Gran Canaria junto al resto de Islas Canarias, es un importante centro de diversidad faunística, principalmente de aves y de entomofauna.

- Recursos Antrópicos o subjetivos:

Dentro de esta categoría se agrupan aquellos elementos de origen humano y su combinación con los elementos naturales, que contribuyen a aumentar el valor de los entornos naturales. Se pueden clasificar en los siguientes:

- Recursos patrimoniales

Dentro de este grupo encontramos el patrimonio arqueológico, el patrimonio arquitectónico (monumentos y conjuntos históricos), el patrimonio etnográfico y los sitios históricos no sólo desde la perspectiva de su valor cultural, didáctico y estético, sino también económico.

Estos elementos del territorio son contenedores privilegiados y/o focos de atracción de actividades culturales, turísticas o de ocio que ponen en valor y dotan de identidad al paisaje insular. Aquellos de mayor valor se ven protegidos bajo la figura de Bien de Interés Cultural (BIC).

- Recursos paisajísticos

Se puede entender como el resultado de la combinación de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones. El valor o belleza, siempre subjetivo, que se le otorga a un paisaje depende tanto del valor de los elementos que lo componen como del tipo de sinergias que produzcan.

Los recursos paisajísticos son, por tanto, un componente esencial del entorno en que viven las poblaciones, expresión de la diversidad de su común evolución social, económica y ambiental, y fundamento de su identidad territorial.

En cualquier caso, no hay que obviar el carácter transversal de estas propuestas del tejido ambiental, ya sea debido a la posibilidad de un aprovechamiento directo del recurso –las captaciones de agua o la explotación agroforestal, por ejemplo –, o bien indirecto –el paisaje o el patrimonio histórico y cultural como atractivo turístico –.

No sólo eso, el presente Plan apuesta por la gestión proactiva de los recursos insulares, con la intención de aumentar el valor de los mismos a la par que garantizar su protección, conservación o gestión sostenible.

La correcta gestión del tejido ambiental es fundamental en la consecución de un desarrollo sostenible y la mejora de la calidad de vida de la población, dado que con una adecuada ordenación y regulación se puede garantizar la preservación de los recursos en el entorno natural, la potenciación de nuevos usos sostenibles de los mismos y su integración equilibrada con el resto de las actividades humanas en entornos rurales o urbanos.

Todo ello con el objeto de que la población, especialmente la rural, se identifique más con el tejido ambiental y que los entornos que albergan este tejido sean vistos más como una oportunidad que como una carga.

6.6.1. Análisis del estado de conservación de los recursos hídricos

La isla de Gran Canaria, debido a su insularidad, se configura como una demarcación hidrográfica independiente que, como todas, comprende las aguas superficiales, las subterráneas y las costeras asociadas a ellas.

Ante la demanda creciente de este recurso básico para la subsistencia, en Gran Canaria se han aprovechado en las últimas décadas dos tipos distintos de recursos hídricos:

- Recursos hídricos convencionales

Son aquellas aguas que proceden de aguas superficiales o subterráneas que dotan el acuífero insular. Fundamentalmente, proceden de embalses, aunque también de los escasos cursos de aguas existentes en la Isla.

- Recursos hídricos no convencionales

Con esta definición se hace referencia a las aguas procedentes de desalación, así como aquellas aguas regeneradas o depuradas, aptas para su reutilización.

En cuanto a los recursos hídricos convencionales, las aguas superficiales están directamente condicionadas por dos aspectos fundamentales: el sustrato rocoso y la pluviometría, que las hacen relativamente escasas en la Isla.

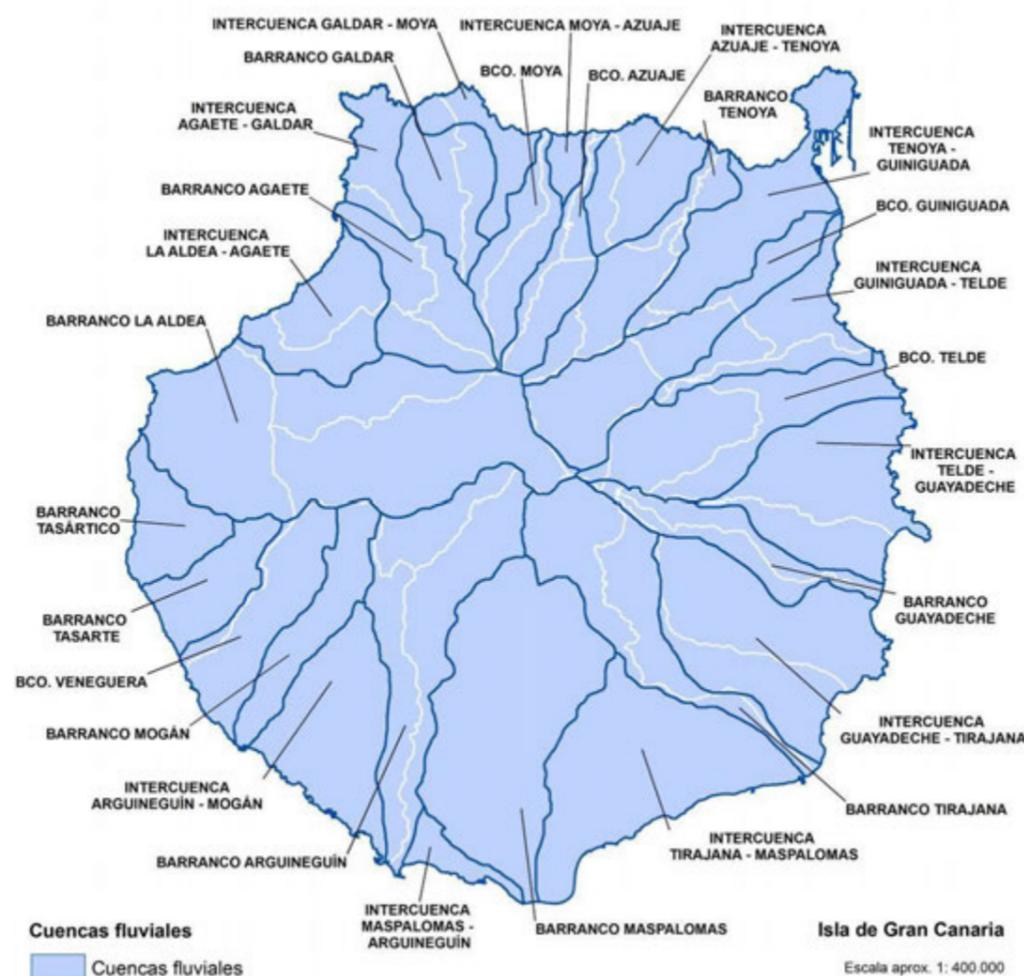
La red hidrográfica insular está constituida por barrancos, barranquillos y escorrentías que hoy en día configuran una serie de cuencas, todas ellas vertientes en el perímetro insular y de tipo radial, desde el centro de la Isla hacia las zonas costeras.

Debido a estas características de la red hidrográfica insular es importante considerar el factor de riesgo proveniente de avenidas e inundaciones asociadas a los esporádicos episodios de precipitaciones tormentosas que generan evacuaciones de agua en forma de torrentes y riadas. Estos episodios, aunque escasos, son muy potentes y tienen una gran capacidad erosiva y de arrastre de materiales.

Por su parte la existencia de aguas subterráneas en Gran Canaria tiene relación directa con la estructura tipológica y litológica de la Isla, caracterizada por una configuración central de mayor relieve que la zona litoral. Esto hace que las zonas preferenciales de recarga sean los macizos rocosos centrales, produciéndose un flujo de aguas subterráneas de cumbre a mar hacia los distintos sub-acuíferos costeros, incorporando en su recorrido aportes locales menores, por lo que se puede hablar de acuíferos insulares antes que de un solo acuífero insular.

Estos acuíferos insulares, o sub-unidades del acuífero insular, presentan diferentes circunstancias concretas, como diferentes grados de mineralización de las aguas por el lavado del terreno, afecciones por nitratos debido a fertilizantes agrícolas y retornos de riegos, o riesgos de sobreexplotación e intrusión salina.

Esquema de las cuencas vertientes de Gran Canaria



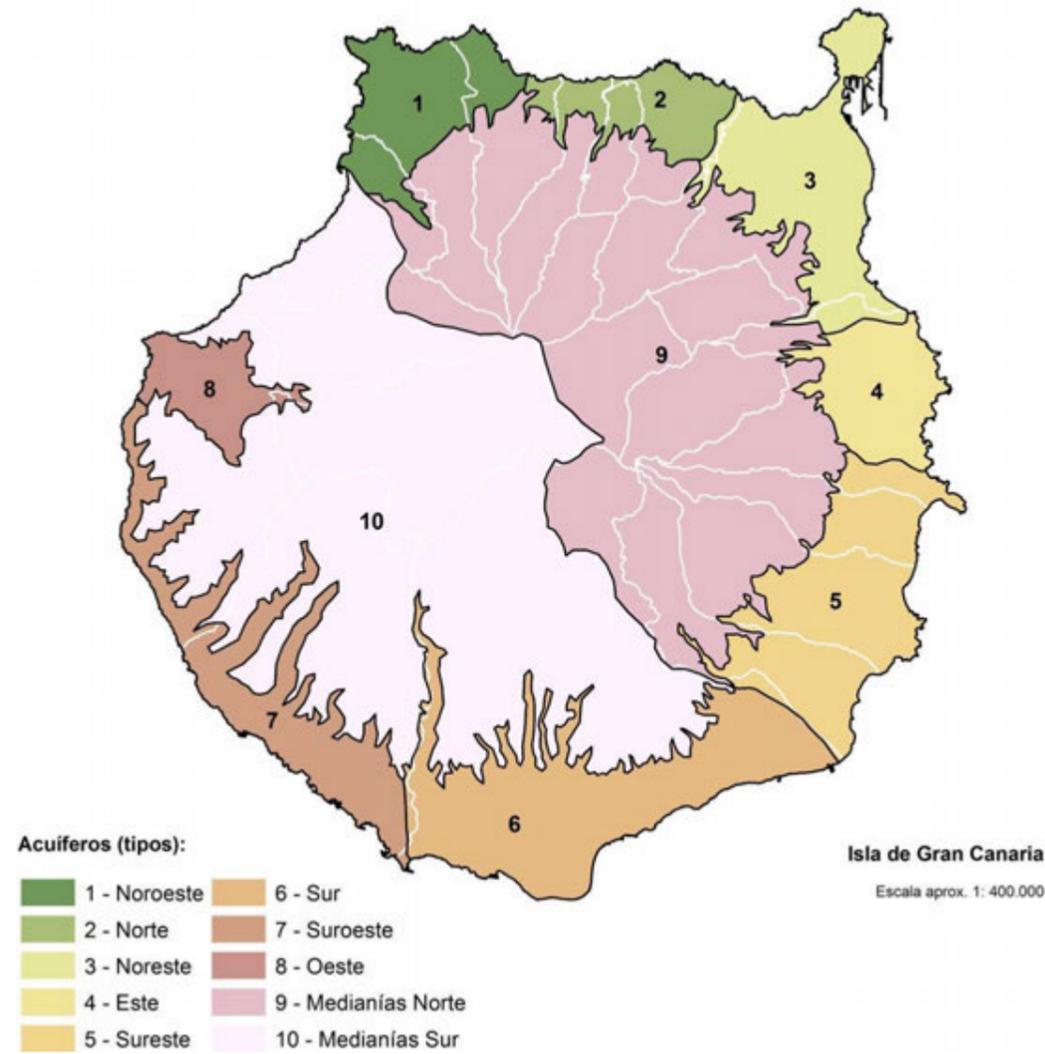
Fuente: Avance del Plan Hidrológico Insular (2010). Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.

Cuencas vertiente de la isla de Gran Canaria

CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES DE LAS CUENCAS VERTIENTES				
Cuenca	Superficie (Ha.)	Cota máxima (m.)	Cota media (m.)	Pendiente media (%)
Intercuenca Tenoya-Guiniguada	5.947	946	235	22
Barranco de Guiniguada	6.500	1.891	808	36
Intercuenca Guiniguada-Telde	4.262	1.062	288	31
Barranco de Telde	7.416	1.799	607	35
Intercuenca Telde-Guayadeque	7.623	13.515	222	16
Barranco de Guayadeque	3.107	1.925	815	35
Intercuenca Guayadeque-Tirajana	9.609	1.377	270	19
Barranco de Tirajana	6.899	1.957	789	41
Intercuenca Tirajana-Maspalomas	9.973	1.105	270	26
Barranco de Maspalomas	13.317	1.535	507	42
Intercuenca Maspalomas-Arguineguín	1.252	281	78	20
Barranco de Arguineguín	9.244	1.761	756	47
Intercuenca Arguineguín-Mogán	6.856	1.217	361	41
Barranco de Mogán	3.490	1.571	569	51
Barranco de Veneguera	4.850	1.493	443	48
Barranco de Tasarte	3.072	1.424	451	59
Barranco de Tasártico	3.020	1.057	448	74
Barranco de La Aldea	18.014	1.945	752	53
Intercuenca La Aldea-Agaete	4.141	1.442	601	59
Barranco de Agaete	4.844	1.767	867	45
Intercuenca Agaete-Galdar	2.291	748	163	23
Barranco de Galdar	3.569	1.195	424	30
Intercuenca Galdar-Moya	2.051	950	284	27
Barranco de Moya	2.791	1.766	804	41
Intercuenca Moya-Azuaje	844	915	337	29
Barranco Azuaje	3.090	1.740	824	45
Intercuenca Azuaje-Tenoa	3.739	966	281	23
Barranco Tenoya	4.018	1.705	605	37

Fuente: Avance del Plan Hidrológico Insular (2010). Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.

Subunidades de acuíferos Grancanarios



Fuente: Avance del Plan Hidrológico Insular (2010). Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.

Clasificación de las aguas subterráneas

Subunidad	Superficie (Has.)	Rango de permeabilidad	Espesor medio zona no saturada (m.)	Sentido del flujo	Riesgo	Presión
1 - Noroeste	5.360	Alto	63	NO	E.Q: RS (nitratos y conductividad) E.C.: RS	Difusa (agricultura) e intrusión salina Extracción
2 - Norte	3.568	Alto-Medio	76	NO	E.Q: RS (nitratos y conductividad) E.C.: RS	Difusa (agricultura) e intrusión salina Extracción
3 - Noreste	8.871	Alto	79	NE	E.Q: RS (conductiv) E.C.: RS	Intrusión salina Extracción
4 - Este	4.883	Alto	79	E	E.Q: RS (nitratos y conductividad) E.C.: RS	Difusa (agricultura) e intrusión salina Extracción
5 - Sureste	10.963	Alto-Bajo	179	SE	E.Q: RS (conductiv) E.C.: RS	Intrusión salina Extracción
6 - Sur	13.482	Medio-Bajo	132	S	E.Q: RS (conductiv) E.C.: RS	Intrusión salina Extracción
7 - Suroeste	7.665	Bajo	35	SO	E.Q: REE (resto de contaminantes) E.C.: RS	Datos insuficientes de otras presiones Extracción
8 - Oeste	2.955	Muy Alto-Bajo	22	O	E.Q: RS (nitratos) E.C.: RS	Difusa (Agricultura) Extracción
9 - Medianías Norte	44.731	Alto-medio	199	NE	E.Q: REE (resto de contaminantes) E.C.: RS	Datos insuficientes de otras presiones Extracción
10 - Medianías Sur	53.348	Bajo	30	SO	E.Q: REE (resto de contaminantes) E.C.: RS	Datos insuficientes de otras presiones Extracción

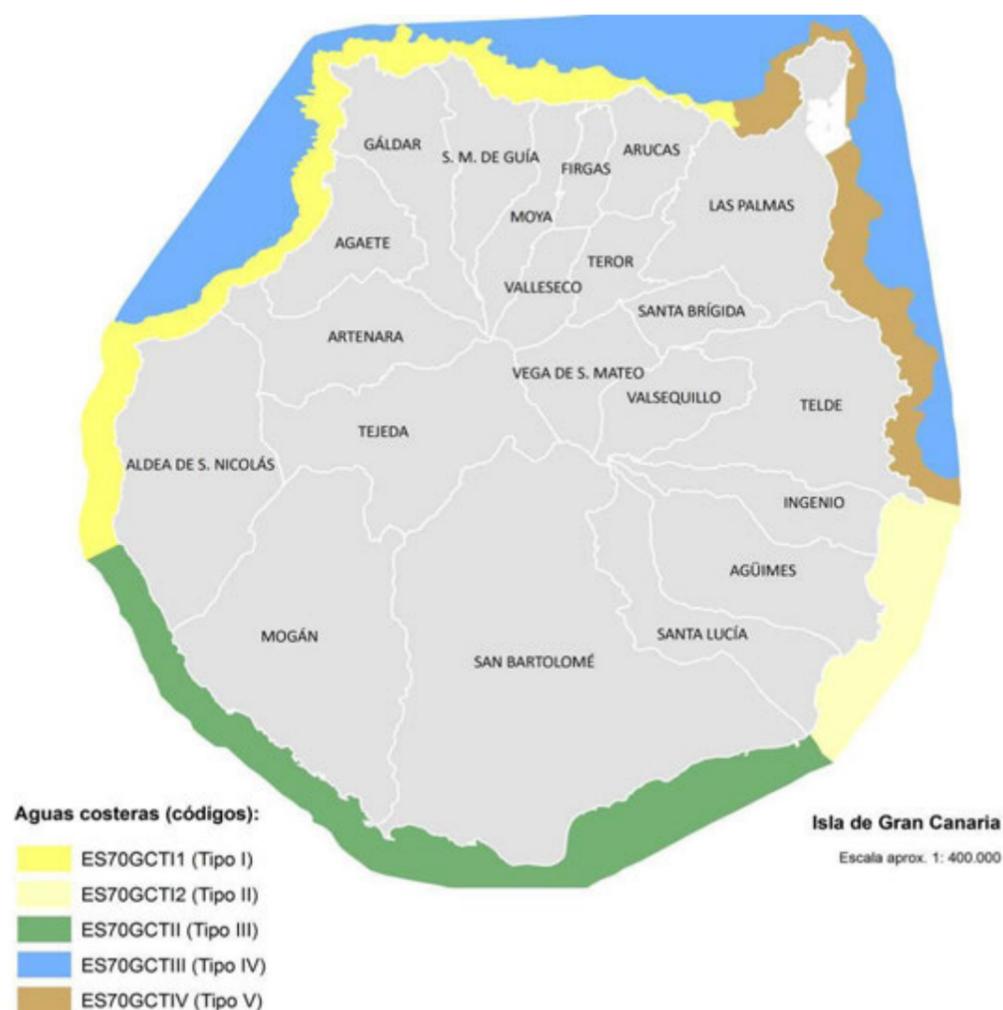
Fuente: Avance del Plan Hidrológico Insular (2010). Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.

Dado que las precipitaciones en la Isla son escasas, también es insuficiente el agua de infiltración o de escorrentía subterránea. Por otro lado, el aumento de la población, el desarrollo agrícola y el posterior auge de la actividad turística han provocado la sobreexplotación de las aguas subterráneas como recurso aprovechable, sobre todo para el sector agrícola y el consumo humano.

Como consecuencia, la Isla mantiene una elevada densidad de captaciones con 2.586 instalaciones en régimen de explotación, concentradas en el centro, norte y este insular. Este hecho ha provocado que la extracción de agua supere a la recarga natural, descendiendo drásticamente el nivel de acuífero y empeorando la calidad de las aguas de forma significativa en la zona costera, por el avance del agua de mar hacia el interior.

Por último, las aguas costeras de interés para el equilibrio hídrico insular son aquellas que comprenden una longitud mínima de cinco kilómetros desde la costa.

Esquemas de los diferentes tipos de aguas costeras



Fuente: Avance del Plan Hidrológico Insular (2010). Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.

Tipologías de aguas costeras

TIPOLOGÍAS AGUAS COSTERAS				
Tipo	Profundidad	Exposición al oleaje	Condiciones mezcla	Presiones/Amenazas
Tipo I	< 50 m.	Expuesto	Mezcla	No
Tipo II	< 50 m.	Protegido	Mezcla	No
Tipo III	> 50 m.	Protegido	Mezcla	No
Tipo IV	< 50 m.	Expuesto	Mezcla	Si
Tipo V	< 50 m.	Expuesto/protegido	Mezcla	Si

Fuente: Plan Hidrológico 2010 del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.

Independientemente de las características expuestas, todas estas aguas costeras presentan condiciones comunes, como un nivel de salinidad superior a 30 usp (unidades de salinidad práctica), mareas entre los uno y los tres metros de altura, velocidad de la corriente menor a un nudo y un sustrato blando-duro.

Así pues, en lo relativo al estado de la red hidrológica y al agua como recurso, cabe destacar que el elevado crecimiento poblacional y, sobretudo, de actividades relacionadas con el turismo, ha implicado un aumento proporcional de la demanda de agua que, en el caso particular de Gran Canaria, por sus propias características y por su condición insular, es un recurso valioso por escaso.

Esta situación ha requerido, y seguirá requiriendo, de un uso racional y sostenible, del que ya parecen verse las primeras muestras con un incremento considerable del uso de las aguas desaladas y reutilizadas, paralelamente a un descenso en la explotación de las aguas subterráneas, que comenzaban a dar síntomas de agotamiento y contaminación.

6.6.1.1. La ordenación de los recursos hídricos en el PIO/GC 2004

La Administración Insular, consciente de la consideración del agua como un recurso escaso, condicionante del desarrollo económico, social y ambiental de la Isla, asumió en el PIO/GC 2004 los objetivos y actuaciones propias de la planificación hidrológica insular en coordinación con el Decreto 82/1999, de 6 de mayo, por el que se aprueba el Plan Hidrológico Insular de Gran Canaria.

Dicho Plan Hidrológico Insular agrupó las actuaciones necesarias para conseguir una mejor satisfacción de las demandas de agua en cinco programas, para racionalizar el empleo de los recursos hídricos mediante una política de reutilización de recursos que evitase la sobreexplotación de los acuíferos insulares. Los programas de actuación planteados fueron:

- Programa de Abastecimiento.

Con el programa de abastecimiento se buscaba aumentar la producción mediante la desalación, así como ampliar y renovar las redes de abastecimiento incrementando a su vez la capacidad de almacenamiento.

Así, la desalación ha constituido uno de los pilares fundamentales del planeamiento hidrológico insular, junto con la reducción de las pérdidas en las redes de abastecimiento y saneamiento, y la reutilización de las aguas depuradas.

Por su parte, para la mejora de las redes de abastecimiento se identificaron las conexiones que debían enlazar las conducciones existentes para asegurar un abastecimiento en alta de los núcleos y asentamientos poblacionales del interior insular.

De esta manera, se pretendía impulsar la obtención de fuentes de suministro y distribución propias, que permitiesen unificar y mejorar notablemente la gestión, atendiendo a criterios de economía de escala y de calidad, modernidad, uniformidad y eficiencia del servicio público de abastecimiento.

- Programa de Saneamiento.

El programa de saneamiento estaba orientado a paliar las grandes deficiencias en saneamiento, depuración y calidad del agua, que afectan directamente a la calidad de vida, a la contaminación del acuífero, al medio ambiente y a la calidad y a la cantidad de las aguas.

Por estas razones, era necesario extender y completar tanto las redes de reutilización y distribución de aguas depuradas como las redes de alcantarillado de forma que llegasen a dar un servicio correcto a todos los núcleos y asentamientos de población, intercomunicando las redes a nivel supramunicipal cuando fuese necesario para que sea posible aplicar economías de escala a la inversión en depuración.

- Programa de Regadío

El programa de regadío contemplaba la construcción de redes comunitarias de riego en función de la demanda abastecida desde grandes depósitos reguladores existentes, o por ejecutar, que permitiesen tanto el óptimo manejo de las aguas públicas (aguas blancas y aguas depuradas), como el aprovechamiento de otros recursos, públicos o privados.

La posibilidad de mejorar la reutilización directa de las aguas depuradas constituía un muy importante aumento de los recursos disponibles para regadío a un coste relativamente bajo en comparación con otras alternativas, así como permitía la sustitución de las aguas subterráneas como dotación principal del recurso.

- Programa de Regulación de Recursos Naturales

El programa de regeneración de recursos naturales contemplaba actuaciones en zonas sobreexplotadas o de recarga preferente, como las áreas con riesgo de salinización, para disminuir la tendencia de reducción de los acuíferos insulares garantizando aportaciones alternativas a los usos existentes en las mismas condiciones de cantidad y calidad, como mínimo.

Para llevarlo a cabo, se planteaba la puesta en marcha de un modelo hidrogeológico que, validando los parámetros y datos obtenidos sobre cantidad y calidad de los recursos existentes, permitiese asegurar el abastecimiento de las dotaciones requeridas mediante la satisfacción de las demandas actuales y previstas con aguas de otra procedencia.

- Programa de Investigación y Desarrollo

El programa de investigación y desarrollo pretendía poner a disposición de la planificación hidrológica insular, de una forma dotada y estable, de los instrumentos de información y seguimiento que permitieran adoptar las decisiones más adecuadas para que el agua no siguiese siendo un recurso limitante del desarrollo socioeconómico insular.

De esta manera, se recogían aquellas actuaciones que habían de salvar las carencias de información detectadas con la redacción del Plan Hidrológico Insular, así como los mecanismos de seguimiento que permitiesen detectar y contrastar las desviaciones de las previsiones de este planeamiento con la realidad, tanto en los usos como en los recursos.

Las propias características de la red hidrográfica insular no facilitan la obtención de los recursos hídricos convencionales, por lo que a lo largo y ancho del territorio insular se han desarrollado y

construido diferentes infraestructuras asociadas a las redes hidráulicas y de saneamiento destinadas a explotar este preciado recurso, así como de redes de saneamiento e infraestructuras para el tratamiento de los posteriores vertidos.

Por esta razón, el PIO/GC 2004 se planteó acompañar las determinaciones de la planificación hidrológica insular mediante directrices que promoviesen, entre otros, la potenciación de los recursos no convencionales como medida para estimular el control de la sobreexplotación de los acuíferos insulares.

Para favorecer el incremento del nivel freático insular e invertir el proceso de reducción de los acuíferos insulares, se establecieron medidas para incrementar la superficie de masas forestales autóctonas, priorizando aquellas actuaciones de repoblación con función hidrológica-forestal.

La recuperación y repoblación de los terrenos potencialmente forestales, permitía a su vez reducir los riesgos de erosión superficial y mejorar la infiltración en los ámbitos de recarga de los acuíferos insulares.

Asimismo, estableció determinaciones para fomentar el ahorro hídrico en el consumo y la vigilancia y control de los vertidos contaminantes de los recursos existentes, a través de la prevención en la generación de sustancias contaminantes, el incremento en el tratamiento de las aguas residuales y el establecimiento de medidas seguras para su eliminación.

Con la finalidad de eliminar los vertidos al mar y ordenar y regular los sistemas de depuración y emisarios submarinos, se establecieron determinaciones con objeto de minimizar la afección al mar y a sus recursos biológicos.

6.6.1.2. La Directiva Marco del Agua Europea.

La Directiva Marco del Agua Europea fue aprobada en el año 2.000, siendo el resultado de un proceso de negociaciones y acuerdos que duró más de cinco años. En su formulación participaron centenares de expertos, organizaciones medioambientales, consumidores y gestores. El resultado es una norma básica sobre la gestión del agua, común para toda la Unión Europea.

La Directiva persigue que la utilización del agua para los diferentes usos contribuya a la recuperación de los costes que supone su disponibilidad en condiciones adecuadas, manteniendo los ecosistemas acuáticos en buen estado, teniendo en cuenta los efectos sociales, ambientales y económicos de la recuperación y las condiciones geográficas y climáticas.

La actividad humana genera impactos sobre las aguas que es preciso corregir. La aplicación del principio de “quien contamina paga” pretende que los gastos necesarios para devolver los ecosistemas acuáticos a una situación aceptable se asuman, en buena medida, por los causantes de su deterioro.

Por otro lado el agua es uno de los principales sostenes ambientales y su deterioro acarrea graves consecuencias. Proteger el agua significa proteger los ecosistemas de los que forma parte inseparable, mejorando la calidad ecológica de dichos ecosistemas. Un uso del agua más sostenible y la reducción de la contaminación de las aguas continentales y costeras ayudan, por un lado, a mitigar los efectos de las inundaciones y sequías, y por otro lado, a aumentar la eficiencia y efectividad en el suministro de agua de bajo coste y de calidad.

Por tanto, el propósito de esta Directiva es establecer un marco de protección para todas las aguas superficiales continentales, las aguas de transición, las aguas costeras y las aguas subterráneas, al objeto de prevenir su deterioro y promover su uso sostenible gracias a su protección a largo plazo. Este objetivo deberá conseguirse en cada cuenca hidrográfica para el año 2015, de las cuales Gran Canaria corresponde a una de estas demarcaciones.

Para conseguirlo, hay que aplicar las medidas necesarias para proteger las aguas, prevenir su deterioro y regenerar las que se encuentren en mal estado. Estas medidas deberán basarse en

un buen conocimiento de las cuencas hidrográficas, estudiando las repercusiones de la actividad humana en el estado de las aguas. Una vez identificadas las causas que deterioran los ecosistemas acuáticos, es necesario elaborar un registro de zonas protegidas relacionadas con el aguasobre el que acometer programas de seguimiento del estado de las aguas.

Una vez conocido el estado de las masas de agua en relación con los objetivos ambientales definidos, se diseñará el programa de medidas encaminadas a corregir los efectos no deseados y a garantizar el uso sostenible del agua y un suministro en buen estado. Entre estas medidas se encuentran:

- La reducción de los vertidos mediante limitaciones y controles de emisión de sustancias contaminantes.
- La mejora de las prácticas ambientales en la agricultura.
- La ampliación y mejora de los sistemas de depuración de vertidos y gestión de residuos.
- Otras medidas complementarias como la aplicación de instrumentos legislativos, administrativos, económicos y formas de gestión.

Asimismo, es necesario tener en cuenta la recuperación de los costes de los servicios relacionados con el uso del agua, de manera que se garantice su sostenibilidad a largo plazo.

Son muchas las partes interesadas, la Directiva Marco del Agua Europea involucra desde los consumidores individuales, los grandes usuarios de agua (por ejemplo, el sector agrícola y la industria), así como los usos secundarios (por ejemplo, las actividades recreativas), hasta las compañías de abastecimiento y tratamiento del agua, científicos, conservacionistas y autoridades encargadas de la planificación del uso del agua y del suelo en los niveles local, regional, nacional e internacional.

6.6.1.3. Priorización de los usos y demandas para los recursos hídricos insulares

A tenor de lo previsto en la Directiva Marco del Agua Europea, el presente Plan incorpora los objetivos y actuaciones de la planificación hidrológica insular tendentes a conseguir una mejor satisfacción de las demandas de agua en función de los usos, de conformidad a su vez con la Ley 12/1990, de 26 de julio, de aguas de Canarias.

Los usos del agua son las diferentes clases de utilización del recurso, así como cualquier otra actividad que tenga repercusiones en el estado de las aguas. Estos usos incluyen los de abastecimiento de la población, regadío y usos agrarios, usos industriales y usos recreativos.

De acuerdo con el marco normativo sectorial, la ordenación en materia de recursos hídricos debe asignar justificadamente los recursos a sus posibles usos y demandas, conforme a las siguientes prioridades:

- El uso doméstico, para abastecimiento de la población y las industrias de bajo consumo.
- El uso agrícola, para la demanda de regadíos y del subsector ganadero.
- El uso industrial, para abastecimiento de la industria manufacturera.
- El uso turístico y recreativo, para la demanda asociada a sus actividades complementarias.

El uso doméstico es la demanda prioritaria respecto a los otros usos, y exige una elevada garantía de suministro y niveles adecuados de calidad. La satisfacción de la demanda de agua para uso doméstico ejerce una presión sobre el recurso en términos cuantitativos y también, de modo significativo, sobre los aspectos ecológicos y químicos.

Sobre estos aspectos hay que tener en cuenta que el abastecimiento de consumo humano genera unos retornos del 60% del agua suministrada, que son tratados en las depuradoras. Sin embargo, aún existen asentamientos de población en la Isla que no tienen redes de saneamiento y que vierten directamente a los cauces o al mar, contribuyendo al empeoramiento de la calidad de las aguas en los acuíferos insulares.

Respecto a la demanda del sector agrícola, la pérdida relativa de empuje económico de este sector no ha ido en detrimento de la superficie cultivada en la Isla. Así, realizando una comparativa entre el año 1.986, con 11.024 hectáreas cultivadas, y el año 2.005, con 12.437 hectáreas cultivadas, se ha mantenido la superficie destinada a la agricultura en la Isla.

Sin embargo, la evolución de las técnicas de cultivo sí ha permitido gestionar mejor la demanda de agua, moderando las necesidades de este recurso e invirtiendo los procesos de contaminación y sobreexplotación de los acuíferos insulares, originados por los regadíos.

En los usos industriales se incluyen las actividades de la industria manufacturera, excluyendo las actividades extractivas, energéticas y las relativas a la construcción. En la actualidad, existen en la Isla un total de cuarenta y tres polígonos industriales que mantienen estable su consumo de agua en los últimos años, proveniente básicamente de la red de abastecimiento municipal para uso doméstico, salvo en determinadas áreas de actividad económica del corredor costero de la plataforma litoral del este donde se han independizado los consumos para sectorizar la demanda existente.

Esta relación directa de los polígonos industriales con las redes de abastecimiento, pero más grave aún con las redes de saneamiento municipales también, genera problemas de contaminación puntual procedente de los vertidos al alcantarillado de sustancias con altas concentraciones de agentes contaminantes, que pueden dificultar su posterior depuración y regeneración.

Por último, la diversificación del sector turístico ha implicado una evolución de las actividades complementarias de ocio, como los campos de golf, los parques acuáticos y los parques temáticos, todas ellas demandantes de agua.

El agua que abastece a estos equipamientos turísticos proviene básicamente de agua regenerada, aunque su fuerte demanda a veces ha tenido que ser suplida con recursos convencionales.

Aun cuando la satisfacción de las demandas de agua depende directamente de los niveles de servicio disponibles a través de las infraestructuras asociadas a las redes hidráulicas y de saneamiento, el presente Plan ha elaborado sus propias determinaciones para asegurar una regulación sostenible de los aprovechamientos hidrológicos, tendente al fomento del ahorro hídrico y a la reducción de la sobreexplotación del acuífero y de su contaminación, por vertido o por salinización.

El descenso constante del volumen del acuífero, con una pérdida anual aproximada de las reservas de 25 hectómetros cúbicos cada año, es fruto de la persistente situación de sobreexplotación. Sin embargo, el avance en la producción de agua desalada y la reutilización de las aguas depuradas han mejorado considerablemente la situación de este recurso.

Por esta razón, en función de las dotaciones actuales y previstas, el presente Plan sigue apostando por abastecer con agua desalada de mar los núcleos y asentamientos de población, así como las principales áreas estratégicas de actividad económica.

Además, al objeto de disminuir la contaminación del acuífero y de seguir reduciendo el alto nivel de intrusión marina que le afecta en las zonas costeras, se mantienen en el presente Plan directrices para la ampliación y mejora, y en su caso nueva construcción, de las infraestructuras de depuración y emisarios submarinos.

De esta manera, se establecen medidas, criterios y determinaciones conducentes a asegurar el mantenimiento del nivel freático insular y la reversión de las actuales tendencias de explotación de los acuíferos insulares mediante el aprovechamiento prioritario de los recursos hídricos no convencionales, tal y como se expone en el apartado 6.2.12.2 de esta Memoria de Ordenación.

Con estas disposiciones de ordenación se pretende asegurar la conservación de los recursos hídricos convencionales, atendiendo a su repercusión ecológica sobre la biodiversidad insular. Además, la preservación de los caudales ecológicos permite afianzar las políticas forestales y de

preservación de los hábitats y especies de flora y fauna silvestre de interés, asociados directa o indirectamente a los ecosistemas acuáticos.

6.6.1.4. Propósitos de ordenación insular para los recursos hídricos en el PIO/GC

De acuerdo con lo aquí expresado, las determinaciones de este Plan se han establecido con el objetivo básico de que la administración competente en la materia, es decir el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, formule la correspondiente planificación hidrológica insular para una gestión integrada del ciclo del agua en la isla de Gran Canaria, englobando las aguas superficiales y subterráneas, y las aguas de transición.

Todo ello conlleva la necesidad de que las determinaciones de este Plan sobre ordenación de los recursos hídricos cubran los siguientes propósitos sectoriales:

- Proteger los recursos biológicos ligados a los acuíferos insulares y a los cauces de agua, actualmente en grave situación de amenaza.
- Contribuir en el menor plazo posible a invertir el actual proceso de reducción del nivel de los acuíferos insulares.
- Recuperar y mantener la buena calidad de las aguas, adoptando medidas para luchar contra la contaminación del suelo y de las aguas superficiales y subterráneas.
- Asegurar la utilización eficiente del agua, fomentando la implantación de tecnologías y sistemas adecuados a tal fin.
- En función de su naturaleza, ubicación, caudales, cargas contaminantes y repercusión ambiental, reducir los vertidos de aguas residuales insuficientemente tratadas.

6.6.2. Análisis del estado de conservación de los recursos geológicos

La isla de Gran Canaria se ha formado a partir de tres grandes ciclos eruptivos de volcanismo subaéreo, entre los cuales se han intercalado fases de intenso y exclusivo desmantelamiento erosivo; pero su basamento no aflora en superficie, sino que corresponde a una fase de volcanismo submarino.

Dicho basamento o “complejo basal” comienza a construirse durante el Mioceno Medio. Los materiales que lo conforman son tanto volcánicos, como sedimentarios y plutónicos. Desde el Cretácico se fueron depositando en los fondos oceánicos del Atlántico los sedimentos procedentes del continente africano, integrados por capas de arcillas, margas y calizas, con un abundante contenido en microfauna.

Con posterioridad, durante el Cretácico Superior, y al menos hasta el Mioceno Inferior, se expulsan “pillow lavas” características de emisiones producidas bajo el mar. Este conjunto de materiales se encuentra totalmente seccionado por una densa red filoniana; inyección producida con anterioridad y al tiempo que se levantaba un enorme conjunto de rocas plutónicas, bajo un régimen de esfuerzos tensionales bastante prolongado. A esta fase pertenece el 75% del volumen total de la Isla, con más de 6.500 Km³ de materiales emitidos.

A partir del Mioceno Medio empiezan a emitirse los primeros materiales subaéreos y la isla de Gran Canaria experimenta diferentes cambios, tanto fisonómicos como de tamaño y volumen, durante los tres ciclos de actividad y los dos grandes períodos inactivos que la construyen y modelan. A esta fase subaérea pertenece el 25% restante del volumen total de la Isla, con unos 2.000 Km³ de roca.

Asociados en muchos casos a este pasado volcánico, existen en Gran Canaria variadas tipologías de recursos geológicos cuyo interés económico se puede clasificar en función de su aprovechamiento:

- Recursos geológicos para usos industriales

Dentro de este grupo encontramos recursos como el picón (piroclastos basálticos), arenas y gravas de cauces de barrancos, roca industrial (principalmente fonolitas que se emplean para escolleras y áridos de machaqueo), puzolanas (para la fabricación de cemento), arenas calcáreas y afines (para la producción de morteros) y basaltos (para construcción de presas y escolleras, y como áridos de machaqueo).

- Recursos geológicos para usos ornamentales

Por su parte existen otros materiales geológicos cuyo interés se basa en su posible uso ornamental. Se trata principalmente de fonolitas (que admiten su pulimento y son resistentes a los agentes meteorológicos), ignimbritas (porosos, que presentan una variada gama de tonalidades y texturas), piroclastos cementados (sus propiedades aislantes les han valido ser tradicionalmente empleadas como bloques de sillería), así como de gabros, doritas y sienitas (que admiten pulido y que por su resistencia y homogeneidad pueden ser interesantes para su aprovechamiento comercial).

- Recursos Edáficos

Fundamentalmente, una pequeña capa de la corteza terrestre es capaz de albergar el desarrollo de vegetación. Esto es lo que conocemos como suelo. A pesar de que Gran Canaria tiene una superficie terrestre de unos 7.446 km², sólo el 2% de su superficie posee una alta capacidad agrológica, mientras que el 46% posee una muy baja capacidad. Por tanto, nos encontramos ante uno de los recursos más escasos de la Isla.

Sin embargo, la escasa presencia de yacimientos de interés ha dado lugar a que el aprovechamiento de los recursos geológico sea escaso en la Isla, si bien existe cierta actividad extractiva en cantera, asociada a la producción de rocas y materiales para la construcción.

6.6.2.1. La ordenación de los recursos geológicos en el PIO/GC 2004

La propuesta de ordenación de la actividad extractiva realizada por la Administración Insular se basó en realizar una valoración geológico-geomorfológica del relieve insular para proteger aquellos elementos de interés geológico y geomorfológico y de las dinámicas y procesos naturales, asociados a aportes sedimentarios en determinadas zonas arenosas o para la protección de algunos ámbitos especialmente frágiles y sensibles.

Para el aprovechamiento de determinados recursos presentes en la Isla (tales como roca industrial, roca ornamental, gravas y arenas de barranco, picón y puzolanas) se identificaron aquellos lugares concretos donde era factible el establecimiento de la compatibilidad de la actividad extractiva, de acuerdo con la zonificación y en determinadas condiciones.

De esta manera, se pretendía que dicha actividad tuviera un marco adecuado para su desarrollo de manera que se realizara, a su vez, en los lugares ambientalmente más compatibles, minimizando la afección a los recursos naturales, espacios de interés ambiental y al paisaje a la vez que se aseguraba una satisfacción de la demanda.

Así, entre las determinaciones de ordenación del PIO/GC 2004 se delimitaron las Zonas B.b.5 como las principales Áreas Extractivas insulares (AE), destinadas a la explotación de concretos recursos e identificadas en el estudio realizado en su momento para delimitar las unidades ambientales y de diagnóstico de la Memoria de Información.

Además, se delimitaron las Áreas de Interés Extractivo (AIE), en las que se identificaban aquellos lugares en los que existían recursos susceptibles de ser explotados, y en las que se establecían, en función del tipo de recurso y de las condiciones de cada lugar, una serie de requisitos y condiciones para que su posible aprovechamiento se compatibilizase con las medidas correctoras o compensatorias suficientes, fundamentalmente de carácter territorial y ambiental.

Asimismo, se previó la elaboración de un Plan Territorial Especial de Ordenación de Actividad Extractiva y Vertidos, el PTE-12, que, en base a una continua actualización de los datos, debía

seleccionar en cada momento las zonas compatibles de acuerdo con las directrices que se establecían en la Normativa de este Plan, con el objetivo de ir concretando en el tiempo una red de áreas extractivas definitiva con recursos suficientes para los próximos años.

Este PTE-12, que fue aprobado inicialmente por el Cabildo de Gran Canaria con fecha 19 de diciembre de 2011, ordena y regula las industrias, instalaciones, áreas extractivas y de vertido o depósito, y cualquier actividad económica relacionada con estas actividades, con la intención de establecer las directrices que deben regir su desarrollo e implantación territorial.

En desarrollo de las determinaciones del PIO/GC 2004, el aprovechamiento minero no ha sido limitado a la citada Zona B.b.5 ya que, según resultaba del régimen de usos establecido para la zonificación del anterior Plan, aquel uso también es compatible en determinadas zonas y condiciones (B.a.3 y B.b.3) e incluso excepcionalmente en otras zonas ambientalmente más frágiles ante inexistencias de otras opciones (B.a.2 y B.b.4).

Para estos últimos casos de aptitud, el PTE-12 debe realizar un especial esfuerzo tanto en su delimitación y declaración como en la motivación de las decisiones que en este sentido se han de tomar, dado el carácter extraordinario de su puesta en explotación, por los efectos que sobre el medio ambiente puede suponer su aprovechamiento.

6.6.2.2. Los recursos geológicos insulares con interés extractivo

La relevancia de los materiales industrializables procedentes de la extracción de recursos geológicos presenta una gran importancia para el desarrollo socioeconómico insular, pero a la vez y debido a prácticas poco respetuosas con el entorno, ha provocado que esta actividad sea responsable de un importante impacto ambiental en el territorio insular.

La práctica indiscriminada de esta actividad junto al aumento de la demanda de materiales como el picón, la arena y la piedra en los últimos años, pero sobre todo de los dos primeros, ha provocado que sea difícil encontrar un cono volcánico que no esté alterado, incluso en ocasiones en varios de sus flancos, con la indudable afección paisajística y natural (erosión, pérdida de especies, alteración de hábitats, etc.).

- Las formaciones basálticas masivas se sitúan casi exclusivamente en la vertiente oriental de la isla, con pequeños afloramientos muy dispersos en la vertiente occidental, y siendo casi anecdótica en el norte.

Son empleadas, aunque en menor proporción, para la extracción de roca industrial, y se han venido utilizando para obras de litoral -escolleras-, como árido de machaqueo y, en menor medida, para revestimientos y enlosados.

- Las formaciones fonolíticas se localizan en su gran mayoría entre el norte y el sureste, con la presencia de grandes coladas de elevada potencia, aunque en otras áreas de la isla existen pequeños afloramientos.

También son empleadas para la extracción de roca industrial, y se han venido utilizando para obras de litoral -escolleras-, como árido de machaqueo y, en menor medida, para revestimientos y enlosados.

- Los piroclastos basálticos recientes -picón-, se sitúan en la mitad noreste, mientras que son prácticamente inexistentes en la mitad suroeste.

Presentan un volumen de reservas suficiente para abastecer el mercado potencial sin aparentes problemas y sin que pueda argumentarse una esquilmación de este recurso natural. En otros términos, no estamos ante un recurso escaso y la introducción de la racionalidad en la explotación permitirá tanto la disponibilidad de material como el control de los posibles impactos ambientales para minimizar las alteraciones y evitar la dispersión de las explotaciones.

- Peor distribución se da en arenas y gravas de barranco, pues se trata de un recurso muy disperso y escaso.

De modo genérico, puede afirmarse que en la actualidad las reservas más importantes se localizan en el barranco de Tirajana y el barranco de Telde, que estas reservas son limitadas y que será necesario en el futuro buscar una alternativa viable a este recurso.

Ante esta situación, lo que se plantea es un uso y explotación racional del recurso, junto a una recuperación ambiental de zonas afectadas por este tipo de extracciones, fundamentalmente orientada al saneamiento y protección de los cauces de barrancos con explotaciones abandonadas, pudiendo aprovecharse los materiales obtenidos o, en su caso, el vertido de materiales inertes para la recuperación o reasignación de un perfil topográfico naturalizado sustitutivo.

- Situación similar presentan las arenas calcáreas y afines, ubicados en escasos puntos y muy localizados en las zonas de Bañaderos, Jinámar y Arinaga.

Las arenas calcáreas y afines son recursos que se destinan a una utilización muy selectiva en la confección de morteros para acabados en la edificación, razón por la que alcanzan precios muy elevados, por lo que su explotación está caracterizada por una práctica clandestina e ilegal.

La resolución de este problema plantea notables dificultades y la extracción de estas arenas se ha convertido en un problema ambiental de gran magnitud, fundamentalmente por la arbitrariedad y la ausencia de técnica minera y control ambiental de las extracciones que actúan en la más absoluta clandestinidad.

Aunque no puede hablarse de la inexistencia de reservas de este recurso, puesto que en el litoral de Jinámar y Arinaga existen volúmenes importantes capaces de abastecer la demanda, su extracción plantea problemas ambientales y administrativos muy serios que inducen a plantearse alternativas en torno a la importación de este recurso para abastecer la demanda o bien la utilización exclusiva de productos comerciales de síntesis que ya existen en el mercado.

- Otros recursos geológicos dependen casualmente para su extracción de un uso muy específico para una actividad determinada, como es el caso de la puzolana o la roca ornamental.

El recurso de la puzolana se limita a la demanda para la fabricación de cementos, tras la caída en desuso de la sillería. Se trata de una explotación puntual, donde el proceso de extracción y uso está muy dirigido y conectado directamente entre sí, sin problemas aparentes de abastecimiento del mercado.

Por su parte, la explotación de rocas ornamentales en Gran Canaria ha estado tradicionalmente ligada a un recurso muy concreto, las tobas ignimbríticas fonolíticas de color gris-azulado, localizadas en la zona de Arucas, aunque estudios recientes han puesto de manifiesto el notable interés económico y la posible existencia de diferentes yacimientos en Gran Canaria.

El principal problema que se plantea, al margen de la viabilidad económica de la explotación, es el de su incidencia ambiental, tanto por las técnicas de explotación como por la localización y accesos a estos yacimientos. Ante esta nueva situación habrá que recurrir a medidas cautelares, que no impidan la explotación de este recurso cuando económicamente se justifique y que salvaguarden los valores naturales, paisajísticos y culturales de las zonas afectadas.

- Por último, la extracción de tierra vegetal para usos agrarios, entendido como recurso no renovable, es una práctica tradicional en Gran Canaria, que en la actualidad ha sufrido un incremento alarmante debido a la cuantía y rapidez en su demanda.

Tomando como referencia la información proporcionada por la Memoria de Información donde se realiza un pronóstico de los factores y problemática de esta actividad, es preciso reconsiderar, desde la perspectiva medioambiental y de la ordenación de los recursos, que la práctica de dicha actividad está provocando el deterioro ecológico irreversible de las zonas donde se produce.

Las actuaciones, en este sentido, deben orientarse a la búsqueda de alternativas de menor incidencia ambiental, mediante la mejora de las prácticas agrícolas, la reutilización de los suelos vegetales por desmonte de áreas agrícolas debido a crecimientos urbanos, incentivar que los desarrollos agrícolas consigan modernizar las explotaciones sin recurrir a la extracción de suelos vírgenes, y por último incrementar la vigilancia y sancionar estas prácticas ilegales de extracción de suelo vegetal.

Como se puede observar, la anárquica distribución geográfica de los recursos geológicos con potencial interés extractivo supone un problema para la localización homogénea de áreas potencialmente aprovechables con recursos mineros. El resultado es la imposibilidad de lograr una distribución uniforme que facilite la disponibilidad de los diferentes recursos mineros cercanos a los centros de consumo, salvo en contadas excepciones.

6.6.2.3. La relevancia territorial de la actividad extractiva

Si bien no es especialmente destacable el peso de la actividad extractiva en la economía insular, sus efectos sobre el territorio son especialmente significativos. Las explotaciones mineras a cielo abierto alteran considerablemente el relieve del territorio y provocan la pérdida de suelo, principalmente.

No sólo eso, el movimiento de tierras produce polvo en suspensión que contamina localmente la atmósfera, pudiendo afectar tanto a la población humana, como a la vegetación y la fauna. En consecuencia, contribuye a la pérdida de biodiversidad, que será mayor o menor en función de las condiciones originales.

La propuesta de ordenación de la actividad extractiva del presente Plan se basa en la identificación previa de las canteras activas en los lugares concretos para el aprovechamiento de determinados recursos presentes en la Isla (roca industrial, roca ornamental, gravas y arenas de barranco, picón y puzolanas) y en el establecimiento de la compatibilidad de la actividad de acuerdo con la zonificación de recursos naturales, en determinadas condiciones para minimizar su más que probable afección a los recursos naturales, espacios de interés ambiental y al paisaje.

Además de ello, se mantiene la previsión de un Plan Territorial Especial de Ordenación de Actividad Extractiva y Vertidos que, en base a una continua actualización de los datos existentes, seleccione, en cada momento y en función de la demanda previsible, las nuevas áreas de interés extractivo para el aprovechamiento de recursos geológicos de entre las zonas de recursos naturales en que es compatible dicho aprovechamiento.

Por tanto, estas áreas de interés extractivo han de ser compatibles si quiera excepcionalmente con la zonificación de recursos naturales y las directrices de ordenación que se establecen en la Normativa del presente Plan, y muy especialmente para su implantación territorial deberá preverse a su vez la restauración coordinada de las áreas afectadas por actividades extractivas, de acuerdo con las directrices que a tal efecto se establezcan.

Estrategias de Actuación

Áreas Extractivas

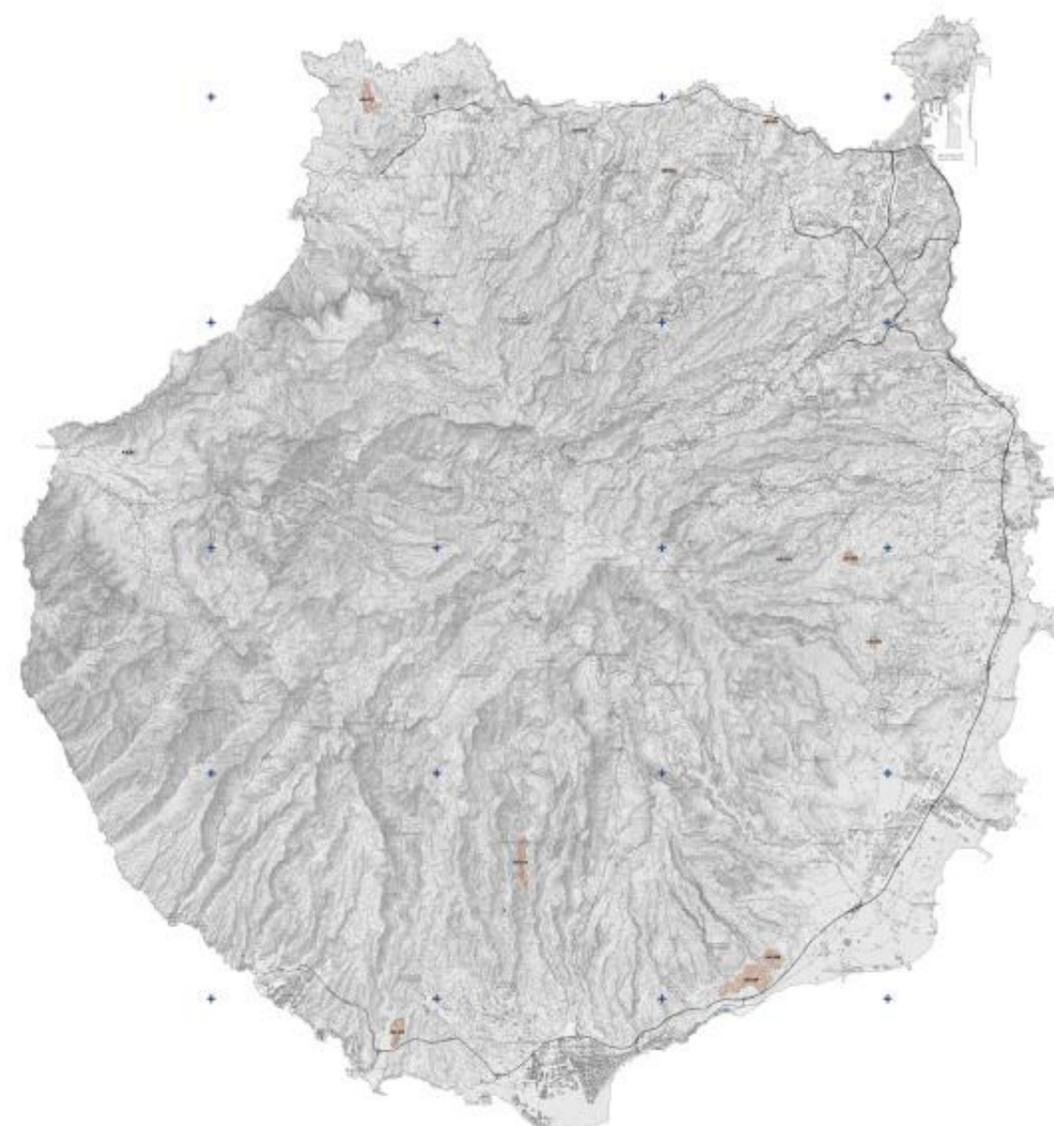
Ordenar las áreas extractivas insulares.

6.6.2.3.1. AIE: Las áreas de interés extractivo

Al contrario que en el PIO/GC 2004, dado que los usos que se establecen como compatibles en la Zona B.c.3 son los mismos que se consideran principales en las áreas extractivas (AE) del anterior Plan, no parece tener sentido mantener la diferenciación entre las áreas extractivas (AE) y las áreas de interés extractivo (AIE).

Téngase en cuenta que las áreas extractivas (AE) del PIO/GC 2004 eran definidas como aquellas áreas destinadas a la explotación de los recursos geológicos que se encuentran en su interior, y que a su vez se delimitaban como Zona B.b.5 en dicho Plan (ahora, como B.c.3), por lo que resultaba redundante su identificación.

Áreas de Interés Extractivo



Ahora, esta diferenciación se realiza con la Zona B.c.3, que delimita las canteras activas existentes, en función del ámbito delimitado por el planeamiento urbanístico como Suelo Rústico de Protección Minera, o categoría similar, y de conformidad con la concesión minera de la Dirección General de Industria del Gobierno de Canarias.

Por tanto, en función del estudio de canteras activas con concesión otorgada por la Dirección General de Industria del Gobierno de Canarias, se han diferenciado dos tipos de áreas:

- Aquellas áreas con potencialidad para ser destinadas a la explotación de concretos recursos geológicos detectados en su interior, de acuerdo con las concesiones administrativas concedidas.

Estas áreas surgen de la identificación realizada de aquellos lugares en los que existen recursos susceptibles de ser explotados, y en las que se establecen, en función del tipo de recurso y de las condiciones de cada lugar, una serie de requisitos y condiciones para que su posible aprovechamiento se compatibilice con las medidas correctoras o compensatorias suficientes, fundamentalmente de carácter territorial y ambiental.

A parte de las Zonas B.c.3, destinadas a la explotación de concretos recursos e identificadas en el estudio realizado para delimitar las unidades ambientales y de diagnóstico de la Memoria de Información, a partir del suelo efectivamente clasificado como Suelo Rústico de Protección Minera, el presente Plan regula la compatibilidad del uso extractivo de recursos geológicos dentro de las Zonas B.a.2, B.a.3, B.b.1, B.b.2, B.b.3, B.b.5, B.c.1, B.c.2, C.2.1, C.2.2, C.3.1 y C.3.2; así como localiza y delimita, de conformidad con las concesiones administrativas concedidas, las potenciales áreas de interés extractivo (AIE) de la Isla.

- Aquellas áreas excluidas de la explotación de recursos geológicos, por estar localizadas en las playas, barrancos y espacios naturales protegidos, y otros espacios de reconocido valor ambiental por este Plan Insular, donde la actividad extractiva solamente estará permitida excepcionalmente por razones justificadas de índole ambiental, con el objetivo de su ulterior restauración ambiental y paisajística, y en los casos en que existan concesiones administrativas concedidas.

Así, se han excluido aquellos recursos geológicos localizados en las zonas de recursos naturales siguientes:

- En las Zonas A.1 y A.2 por el valor, estado de conservación, singularidad y fragilidad de los elementos bióticos y abióticos reconocidos en esta Zona.
- En las Zonas A.3 por el valor, estado de conservación, singularidad y fragilidad de los elementos bióticos y abióticos reconocidos en esta Zona así como por su incompatibilidad con los usos tradicionales en presencia.
- En las Zonas B.a.1 por el dominio de los valores y características naturales y ambientales de esta Zona que han de ser objeto de especial protección.
- En las Zonas B.b.4 por conformar áreas de especial interés y fragilidad paisajística, localizadas con frecuencia en entornos naturales relevantes, que han de ser objeto de especial protección, excepto para actividades extractivas de recursos hídricos autorizadas preexistentes que no sean compatibles con otras categorías de suelo rústico.

Para el primer grupo de ámbitos, que serán identificados como Áreas de Interés Extractivo (AIE), el presente Plan establece una serie de condiciones y requisitos, en el caso de ser necesaria dicha opción, vinculando la implantación territorial de la actividad extractiva a determinadas medidas correctoras específicas de integración territorial, a su compatibilidad con los usos prioritarios para cada zona y, en cualquier caso, a la gestión coordinada de las actuaciones de restauración a medida que se vaya avanzando en la explotación de la actividad extractiva.

6.6.2.3.2. Las áreas con potencialidad para aprovechamiento extractivo

Como resultado del proceso de análisis desarrollado, se han redefinido las Áreas de Interés Extractivo (AIE), total o parcialmente, actualizando sus límites de acuerdo con las concesiones administrativas otorgadas, o en su caso, de conformidad con el planeamiento urbanístico vigente, estableciéndose justificadamente las determinaciones ambientales para cada una de ellas. En conclusión, se establecen justificadamente las siguientes Áreas de Interés Extractivo (AIE):

▪ AIE-01 Montaña de Amagro

Esta AIE-01 está integrada por el AE-05 “Montaña de Amagro” delimitado en el anterior Plan, y las áreas de ampliación propuestas dentro de los límites del AIE-01 “Montaña de Amagro” del anterior Plan.

Se trata de una zona de extracción de roca para aprovechamiento tanto industrial como ornamental en las proximidades de Montaña Pelada, situada al norte del Monumento Natural de Amagro, entre el Llano de Montaña Pelada y el Barranco del Draguillo.

Dentro del ámbito se localiza la explotación de fonolita denominada “Corralete- Draguillo”, que cuenta con autorización a caducar en el año 2.018 y que ha sido reconocida por el planeamiento urbanístico de Gáldar como Suelo Rústico de Protección Minera en toda la superficie vinculada.

Debido a su cercanía con el Monumento Natural de Montaña de Amagro, las extracciones que se realicen deberán resolver de forma adecuada el contacto con dicho espacio natural protegido, preservando en su integridad las características geomorfológicas del entorno y teniendo en cuenta la proximidad de algunos núcleos urbanos al norte de la misma. Asimismo, deberá mantener el acceso al espacio natural protegido en adecuadas condiciones ambientales y de seguridad.

▪ AIE-02 Las Monjas

Esta AIE-02 está integrada por el AE-07 “Las Monjas” delimitado en el anterior Plan, a la que se añade una nueva zona de ampliación que coincide con la superficie autorizada por la Dirección General de Minas que se encuentra dentro de los límites del AIE-02 Las Monjas del anterior Plan, pero reduciendo considerablemente la superficie potencialmente apta.

Se trata de una zona de extracción de roca para aprovechamiento tanto industrial como ornamental en las proximidades de Cabo Verde, situada al oeste del Barranquillo de la Cañada.

Dentro del ámbito se localiza la explotación de traquita denominada “Las Monjas”, que cuenta con autorización a caducar en el año 2.016, aunque es prorrogable a 90 años, y que ha sido reconocida en parte por el planeamiento urbanístico de Moya como Suelo Rústico Potencialmente Productivo Minero (dado que las normas subsidiarias de Moya aún no se han adaptado al TRLOTENC).

Debido al largo plazo de posible explotación se considera adecuado prever la ampliación de la explotación actual dentro del ámbito concedido de manera simultánea a la restauración en los frentes y áreas en que haya cesado la actividad.

▪ AIE-03 Lomo de Tomás de León

Este AIE-03 está integrada por el AE-06 “Lomo de Tomás de León” delimitado en el anterior Plan, el cual se ha ampliado en su extremo oriental dentro de una parte del AIE-03 Lomo de Tomás de León del anterior Plan, pero reduciendo considerablemente la superficie potencialmente apta.

Se trata de una zona de extracción de roca ignimbrita para aprovechamiento ornamental en las proximidades de Lomo de Tomás de León, situada al oeste del Barranco del Pinto.

Dentro del ámbito se localiza la explotación de ignimbritas (comúnmente denominadas “Piedra de Arucas”) denominada “Buen Suceso”, que cuenta con autorización hasta agotamiento del recurso. No obstante, dado que se trata del único recurso minero exportable a nivel insular, y por lo tanto, no está sujeto al ciclo económico local respecto a las previsiones de demanda, se han ajustado los límites del Área de Interés Extractivo de acuerdo, por un lado, con el reconocimiento del planeamiento urbanístico de Arucas como Suelo Rústico de Protección Minera y Suelo Rústico de Protección Paisajística; y por otro lado, el área de reserva reconocida como AIE-03 Lomo de Tomás de León en el anterior Plan.

Debido al interés paisajístico y faunístico de este hábitat de zona rocosa, en la que se han identificado algunas especies amenazadas de aves esteparias, la continuidad de la explotación de roca ornamental deberá evitar en la medida de lo posible el crecimiento hacia el norte.

▪ **AIE-04 Corea**

Este AIE-04 ha mantenido sus límites respecto a la delimitación establecida para el AIE-04 “Corea” por el anterior Plan.

Se trata de una zona de extracción de roca fonolítica, ignimbritas, basaltos y áridos para aprovechamiento industrial y ornamental en Mariscalete, junto al Barranquillo de la Punta de Arucas.

Dentro del ámbito se localiza parte de la explotación de roca industrial y ornamental denominada “Rosa Silva”, que cuenta con autorización a caducar en 2.031, aunque es prorrogable 60 años, cuya delimitación concedida excede con creces el área potencialmente prevista en el anterior Plan.

Desde el presente Plan se mantiene la AIE-04 en sus límites originarios en torno a la cantera activa existente, condicionando su restauración posterior al desarrollo de las determinaciones para la implantación de nuevo tejido productivo económico, establecidas por el presente Plan para este ámbito.

▪ **AIE-05 Montaña de Santidad**

Este AIE-05 coincide con el AE-02 “Montaña de Santidad” del anterior Plan, en cuyo interior se localiza la explotación de picón denominada “Los Montes de Rosiana”, que cuenta con reservas hasta el año 2016 y que no tiene limitada temporalmente la licencia, al ser hasta agotamiento de recursos.

Debido al indudable valor paisajístico y geológico del campo de volcanes de Rosiana, las explotaciones existentes deberán de consolidar sus frentes actuales, preservando íntegramente de cualquier alteración los conos volcánicos, malpaíses y restos de coladas situados al norte, en especial la Caldereta de Santa Rita.

▪ **AIE-06 Montaña Pelada**

Este AIE-06 coincide con el AE-01 “Montaña del Hombre o Montaña Pelada” del anterior Plan, en cuyo interior se localiza la explotación de picón denominada “La Berlanga”, que cuenta con reservas hasta el año 2.066 aunque su autorización ya caducada en el año 2.011 ha sido prorrogada por diez años más.

Debido al indudable valor paisajístico y geológico del lugar, se deberán extremar las medidas tendentes a aminorar el impacto visual de los frentes de explotación y la ubicación y cota de las instalaciones, procurando minorar las afecciones desde los

puntos más visibles: el barranco situado al norte del área extractiva, los márgenes del núcleo urbano de Ingenio y las carreteras principales de acceso.

▪ **AIE-08 Piedra Grande**

Este AIE-08 coincide con el AE-03 “Piedra Grande” delimitado por el anterior Plan, en cuyo interior se localizan las explotaciones de fonolitas para uso industrial denominadas “Piedra Grande” y “Mesa del Salinero”.

La primera cuenta con reservas hasta el año 2.056, aunque su autorización caduca en el año 2.034; y la segunda cuenta con reservas hasta el año 2.100, aunque su autorización caduca en el año 2.028, siendo ambas reconocidas por el planeamiento urbanístico de San Bartolomé de Tirajana como Suelo Rústico Potencialmente Productivo Minero (dado que el Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana aún no se ha adaptado al TRLOTENC).

Debido al indudable valor paisajístico y geológico del lugar, se deberá minimizar la incidencia visual de las explotaciones situando los frentes de cantera y las instalaciones en los recodos menos visibles del barranco, no pudiendo en ningún caso afectar al cauce del Barranco Hondo, así como a las laderas y escarpes situados a ambos lados de dicho barranco. Asimismo, se procurará minorar las afecciones desde los puntos más visibles desde la GC-1 hacia la Mesa del Salinero.

▪ **AIE-09 El Berriel**

Este AIE-09 ha mantenido sus límites respecto a la delimitación establecida para el AIE-06 “El Berriel” por el anterior Plan.

Se trata de una zona de extracción de roca fonolítica para aprovechamiento ornamental, en el entorno de la Mesa de Las Cañadas.

Dentro del ámbito se localiza la explotación de fonolita lajeada de “El Morrete”, proponiéndose el mantenimiento del sistema de explotación manual en los frentes de cantera existentes y un ritmo pequeño de producción, controlando los posibles impactos paisajísticos y ambientales por su proximidad a la zona turística, a potenciales yacimientos arqueológicos y a la autopista GC-1.

Desde el presente Plan se mantiene la AIE-09 en sus límites originarios, condicionando su restauración posterior al desarrollo de las determinaciones para la implantación de nuevo tejido turístico económico, establecidas por el presente Plan para este ámbito.

▪ **AIE-10 Ayagaures**

Este AIE-10 ha mantenido sus límites respecto a la delimitación establecida para el AIE-07 “Ayagaures” por el anterior Plan.

Se trata de una zona de extracción de roca fonolítica e ignimbrita para aprovechamiento ornamental, en el entorno del Barranco de Ayagaures, entre la Presa de la Angostura al norte y El Salvial al sur.

Dentro del ámbito se localiza la explotación de roca ornamental de “Hugo”, con distintos frentes de cantera activos, que cuenta con reservas hasta el año 2.196, aunque su autorización caduca en el año 2.030.

Debido a su situación en un ámbito antropizado, con presencia dispersa de fincas y viviendas, deberá controlarse los posibles impactos paisajísticos y ambientales de sus frentes de cantera e instalaciones asociadas.

▪ **AIE-12 San José**

Este AIE-12 coincide con el AE-08 “San José” delimitado por el anterior Plan, no habiendo sido modificado sus límites.

Dentro del ámbito se localiza la explotación de puzolana denominada “San José”, que es la única de este tipo en todo el territorio insular y que está vinculada a la fabricación de cementos. Esta explotación cuenta con reservas hasta el año 2.081 aunque su autorización ya caducada está siendo sometida al trámite de solicitud de prórroga.

Debido al indudable valor paisajístico y geológico del lugar, se deberán extremar las medidas tendentes a aminorar el impacto visual de los frentes de explotación y la ubicación y cota de las instalaciones, procurando minorar las afecciones sobre los lomos rocosos del entorno, en particular sobre Lomo Galeón.

▪ **AIE-13 Barranco de la Arena**

Este AIE-13 coincide con el AE-04 “Barranco de la Arena” delimitado por el anterior Plan, no habiendo sido modificado sus límites.

Se trata de una extracción de picón en desuso, desarrollándose en ella extracciones ocasionales para obtener picón para uso agrícola, cuya proximidad al Parque Natural de Tamadaba debe ser tenida en cuenta a la hora de minimizar la incidencia visual que podría tener desde el mismo y desde la carretera general de bajada del Andén Verde hasta la playa.

▪ **AIE-14 Las Breñas**

Se trata de un área de interés extractivo de nueva creación, cuya delimitación coincide con la correspondiente al área autorizada por la Dirección General de Minas, siendo compatible con las determinaciones de ordenación de recursos naturales del anterior Plan.

Dentro del ámbito se localiza la explotación denominada “Las Breñas”, que cuenta con autorización hasta el año 2.071.

6.6.2.3.3. Las áreas excluidas de la actividad extractiva

Asimismo, como resultado del proceso de análisis desarrollado, se han eliminado determinadas Áreas de Interés Extractivo del anterior Plan, de conformidad con el planeamiento urbanístico vigente y los valores y recursos en presencia, estableciéndose justificadamente las decisiones ambientales para cada una de ellas. En conclusión, se eliminan justificadamente las siguientes Áreas de Interés Extractivo (AIE):

▪ **AIE-05 Silva**

Se trataba de un área de interés extractivo en la que el recurso explotable eran las coladas basálticas, a partir del antiguo frente de explotación existente.

No obstante, esta área se encuentra ubicada en las laderas del cauce de Barranco de Silva, y dentro del entorno de protección de la Zona Arqueológica del Barranco de Silva, por lo que se considera inadecuado prever su puesta en explotación en vez de la restauración de los impactos acumulados por la actividad extractiva pasada.

▪ **AIE-08 Barranco de Balos**

Se trataba de un área de interés extractivo en la que el recurso explotable eran las gravas de barranco.

No obstante, esta área se encuentra ubicada en el amplio cauce del Barranco de Balos. Además, la explotación del recurso tenía que ser armonizada con las previsiones de desarrollo urbanístico contempladas en el planeamiento urbanístico, garantizando en todo caso que no produjesen efectos ambientales significativos.

Como quiera que el planeamiento urbanístico de Agüimes no prevé la integración de esta actividad extractiva en su modelo urbanístico, se considera inadecuado prever su puesta en explotación.

▪ **AIE-09 Banco de arenas de Pasito Blanco**

Se trataba de un área de interés extractivo en la que el recurso explotable eran las arenas orgánicas de los fondos marinos.

No obstante, se carece de los estudios del medio marino necesarios que puedan predecir el impacto en la dinámica sedimentaria de la costa sur de la Isla, además de estar incluido dentro de la Zona de Especial de Conservación de la Franja Marina de Mogán, por lo que se considera inadecuado prever su explotación.

Además, dada la pérdida sobrevenida de competencia para la ordenación de los recursos naturales en el medio marino, por la entrada en vigor del RD 363/2017, de 8 de abril, por el que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo, se elimina esta área de interés extractivo.

▪ **AIE-10 Banco de arenas de Malpaso**

Se trataba de un área de interés extractivo en la que el recurso explotable eran las arenas orgánicas de los fondos marinos.

No obstante, se carece de los estudios del medio marino necesarios que puedan predecir el impacto en la dinámica sedimentaria de la costa este de la Isla, por lo que se considera inadecuado prever su explotación.

Además, dada la pérdida sobrevenida de competencia para la ordenación de los recursos naturales en el medio marino, por la entrada en vigor del RD 363/2017, de 8 de abril, por el que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo, se elimina esta área de interés extractivo.

6.6.2.4. Propósitos de ordenación insular en materia de recursos geológicos

Como conclusión, en la planificación y gestión de la actividad extractiva debe tomarse como referencia el hecho de que no es necesariamente la mejor política aquella que propugna y consigue maximizar la extracción de los recursos. Esto significa determinar qué recursos deben explotarse y a qué ritmo ha de realizarse la extracción en relación a la capacidad de restauración del medio y a la demanda previsible. Ritmos y formas de explotación deben adaptarse a la realidad socioeconómica de la Isla, a través de una política adecuada en el marco del desarrollo sostenible.

En coherencia con el PTE-12, las determinaciones de este Plan sobre ordenación de los recursos geológicos deben cubrir los siguientes propósitos sectoriales:

- La corrección de los procesos erosivos, la pérdida de suelo y la protección de la cubierta edafovegetal.
- Protección de los elementos de interés geológico y geomorfológico, y las dinámicas y procesos naturales.
- Promover la restauración paisajística de los espacios afectados por actividades extractivas, recuperando los perfiles originales en la medida de lo posible.
- Establecer una red de áreas de extracción que garantice la disponibilidad de recursos geológicos, evitando impactos o efectos no deseados en su entorno y accesos.
- Identificar una red insular de áreas de vertido para depósitos inertes de tierras y escombros que de solución a la demanda existente y favorezca la mejora de la calidad del paisaje.
- Previsión, programación y gestión de la restauración de los terrenos afectados por actividades extractivas o por vertidos, y coordinación entre ambos usos.

6.6.3. Análisis del estado de conservación de los recursos biológicos

El valor de la biodiversidad insular como recurso recae principalmente en la conservación de los procesos ecológicos y su singularidad, que también es en sí mismo un atractivo turístico y un elemento identitario.

No obstante, también se dan algunos aprovechamientos económicos directos, unos de gran importancia como es la pesca y otros de menor peso relativo como es la caza o los aprovechamientos forestales, pudiéndose hablar de:

- Recursos forestales
Agrupa todos aquellos productos que se obtienen directamente de las masas arboladas, aunque éstas, por su mera existencia, protegen el suelo de la erosión, contrarrestan el efecto invernadero fijando el dióxido de carbono y liberando oxígeno, y garantizan óptimamente el suministro de agua de máxima calidad, de forma regular.

Además, actúan de soporte ecosistémico, modificando y suavizando los parámetros climáticos llegando a generar nichos ecológicos para el resto de componentes de los recursos biológicos.
- Recursos florísticos
En este grupo se incorporan todas aquellas especies vegetales, principalmente terrestres, que debido al aislamiento de las mismas de sus parientes continentales, han sido objeto de procesos evolutivos de diferenciación y especialización de tal manera que se han generado endemismos insulares.

A este respecto, Gran Canaria junto al resto de Islas Canarias, es un importante centro de diversidad florística.
- Recursos faunísticos
En este grupo se incorporan todas aquellas especies animales, principalmente terrestres, que debido al aislamiento de las mismas de sus parientes continentales, han sido objeto de procesos evolutivos de diferenciación y especialización de tal manera que se han generado endemismos insulares.

A este respecto, Gran Canaria junto al resto de Islas Canarias, es un importante centro de diversidad faunística, principalmente de aves y de entomofauna.

Así pues, la explotación de estos recursos biológicos, de la flora y de la fauna de la Isla, es muy distinta en función de si se tratan de recursos silvestres o domésticos, e incluso de las especies de que se traten.

Bien directa o indirectamente, estos recursos biológicos constituyen en muchos casos el inicio de la cadena de actividades económicas, como pueden ser la agricultura, la ganadería, la caza, la pesca, etc.; o indirectamente, como toda la industria de transformación de esos recursos insulares.

A grandes rasgos los recursos biológicos sufren una mayor presión y presentan mayoritariamente una mayor degradación en las zonas litorales del norte, este y sur de Gran Canaria.

Esto se debe principalmente a su alteración asociada a la actividad humana, tanto por la presencia de asentamientos como por localizarse en ellas las principales actividades económicas e infraestructuras.

Por el contrario, en medianías, el interior y suroeste de la Isla el nivel de conservación de estos recursos es mayor, debido a su relativo aislamiento o a la menor presencia de antropización.

Este desigual estado de conservación influye claramente en las distintas propuestas que se realizan para la preservación de los recursos biológicos en el entorno natural y rural, buscando potenciar su integración equilibrada con el resto de actividades humanas, pero también en función de su relación con los entornos rurales o urbanos.

6.6.3.1. La potenciación de los recursos forestales

La pérdida de suelo debida principalmente a la ocupación del territorio por la urbanización, ha influido igualmente en la degradación de los recursos forestales de la Isla, el cual a su vez afecta a las especies faunísticas al desaparecer sus hábitats. Y como se ha comentado en otros apartados, este fenómeno ha sido mucho más intenso en las zonas bajas de la Isla.

Sin embargo existen otros factores que influyen notablemente en la degradación de las comunidades vegetales y por consiguiente en la fauna. Por una parte está la eliminación directa de elementos vegetales, debido principalmente a la roturación de tierras, talas, desbroces e incluso los incendios forestales. La contaminación, el tránsito de vehículos, animales y personas y los vertidos son otros factores que influyen notablemente en la pérdida de vegetación.

Por último, la introducción de especies foráneas e invasoras y la proliferación de especies ubicuistas adaptadas a las nuevas condiciones físico-químicas de muchos suelos alterados que compiten con las especies endémicas, y las repoblaciones sin criterios ecológicos, son los otros destacados factores que influyen notablemente en la pérdida de biodiversidad del monte grancañario.

En una primera aproximación a los recursos forestales en Gran Canaria se observa como las superficies arboladas, adehesadas y las que presentan matorral de sustitución se sitúan por encima de los 400 metros de altitud, límite teórico del arbolado cuyas mayores superficies se concentran en los sectores montañosos del centro, centro-sur y centro-oeste.

Según el inventario realizado, la superficie arbolada de la Isla ocupa una superficie total de 13.324 hectáreas.

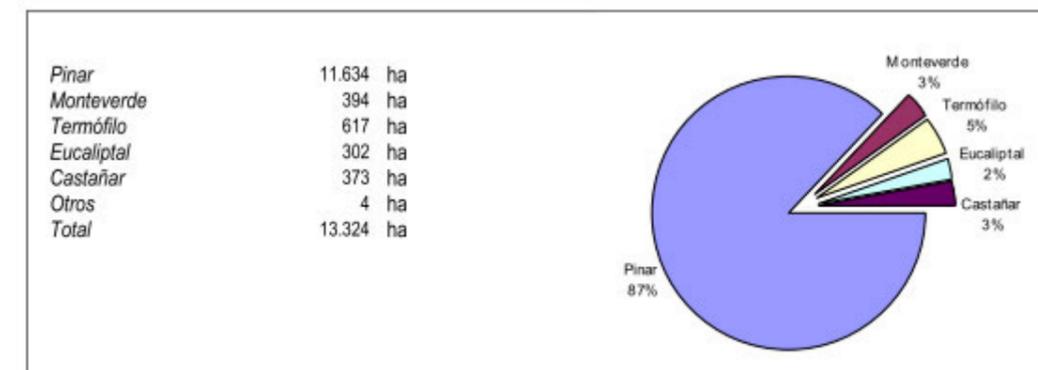


Gráfico F1: Distribución de la superficie arbolada

Estas zonas forestales se encuentran arboladas con pinares y almendros, destacando los pinares de Tamadaba, Inagua-Ojeda-Pajonales y Tirajana, además de los almendros en la cuenca alta de Tejeda.

En todos los pinares naturales existen manchas de pinares repoblados, como es el caso de Tamadaba y la Cumbre Central; además de repoblaciones con pino canario, aparecen repoblaciones con pino insigne, pino carrasco y pino piñonero.

En una segunda aproximación se aprecia el disperso de manchas arboladas en el norte y este de la Isla. Se trata en la mayoría de los casos de relictos y de masas alóctonas. Estas masas

alóctonas las constituyen castañares, eucaliptales y en menor medida almendros, en Tejeda, Valsequillo y Guayadeque.

Los restos de monteverde natural se concentran en el Brezal del Palmital y en los barrancos de los Propios, Tiles de Moya y La Virgen, mientras que los restos de termófilo se hallan principalmente en el Barranco de Los Cernícalos, Las Goteras y Caldera de Bandama.

Las repoblaciones con especies del monteverde (Tiles de Moya, Pico de Osorio y Antona) y del termófilo (Presa de la Umbría y Caldera de Bandama) ocupan extensiones muy reducidas (67 y 26 hectáreas respectivamente).

En una tercera aproximación, también han sido inventariadas las superficies adehesadas, con una cobertura de arbolado situada entre el 10% y el 20%, según criterios internacionales. Estos suelos adehesados ocupan una superficie total de 4.301 hectáreas.

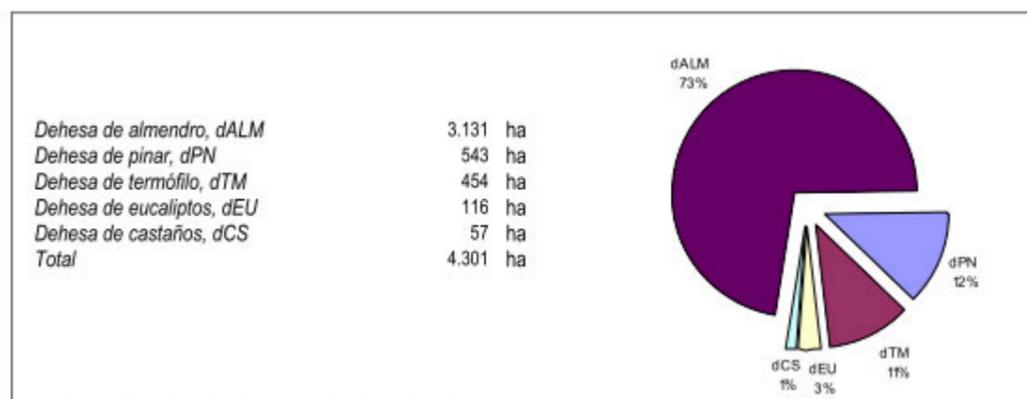


Gráfico F2: Distribución de la superficie adehesada

Por último, han sido inventariadas unas 26.000 hectáreas de matorral distribuido de forma diferente en la vertiente norte respecto al sur insular.

En la zona norte, el matorral de sustitución aparece en aquellos sectores donde se ha ido produciendo el abandono de otros usos preexistentes (pastoreo o cultivo). Y en ellas la dinámica de naturalización se interpreta como el avance o la evolución hacia masas ecológicamente más maduras.

En la zona sur, sin embargo, el matorral ocupa, en general, grandes extensiones (cuena de Tejeda, altos de Temisas, etcétera), y las zonas de cultivo quedan relegadas a zonas próximas a los cauces de los escarpados barrancos.

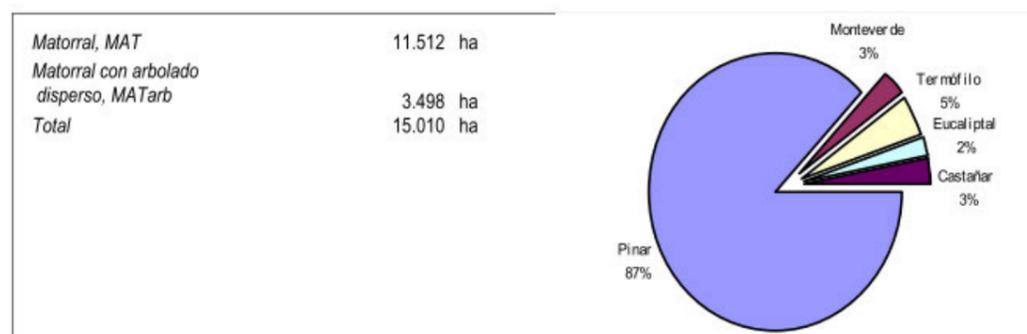


Gráfico F9: Distribución de la superficie de matorral

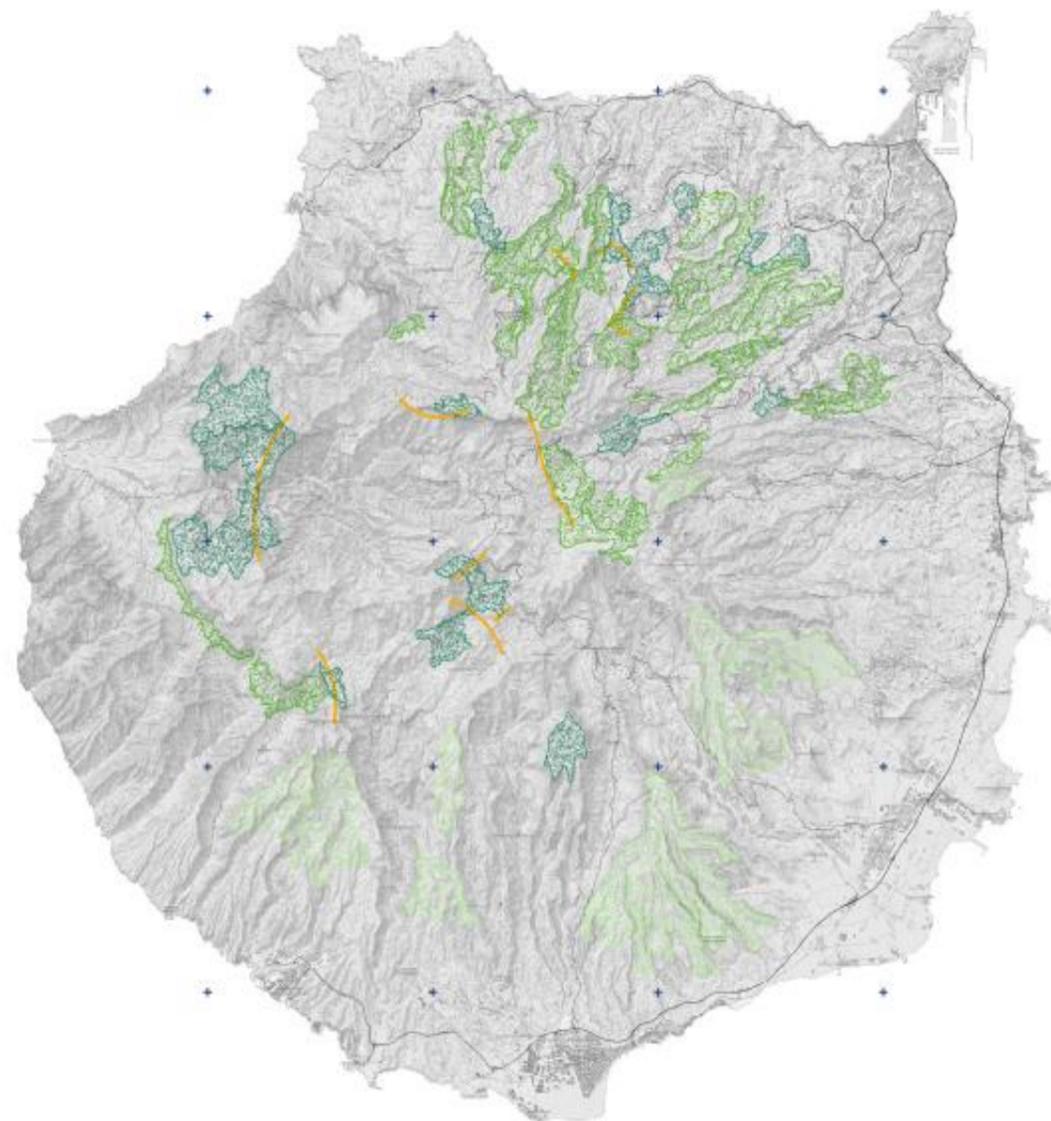
Realmente la gran mayoría del territorio podría y debiera acoger un uso forestal protector y paisajístico, pero el alto grado de regresión en que se encuentra actualmente precisa del

establecimiento de prioridades de actuación. Y es necesario empezar por las zonas donde existe mayor probabilidad de éxito.

6.6.3.1.1. La ordenación de los recursos forestales en el PIO/GC 2004

Ante esta situación territorial de los recursos forestales, la Administración Insular se planteó como estrategia potenciar la conservación, protección o defensa de los paisajes y de las masas forestales, extrayendo de las grandes zonas de matorral existentes (resultado de la degradación de masas de pinar y bosque termófilo pretéritos por un aprovechamiento intenso del territorio), aquellas con una vocación forestal preponderante.

Áreas de Repoblación Forestal



Dicha vocación forestal se basaba en analizar si se reunían las condiciones técnicas y ecológicas adecuadas para ser repobladas según los criterios de extensión, características del suelo, pedregosidad, pendiente y accesibilidad.

Aquellas piezas territoriales que reunían sendas condiciones, fueron incorporadas como ámbitos de repoblación forestal, distinguiéndose en su momento tres tipos de actuaciones de repoblación:

- Los Ámbitos de Repoblación Forestal Convencional tienen por finalidad la introducción dispersa de individuos vegetales de las mismas especies presentes en el ámbito que contribuyan a potenciar la regeneración natural del monte.
- Los Ámbitos de Repoblación Forestal de Potenciación o Enriquecimiento son aquellas zonas, principalmente cubiertas por matorrales y herbazales, aptas para albergar nuevas masas forestales de cierta entidad y densidad. Una de sus funciones principales es la de conectar masas forestales preexistentes.
- Los Ámbitos de Repoblación Forestal Abierta son aquellos en los que se propone una repoblación de baja intensidad y muy extensiva buscando favorecer paisajes adheridos compatibles con las actividades agropecuarias, pero que sirva de inicio de una cierta regeneración natural en el futuro. Están localizados principalmente en las vertientes sur y sureste de la isla.

Por otro lado, aquellas piezas territoriales, normalmente zonas de matorral o adheridas, con notable vocación forestal respecto a su entorno y aquellas que incluyen especies de elevado interés por su carácter relictual (drago, sabina, cedro canario, etcétera) se identificaban como corredores o pasillo ecológicos, priorizando las actuaciones de reforestación en las mismas para asegurar la continuidad de los procesos ecológicos asociadas a las mismas.

6.6.3.1.2. ARF: Las Áreas de Repoblación Forestal

Un diseño y gestión adecuados de las repoblaciones forestales fomentando el desarrollo de la vegetación potencial puede contribuir muy positivamente a la recuperación de ecosistemas, como el monteverde – prácticamente un relictual en Gran Canaria –, y por tanto a la recuperación de la biodiversidad perdida.

No sólo eso, el aumento de las masas forestales y de la cobertura vegetal en general tiene otros beneficios como son la protección de los suelos de la erosión hídrica y la mejora de la recarga del acuífero insular.

Por esta razón, el presente Plan mantiene la estrategia de aumentar la masa forestal de la Isla, en continuidad con la planificación forestal acometida hasta ahora a nivel autonómico e insular.

A tal efecto, se han analizado los avances técnicos y ecológicos acometidos en los últimos diez años en materia de repoblación forestal, para ajustar las delimitaciones de las áreas de repoblación forestal planteadas en su momento a las necesidades actuales redefiniendo las piezas territoriales susceptibles de ser reforestadas, con objeto de seguir incrementando la masa forestal de la Isla y mejorar la función ecológica de estas zonas.

Estrategias de Actuación

Áreas de Repoblación Forestal	Aumentar la masa forestal de la Isla.
-------------------------------	---------------------------------------

6.6.3.1.3. Propósitos de ordenación en materia de recursos forestales

Para un diseño y gestión adecuados de las repoblaciones forestales es necesario comprender que la potenciación de las funciones ecológica e hidrológico-forestal es la principal meta a alcanzar, en cuanto contribuyen a la recuperación no sólo de las formaciones vegetales arbóreas de la Isla sino que también sirven de soporte a los hábitats propios de la flora y fauna endémica de la Isla.

En este sentido, el presente Plan considera como uso compatible en cualquier zona de recursos naturales las intervenciones destinadas a la mejora del estado fitosanitario de las masas forestales, disminución del riesgo de incendios y defensa del suelo frente a la erosión como medio para lograr masas estables y sanas que resistan mejor. A tal efecto, son propósitos de ordenación insular en materia de recursos forestales

- El mantenimiento de la biodiversidad, a través de la conservación y restauración de los ecosistemas forestales.
- La búsqueda de la heterogeneidad en las masas forestales favoreciendo la aproximación de estos ecosistemas a su composición original.
- La protección del suelo, reducción de la erosión y fomento de los recursos hídricos
- La oferta de zonas forestales como lugar apreciado para actividades de ocio y recreo fuera de las áreas urbanas y de los espacios de mayor valor natural.
- La conservación del atractivo de los espacios arbolados como recurso turístico de primer orden.
- La producción forestal, como aprovechamiento sostenible de un recurso renovable, y también como elemento fijador de la población rural.

6.6.3.2. La necesaria conservación continuada de la biodiversidad insular: los espacios de reconocido valor ambiental para la flora y la fauna silvestres

En Gran Canaria encontramos una alta variedad de endemismos que junto a los de otras islas del archipiélago, han convertido a Canarias en un punto caliente de biodiversidad a nivel mundial. Además, Canarias conforma junto con el resto de los archipiélagos de Azores, Salvajes, Madeira y Cabo Verde, la denominada región biogeográfica macaronésica.

Dicha región biogeográfica es el resultado de la influencia, sobre estos archipiélagos, de los tres continentes que las circunscriben (África, América y Europa), lo que unido al aislamiento de los mismos les han conferido la idoneidad de desarrollar una serie de especies que únicamente se desarrollan en estas latitudes del globo.

Así, la vegetación y la fauna de Gran Canaria se caracterizan principalmente por la presencia de un alto número de endemismos florísticos y faunísticos, que están determinados fundamentalmente por la situación geográfica de la Isla, de carácter oceánico y origen volcánico, separada de las demás islas y del territorio continental. Esta situación geográfica ha provocado que el desarrollo de las diferentes especies fuese, durante miles de años, independiente y singular respecto a la evolución que pudieran sufrir en otros territorios.

La escasa presencia de suelos fértiles por el origen volcánico y el clima esencialmente subtropical pero influenciado por las corrientes marinas y la acción de los vientos alisios son condicionantes para el desarrollo de las especies ante un medio más bien adverso.

Por tanto, para entender el origen de la flora y la fauna de Gran Canaria hay que considerar el carácter oceánico y la insularidad. En este sentido, la colonización vegetal y animal de la Isla debió producirse a partir de las formaciones vegetales y animales existentes en los territorios continentales más cercanos, desde el momento en que emergió el edificio insular.

Las primeras especies colonizadoras del territorio emergido fueron aquellas capaces de llegar a la Isla sorteando y salvando el océano atlántico, es decir, aquellas especies voladoras o arrastradas por los vientos dominantes, tales como un gran número de aves y de insectos o vegetación tropical y subtropical mezclada con vegetación de climas áridos y semiáridos.

A partir de las especies colonizadoras originales, y mediante procesos naturales de diferenciación y especialización, se han desarrollado nuevas especies capaces de ocupar nichos y hábitats vacantes, dando lugar a la singular y rica flora y fauna grancanaria.

6.6.3.2.1. La ordenación de la biodiversidad insular en el PIO/GC 2004

Ante la alteración de la composición de los hábitats insulares por eliminación de especies (por deforestación, por sobreexplotación o por sobrepesca), o por contaminación (como la sustitución de especies vegetales y animales originales por otras oportunistas), o por ocupación (para su transformación agrícola, urbanística u otros), la Administración Insular estableció aquellas determinaciones generales que debían regir para la conservación de los hábitats insulares así como aquellas directrices específicas de conservación de ciertos hábitats, tanto terrestres como marinos.

Para ello, en base a la información ambiental recopilada y el marco normativo vigente en su momento, acometió una valoración de las comunidades animales y vegetales en función de criterios de distribución, singularidad, representatividad, estabilidad, fragilidad, abundancia y estado de conservación.

Asimismo, realizó una valoración global de la flora y fauna de Gran Canaria, tanto terrestre como marina, con una amplia revisión de la flora y la fauna endémica y amenazada en la Isla, para destacar aquellos enclaves de interés florístico o de interés faunístico existentes en la Isla.

Algunos de estos ámbitos, que albergaban hábitats o poblaciones frágiles y amenazadas, se declaraban Áreas de Sensibilidad Ecológica, mientras que otros ámbitos eran sometidos a programas y actuaciones, de distinto ámbito competencial o administrativo, para la recuperación y conservación de especies amenazadas y restauración de hábitats naturales amenazados, como Ámbitos de Restauración Prioritaria.

Partiendo de este análisis y valoración, se dictaron normas generales para la conservación de las comunidades animales y vegetales y de sus hábitats insulares. Estas determinaciones ambientales buscaban establecer moratorias o prohibiciones especiales para la actividad forestal, cinegética y pesquera, y someter a autorización administrativa la introducción de especies autóctonas o alóctonas en el medio natural dado que se debía evitar la introducción de especies, subespecies o razas geográficas distintas de las autóctonas.

También se proponía la elaboración de un Plan de Conservación y la elaboración de un Catálogo Insular de especies amenazadas, en el que se pudiesen incorporar aquellas otras especies vegetales y animales que, aun estando recogidas en la normativa o en los catálogos en vigor, cuentan a nivel de Canarias con un grado de protección inferior al que su situación en Gran Canaria haría deseable.

Se trataba así de proteger especies de interés para la conservación en la Isla, dado el escaso número de poblaciones o de individuos existentes, aun cuando en el resto del archipiélago podían encontrarse fuera de peligro.

Por último, también se preveía la elaboración de un Plan de Restauración y recuperación de los Hábitats Naturales, cuyo objetivo era establecer prioridades para las actuaciones de conservación de los hábitats existentes y abordar la restauración de los sectores cuya finalidad de recuperación incluyera hábitats amenazados.

Asimismo, ante la necesidad de ampliar para el futuro el conocimiento actual en materia de flora y fauna, se incluyó en el Programa de Estudios e Investigación sobre el Medio Natural una

serie de trabajos necesarios para mejorar el conocimiento del medio natural y facilitar la ordenación de los recursos florísticos y faunísticos, tanto terrestres como marinos.

6.6.3.2.2. La protección de los espacios de reconocido valor ambiental para la flora y la fauna silvestres

La diversidad biológica de Gran Canaria, tanto terrestre como marina, requiere establecer unas directrices y criterios de actuación generales en relación a aspectos comunes al conjunto de espacios de reconocido valor ambiental para la flora y la fauna silvestres existentes.

En este sentido, la vegetación de Gran Canaria, su singularidad y endemismos, son factores fundamentales para entender la idiosincrasia ecosistémica de la Isla, ya que supone la presencia de gran cantidad de especies vegetales de interés proteccionista, cuya localización y distribución viene determinada principalmente por el clima.

La dinámica de los vientos a lo largo del año, las diferencias de altitud, la orientación y la configuración orográfica son los principales factores que provocan las condiciones imperantes de humedad, temperatura y grado de insolación.

Estas condiciones, unidas a las características orográficas de la Isla, que en un corto espacio crean contrastes elevados, hacen variar la vegetación potencial de la Isla en función de los diversos microclimas existentes.

Sin embargo, la vegetación potencial ha sido degradada a lo largo de los siglos, debido mayoritariamente a la ocupación humana, en principio a través de cultivos y de espacios pastoriles ávidos de pastos, y posteriormente, desde finales del siglo XIX, con una inmensa deforestación que produjo la práctica desaparición de la vegetación original.

El cambio de perspectiva sobre los valores naturales, no sólo en la Isla sino en el conjunto del país, produjo una intensa política de reforestación en la década de los cincuenta del siglo XX, sobre todo a través de repoblaciones de pinos.

Posteriormente, el abandono de las actividades pastoriles primero, y de las agrícolas después, han permitido el avance de formaciones de sustitución y de la regeneración de espacios potenciales.

De esta manera, los espacios de cumbres o los barrancos más inaccesibles del norte mantienen en gran medida la vegetación potencial de la Isla en un porcentaje, en ocasiones, elevado. Por su parte, los espacios de medianías son los que mantienen un mayor porcentaje en cuanto a las formaciones de sustitución y las áreas antrópicas o de influencia urbana son las que mantienen un nivel más bajo en cuanto a la calidad florística.

En general, las políticas de conservación, la actividad del Jardín Botánico Viera y Clavijo, la definición de diferentes figuras de protección natural, la concienciación social sobre protección y las diferentes medidas de prevención, como el Plan Canario de Protección Civil y Atención de Emergencias por Incendios Forestales, han mejorado progresivamente el estado de conservación y de recuperación de las diferentes formaciones vegetales de la Isla.

Por su parte, la fauna de Gran Canaria mantiene una gran afinidad con la fauna que se puede encontrar en los continentes más cercano al archipiélago, con matices y distinciones que lo diferencian de esta fauna continental. Sin embargo, la evolución de la fauna tiene mucho que ver con la evolución de las diferentes formaciones vegetales como hábitat de refugio, cría y reproducción de las diferentes especies faunísticas.

Como ya se ha indicado, la conservación de la flora y la fauna tuvo un punto de extremo peligro entre el siglo XIX y el siglo XX, que provocaron la pérdida de diversidad faunística y la introducción de ciertas especies oportunistas que, en la actualidad, ha conllevado la existencia de diversas especies en peligro de extinción y que se encuentran en estado crítico de conservación.

Pese a todo, los intentos desde mediados del pasado siglo XX de conservar el patrimonio natural de la Isla han dado sus resultados y se puede afirmar que la situación ha experimentado una evolución positiva, aunque aún hay que realizar muchos más esfuerzos para conseguir una situación estable.

Debido a las características de aislamiento, la fauna gran Canaria se caracteriza por el importante número de endemismos y por la pobreza en el número de especies, siendo la avifauna el grupo más numeroso de la fauna vertebrada, con endemismos exclusivos de la Isla como el pinzón azul o *Fringilla teydea polatzeki* y el pico picapinos o *Dendrocopos major thanneri*.

Las primeras especies colonizadoras del territorio canario, una vez emergido el edificio volcánico, son aquellas capaces de llegar a la Isla sorteando el océano, es decir, aquellas especies voladoras, un gran número de aves y algunos insectos.

A este número de especies se les unirán más tarde aquellas especies capaces de nadar o de transportarse a través del agua sin hundirse, como determinadas especies de insectos.

Posteriormente, la llegada del ser humano y de sus embarcaciones propicia la llegada de pequeños anfibios, reptiles y mamíferos y, en algunos casos, de mamíferos de mediano tamaño y de gran tamaño, normalmente ligados a labores agrícolas y ganaderas.

Todas estas circunstancias de colonización, de evolución de un territorio aislado y la variedad bioclimática y los diferentes microclimas, dan cuenta de la importancia del factor endémico en la flora y la fauna de Gran Canaria.

En este sentido, el criterio general de actuación en los hábitats insulares, y para las comunidades de flora y fauna asociadas, es la recuperación de estas formaciones a través de una protección de los reductos presentes y de la adopción de medidas de mejora, recuperación y ampliación de los mismos, dando prioridad a la creación de corredores favorecedores de un mayor intercambio genético. Así:

- En el caso de las comunidades ligadas al agua (las vinculadas a manantiales, rezumaderos, aguas corrientes, aportes freáticos, charcas litorales, etc.) se plantea desde el presente Plan evitar cualquier actuación sobre las propias comunidades que supongan una modificación en el régimen hídrico que las pueda afectar negativamente.
- En relación a los hábitats de escasa representación por su reducida superficie actual en relación a su ámbito de distribución original, se plantea desde el presente Plan lograr una representación significativa de los mismos, protegiendo tanto los enclaves actuales de estas formaciones, como sus principales lugares potenciales susceptibles de volver a albergarlas, promoviendo las medidas de protección, conservación y restauración oportunas.
- En relación a los riscos y escarpes interiores y a los acantilados costeros, en gran medida protegidos por su natural inaccesibilidad, el presente Plan sólo busca evitar, o en su caso eliminar, los impactos producidos por la realización de vertidos desde la zona alta de los mismos.
- En relación a los hábitats de interés comunitario que, aunque hubieran ocupado mayores extensiones en el pasado, mantienen actualmente muestras significativas y representativas de las comunidades originarias, el presente Plan protege dichos ámbitos territoriales, incluyendo especialmente aquellas con las mejores manifestaciones de la Isla, para establecer determinaciones que regulen los aprovechamientos compatibles con su conservación y manejo adecuados.
- En relación a hábitats singulares, como son por ejemplo los palmerales, o algunos embalses y estanques de agua, el presente Plan recomienda la regulación específica de aquellas actividades o actuaciones que puedan afectar a su conservación.

No obstante, la mayoría de los palmerales se encuentran insertos en un entorno casi siempre rural, en el que conviven con los usos y asentamientos tradicionales como en el Valle de Tirajana o en el Barranco de Fataga, lo que ha ayudado a mantenerlos en buen estado de conservación. Cuando el abandono agrícola o los procesos de urbanización se han incrementado en su entorno han empezado un proceso creciente de deterioro continuado, por lo que requieren de una regulación específica para su conservación y mantenimiento.

- En relación a los hábitats prácticamente desaparecidos en Gran Canaria, como los sabinares o bosques termófilos mixtos y similares, el presente Plan plantea la recuperación de los mismos en aquellos ámbitos territoriales adecuados, basando su elección y la selección de especies a emplear en un estudio riguroso de los mismos.

Con base en estos criterios de actuación, el presente Plan ha realizado una programación de actuaciones tendentes a la recuperación a un estado de conservación saludable de los hábitats insulares, o en su caso de las especies de flora y fauna de relevante interés ambiental.

En algunos casos, se ha tomado como actuación más oportuna su incorporación como determinaciones ambientales de protección a los Espacios Naturales Protegidos, a las Zonas de Especial Conservación o a las Zonas de Especial Protección para las Aves existentes.

En otros casos, se han propuesto nuevos Espacios Naturales Protegidos para asegurar una gestión ambiental, territorial y urbanística coordinada e integrada con los valores y relevancia de las comunidades de flora y fauna existentes, y sus hábitats asociados.

Por último, en virtud de la fragilidad y sensibilidad de determinados ámbitos insulares, el planeamiento deberá asumir los objetivos de protección establecidos en el presente Plan, adecuando sus determinaciones o previsiones a los valores ambientales existentes garantizando la compatibilidad con los mismos.

En estos ámbitos territoriales, que han sido denominados Áreas de Alta Fragilidad, el presente Plan establece determinaciones ambientalmente exigentes para garantizar la plena y adecuada integración ambiental y paisajística a la hora de resolver la implantación de los usos y actividades previstos.

6.6.3.2.3. Nuevas propuestas para la integración en red de los Espacios Naturales Protegidos

Los Espacios Naturales Protegidos son los elementos o ámbitos geográficos definidos y delimitados para la conservación de los principales valores naturales de los que dispone el territorio.

En estos ámbitos, las determinaciones del planeamiento de los Espacios Naturales Protegidos prevalecen sobre el resto de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística. Por otro lado, dentro del propio planeamiento de un Espacio Natural Protegido, las determinaciones de tipo ambiental prevalecen sobre las estrictamente territoriales y urbanísticas que contiene.

Estos Espacios Naturales Protegidos han supuesto un gran avance en cuanto a la protección y conservación de los recursos naturales y antrópicos, habiendo supuesto incluso que una parte importante de Gran Canaria haya sido declarada Reserva de la Biosfera.

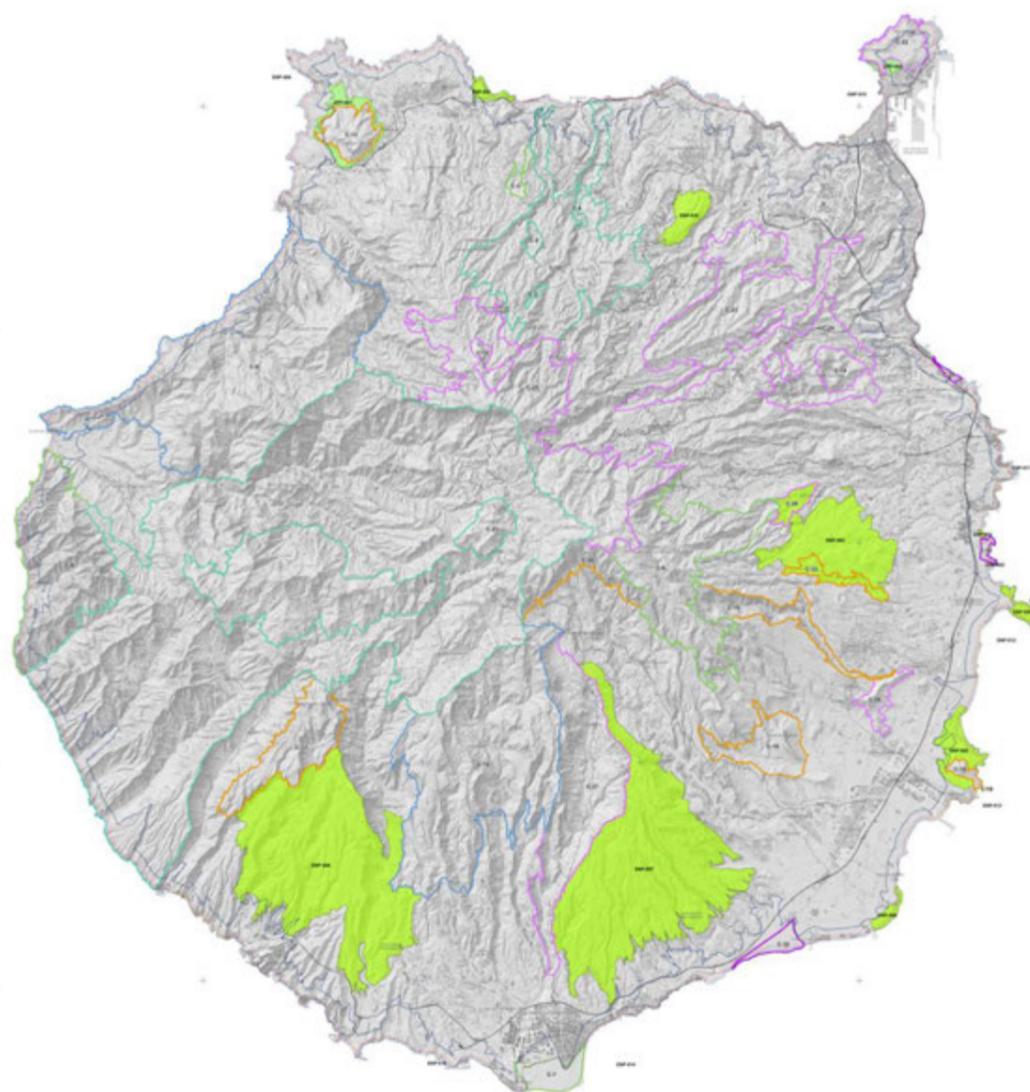
Sin embargo, el proceso de degradación general del tejido ambiental en la Isla puede terminar afectando a los valores y recursos que ocasionaron su declaración como espacios naturales protegidos.

Los terrenos agrícolas han ido cediendo su territorio en favor del crecimiento de las poblaciones, la actividad extractiva, la industria, la implantación de diferentes redes de infraestructuras, dotaciones y equipamientos... Los paisajes más naturales han ido quedando reducidos a determinadas zonas, especialmente del centro y suroeste insular, pudiendo verse reducidos en el futuro al ámbito de estos espacios naturales protegidos.

Sin embargo, las características naturales, botánicas, faunísticas y paisajísticas de la isla de Gran Canaria la hacen todavía proclive a aumentar los actuales niveles de protección diferenciada existentes. Como resultado, un importante porcentaje de la superficie insular se encuentra protegido de alguna manera, y este hecho es fundamental para la ordenación territorial de la Isla.

Una mejor gestión de estos espacios, la adecuación de sus figuras de ordenación, la aprobación de las que están en redacción y la declaración de nuevos Espacios Naturales Protegidos que cumplan con los requisitos de protección que permitan aumentar y completar esta red son las líneas de trabajo del presente Plan.

Propuesta de Espacios Naturales Protegidos



En este sentido, de conformidad con lo previsto en el artículo 48 del TRLOTENC, el presente Plan propone la declaración como Espacio Natural Protegido de determinados ámbitos insulares, en los que concurren las siguientes circunstancias:

- Cuando se ha observado una necesidad urgente de gestión integral e integrada para garantizar su conservación, debido a la presencia de hábitats y/o especies amenazadas.
- Cuando se trata de Zonas de Especial Conservación terrestres que no están en la actualidad declaradas como Espacios Naturales Protegidos.
- Cuando se ha detectado un riesgo de que las actividades o actuaciones que pudieran realizarse en el entorno de los Espacios Naturales Protegidos existentes pudieran afectar a los valores naturales y paisajísticos de los mismos.

Estrategias de Actuación

Espacios Naturales Protegido

Incorporar determinados espacios a la red de espacios naturales protegidos.

6.6.3.2.4. ENP: La ordenación de los Espacios Naturales Protegidos

En relación a cada ámbito propuesto, se han mantenido la relación de áreas propuestas como Espacios Naturales Protegidos por el anterior Plan, salvo por la incorporación de nuevos suelos al sur del Sitio de Interés Científico de Tufia (T.M. Telde) que reúnen iguales condiciones ambientales que dicho espacio estando asociados a las dinámicas sedimentarias existentes; y en el entorno de los Acantilados del Mármol (T.M. Santa María de Guía) por la presencia de la única población insular de la *Atractylis arbuscula* var. *schizogynophylla*. Este espacio no fue en su momento incorporado a la relación de espacios propuestos en tanto ya estaba abierto un proceso para su declaración, que finalmente caducó.

Se señalan a continuación los valores que justifican los nuevos espacios naturales protegidos propuestos y la figura de protección que se considera más adecuada a sus características, estado y necesidades de conservación.

1) Acantilados del Mármol y Barranco del Río (T.M. Santa María de Guía).

Abarca los acantilados del Mármol (en los que se incluye la ZEC 37_GC (antes LIC ES7010036), el llano denominado El Angosto situado sobre los mismos y el Barranco del Río, al sur de dicho llano.

En este ámbito destaca la presencia de la única población mundial de *Atractylis arbuscula* var. *schizogynophylla*, localizada en unos acantilados con vegetación rupícola de gran interés. Además, hay una excelente muestra de tabaibal dulce en el Barranco del Río.

Se recomienda la figura de Sitio de Interés Científico.

2) Ampliación del Sitio de Interés Científico de Tufia (T.M. Telde).

Abarca dos sectores, uno al norte, Barranco Hondo-Punta de Aguadulce, en Zona B.a.2, y otro al sur en la Puntilla de Morro Gordo, en Zona A.1.

En este ámbito destaca la presencia de un pequeño sector al norte del Sitio de Interés Científico de Tufia, donde existe una población de *Convolvulus caput-medusae*, especie prioritaria de la Directiva Hábitats y del R.D. 1997/95, cuya gestión se vería facilitada por su inclusión en el Espacio Natural Protegido. La zona situada al noroeste del actual Espacio Natural Protegido reúne idénticas características que la zona propuesta.

De forma similar, al sur del límite actual del espacio, queda un sector que forma parte, sin solución de continuidad, de los hábitats incluidos en el SIC de Tufia como son los hábitats prioritarios de interés comunitario 2133 *Dunas fijas con vegetación herbácea, el 2110 *dunas móviles con vegetación embrionaria y 1150 *Acantilados con vegetación de las costas macaronésicas, incluidos en el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE y del R.D. 1997/95, además de albergar especies de flora endémica y amenazada.

Se recomienda ampliar la figura colindante de Sitio de Interés Científico.

3) **Península de Gando (T.M. Telde).**

Abarca el conjunto de la Zona A.1 y parte de la Zona B.a.3 que comprende casi toda la península de Gando y otras zonas costeras en dirección a la Playa de Ojos de Garza.

En este ámbito de la pequeña península de Gando se conforma un sistema costero de arenales, dunas y acantilados, con un alto valor florístico, faunístico, geomorfológico y paisajístico; incluye poblaciones de *Convolvulus caput-medusae*, especie prioritaria del anexo II de la Directiva Hábitat, amenazada por las actuaciones que se realizan en la zona; todo el litoral presenta un alto interés para las aves marinas.

Se recomienda la figura de Sitio de Interés Científico.

4) **Ampliación del actual Monumento Natural de Arinaga (T.M. Agüimes).**

Zona exterior al actual espacio natural y que abarca el conjunto de las Zonas A.1 y B.a.2 existentes entre el núcleo de Arinaga y Las Salinas de La Florida, incluyendo Montaña Cercada. Dentro de este espacio se incluye en su totalidad la Zona Especial de Conservación de Punta de la Sal, ZEC 36_GC (antes LIC ES7010052), además de otros terrenos colindantes con dicha ZEC y con el Monumento Natural.

Con su inclusión en el Espacio Natural Protegido se mejora la protección de la totalidad del hábitat de arenales donde hay poblaciones de especies amenazadas: *Convolvulus caput-medusae*, *Lotus arinagensis* y otras (*Gymnocarpos decander*, *Herniaria sp.*, *Euphorbia paralias*, etc.), inclusión de las laderas de la Montaña de Arinaga y las de la Playa de Vargas que conforman junto con los espacios anteriores un hábitat estepario de especial interés con presencia de las tres especies más significativas de este hábitat en Gran Canaria: *Rhodopechys githaginea* (camachuelo trompetero), *Burhinus oedicephalus* (alcaraván) y *Calandrella rufescens* (terrera marismeña), a la vez que se establecen los límites geográficos naturales de este espacio.

Este espacio alberga varias especies de invertebrados endémicas, destacando dos especies de caracoles y en especial *Theba arinagae* exclusiva de este sector de la isla; del mismo modo, al sur de la Montaña de Arinaga está descrita una subespecie de *Gallotia atlántica*, en su única población en Gran Canaria. El conjunto resultante constituye una unidad ambiental y paisajística que constituye un espacio costero de gran valor geomorfológico y biológico, además de paisajístico.

La Administración ambiental deberá considerar en su conjunto la ampliación propuesta y el actual Monumento Natural previendo la reclasificación del espacio conjunto en una figura de protección más acorde con sus valores naturales y el uso público existente (actividades deportivas y recreativas en la costa y el mar, senderismo y rutas ciclistas entre otros).

Se recomienda la figura de Reserva Natural Especial, sin perjuicio de valorar la conveniencia de mantener la figura de Monumento Natural para la Montaña de Arinaga dentro del mismo. E incluso con la incorporación al mismo de la zona costera B.a.2 situada al norte de Montaña Cercada hasta el Barranco de Guayadeque y el tramo final de dicho barranco en Zona A.1, de extraordinario interés y valor ambiental conjunto.

5) **Costa de Tenefé (T.M. Santa Lucía de Tirajana).**

Conjunto de la Zona B.a.2 litoral y parte del delta del Barranco de Tirajana, entre Pozo Izquierdo y la Central Térmica de Juan Grande.

En este ámbito destaca la presencia de dos poblaciones relicticas especialmente amenazadas de *Convolvulus caput-medusae*, así como presencia de saladares y vegetación halófila. A su vez se trata de una zona de especial interés para la avifauna, razón por la cual se ha considerado como Zona IBA. Pese a sus valores naturales y potenciales, se trata en la actualidad de una zona degradada que demanda medidas urgentes para su protección y restauración.

Se propone su consideración como Sitio de Interés Científico para el establecimiento de medidas físicas que impidan cualquier nueva alteración de este espacio así como la elaboración urgente de un proyecto de restauración de la zona dirigido a la recuperación y potenciación de las poblaciones y hábitats naturales existentes.

6) **Amurga (T.M. Santa Lucía de Tirajana y T.M. San Bartolomé de Tirajana).**

Coincide con el espacio declarado ZEC 43_GC Amurga (antes LIC ES7010055), justificándose la propuesta por los valores que justifican la declaración de dicha zona de especial conservación.

Este ámbito se caracteriza por la conformación de un espacio natural muy bien conservado conformado por lomos en los que en sus zonas bajas se localizan algunos de los mejores cardonales de la Isla y barrancos encajados de gran espectacularidad, destacando de entre ellos el Barranco Hondo.

Se recomienda la figura de Parque Natural.

7) **Macizo de Tauro (T.M. San Bartolomé de Tirajana y T.M. Mogán).**

Coincide con el espacio declarado ZEC 47_GC Tauro II (antes LIC ES7011004), justificándose la propuesta por los valores que justifican la declaración de dicha zona de especial conservación.

Conforma, junto con el actual Monumento Natural de Tauro, uno de los grandes espacios naturales de la isla en los que se localizan excelentes tabaibales dulces y tabaibales-cardonales.

Sin perjuicio del mantenimiento de la actual categoría del Monumento Natural de Tauro, se recomienda unificar en un único espacio protegido este ámbito y dicho Monumento Natural, bajo la figura de Parque Natural.

8) **Zona Periférica de Protección del Paisaje Protegido de La Isleta: sector central (T.M. Las Palmas de Gran Canaria).**

Abarca el sector central, constituido por las actuales instalaciones militares y las zonas situadas entre el espacio natural protegido y el suelo urbano de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Se recomienda su declaración para asegurar la vigilancia ambiental de las actuaciones que pudieran realizarse, con el objeto de evitar impactos paisajísticos procedentes de las actuaciones que se llevasen a cabo en este ámbito, lograr la mayor integración y mimetización visual de las mismas y garantizar su compatibilidad con los valores del espacio natural protegido colindante.

9) Zona Periférica de Protección del Monumento Natural de Amagro (T.M. Gáldar).

Abarca una franja de anchura variable (entre 100-500 metros de ancho, aproximadamente) que se amplía en la zona norte para incorporar a la misma el Llano de Montaña Pelada y la zona situada entre el actual Monumento Natural y el área extractiva de Corralete-Draguillo.

Se recomienda su declaración para la vigilancia y control de las actuaciones que se realicen en dicha franja, en tanto pueden realizarse actuaciones de fuerte impacto, capaces de incidir de manera directa e indirecta en el Espacio Natural Protegido colindante, impidiendo y dificultando el uso, disfrute y divulgación de los valores naturales presentes en dicho Espacio Natural Protegido.

6.6.3.2.5. AAF: Las Áreas de Alta Fragilidad

Las Áreas de Alta Fragilidad se corresponden con aquellas unidades ambientales y de diagnóstico, cuya fragilidad o naturalidad está siendo o puede ser significativamente afectada por las determinaciones de ordenación que se establecen en desarrollo del Modelo de Ordenación Insular.

En estas áreas se establecen en el presente Plan determinaciones ambientalmente exigentes para garantizar la plena y adecuada integración ambiental y paisajística a la hora de resolver la implantación de los usos y actividades previstos.

En virtud de la fragilidad y sensibilidad de cada una de estas áreas, el planeamiento deberá asumir los objetivos de protección establecidos en el presente Plan, adecuando sus determinaciones o previsiones a los valores ambientales existentes garantizando la compatibilidad con los mismos.

Para ello, el planeamiento habrá de evaluar expresamente la incidencia de sus determinaciones y previsiones de ordenación urbanística sobre los valores naturales, culturales y/o paisajísticos reconocidos, y demostrar su plena compatibilidad con los mismos para que puedan ser aprobados o autorizados.

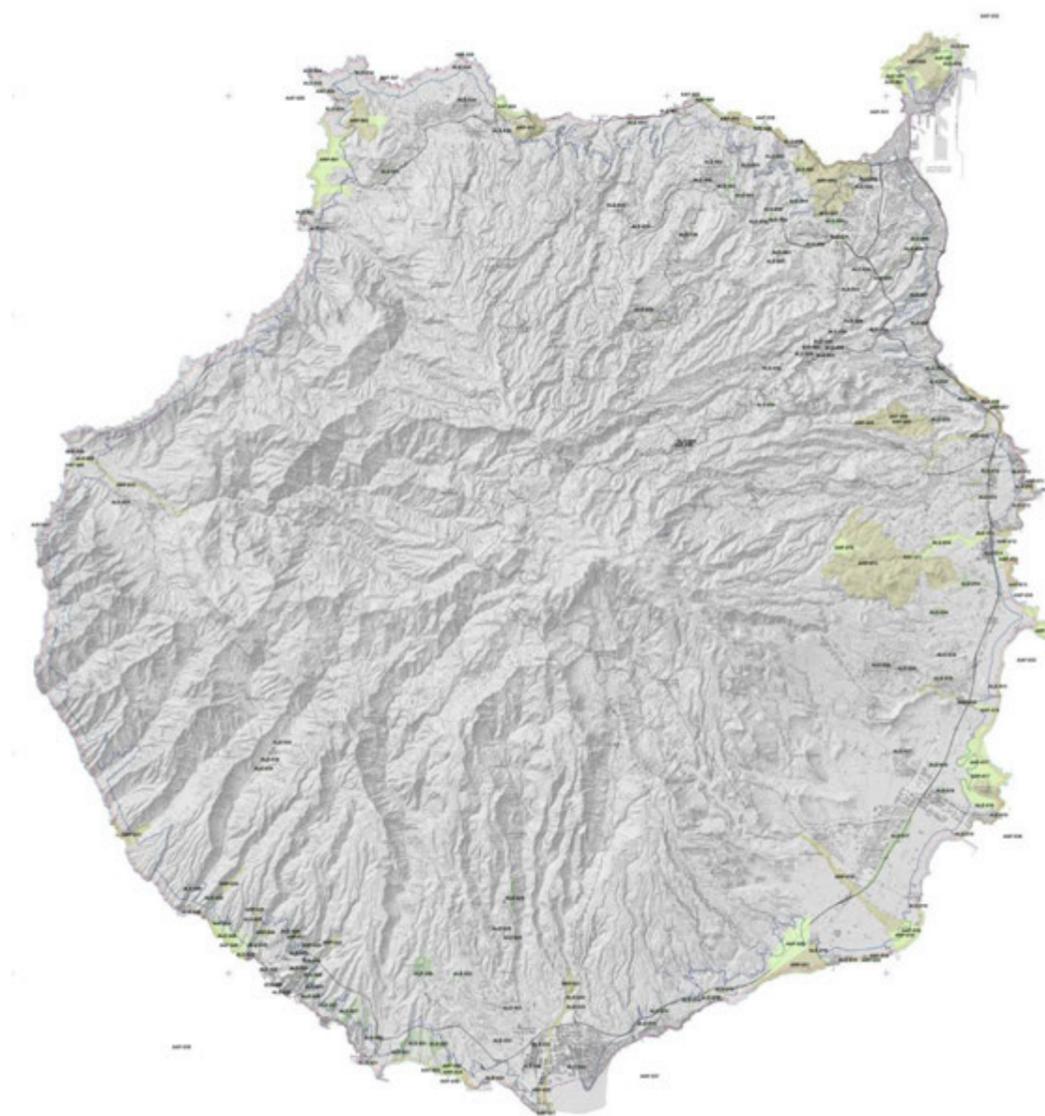
Estos requerimientos se integrarán en la evaluación ambiental de los planes y programas o en la evaluación de impacto de los proyectos, cuando corresponda legalmente realizar dichas evaluaciones.

A tal efecto, los estudios de impacto ambiental o ecológico que se desarrollen en dicho ámbitos deberán valorar de forma especial y expresa los efectos de las actuaciones correspondientes sobre los valores y fragilidades que motivan esta declaración, que se exponen a continuación junto con la descripción de cada área, con el objetivo de compatibilizar las actuaciones con la protección de dichos valores.

Estrategias de Actuación

Áreas de Alta Fragilidad	Proteger las áreas de alta fragilidad insular
---------------------------------	---

Áreas de Alta Fragilidad



1) Costa del Juncal (T.M. Agaete y Gáldar)

Se trata de una zona de especial fragilidad que engloba la espectacular costa acantilada y los barranco situados entre el Barranquillo de Caleta en Agaete y el Barranquillo de Juan Delgado en Gáldar, así como las laderas y lomos del Lomo del Cardonal, del Barranco de Cueva Lapa y la zona cultivada de los Llanos de Botija. Se trata de un ámbito con vegetación halófila de interés con presencia de *Gymnocarpus decander* y que es lugar de nidificación de aves marinas como la parcela cenicienta (*Calonectris diomedea*).

Este espacio, junto con los otros terrenos colindantes constituye un hábitat para especies amenazadas de aves esteparias, a la vez que son áreas de muy alta fragilidad visual y alto valor paisajístico.

Para garantizar la protección de este entorno es necesario desarrollar actuaciones de protección de las zonas naturales y de la vegetación natural existente, así como propiciar con ello la recuperación de ésta en las zonas que ya han sido alteradas.

2) Acantilado de Sardina del Norte (T.M. Gáldar)

Se trata de una zona de especial fragilidad por el acantilado costero de Sardina del Norte situado al noroeste del muelle y el Lomo del Faro que lo corona, que constituyen el hábitat de la especie amenazada *Gymnocarpos decander*.

Para garantizar la protección de este enclave es necesario proteger la integridad de la población de *Gymnocarpos decander* y del hábitat que la alberga, tanto en la vertiente norte como en el propio Lomo del Faro, así como también en los propios acantilados.

3) Entorno norte del Monumento Natural de Amagro (T.M. Gáldar)

Engloba el ámbito situado al norte del Monumento Natural de Amagro, entre la Montaña de la Cruz y el Llano de Montaña Pelada, afectando a parte de la cantera activa y a su zona de ampliación prevista, por ser una zona con una altísima fragilidad visual y ambiental con incidencia en el espacio protegido.

Para garantizar la protección de este entorno es necesario evitar o minimizar la incidencia de las actuaciones previstas en el espacio natural protegido colindante, y en particular controlar los límites de las áreas de extracción, garantizando que las mismas ni las vías auxiliares necesarias afecten a los valores ambientales y paisajísticos del entorno.

4) Acantilados de El Mármol y El Angosto (T.M. Santa María de Guía)

Se trata de una zona de especial fragilidad por tratarse de un enclave de interés florístico localizado en el acantilado costero de El Mármol incluyendo la desembocadura del Barranco del Río, así como el Lomo del Angosto y otros sectores en la coronación del acantilado, que albergan una especie vegetal única en el mundo (*Atractylis arbuscula*), amenazada de extinción.

Para garantizar la protección de este enclave, es necesario el control de las actividades que pudieran desarrollarse en el Lomo del Angosto, situado en una plataforma sobre los citados acantilados.

5) Costa de las Salinas del Bufadero (T.M. Arucas)

Se trata de una zona de especial fragilidad por los valores naturales y paisajísticos intrínsecos de este sector de costa rocosa y acantilada situada en el entorno de las Salinas del Bufadero, entre Hoya Salina y la fuente del Guincho.

Para garantizar la protección de este entorno y la singularidad de sus formaciones y elementos de interés patrimonial, es necesario ejercer un control de los usos y actividades que pudieran desarrollarse en las zonas situadas sobre los acantilados, con el objeto de evitar impactos ambientales y paisajísticos.

6) Costa de la Punta de Arucas (T.M. Arucas)

Se trata de una zona de especial fragilidad que engloba la Punta de Arucas y las laderas y acantilados de su entorno, entre Piedras Caídas y el Barranco de Cebolla, por la vegetación y los valores paleontológicos, geomorfológicos y paisajísticos de este sector de costa acantilada.

Para garantizar la protección de este entorno y la singularidad de sus formaciones y elementos de interés paleontológico y geomorfológico, es necesario ejercer un control de los usos y actividades que pudieran desarrollarse en las zonas situadas sobre los acantilados, con el objeto de evitar impactos ambientales y paisajísticos.

7) La Isleta (T.M. Las Palmas de Gran Canaria)

Consta de dos sectores que abarcan en su conjunto la totalidad de los terrenos situados al norte de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria no declarados área de sensibilidad ecológica en relación con el Paisaje Protegido de La Isleta. Estos ámbitos son el núcleo

central del Paisaje Protegido, abarcando las zonas de Las Coloradas y Las Salinas, el acantilado situado a la entrada de El Confital y su trasplaya, el Lomo Cortado y su entorno; y los terrenos situados al este de la actual área de sensibilidad ecológica incluyendo el "Área A" de la zona periférica de protección.

Este ámbito bordea el llano central donde se ubican las instalaciones militares y excluye el suelo urbano consolidado de Las Coloradas, quedando éste último exceptuado (T.M. Las Palmas de Gran Canaria).

Se trata de una zona de especial fragilidad por las características intrínsecas del paisaje abierto y de la geomorfología de estos sectores, pertenecientes al conjunto volcánico de La Isleta como una misma unidad geográfica, localizada junto a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Para garantizar la protección de este entorno susceptible de ser afectado por cualquier uso o actuación que pudiera realizarse, se debe proteger la función paisajística de la zona interior y central de La Isleta, con el objetivo de evitar nuevas transformaciones y ocupaciones del mismo que pudieran dificultar o hipotecar tanto su recuperación ambiental como la conservación del suelo natural.

Asimismo, para mantener la separación visual del espacio natural protegido respecto de las zonas urbanas próximas, se garantizará la preservación de los acantilados, riscos y escarpes libres de urbanización y edificación.

8) Sima de Jinámar y su entorno (T.M. Las Palmas de Gran Canaria)

Coincidente con la Sima de Jinámar, conformada por un conjunto volcánico reciente de interés geológico y geomorfológico por su singularidad en el ámbito insular, y un entorno al mismo como hábitat preferente para actuaciones de protección, conservación y recuperación, dado su grado de amenaza, escasez y especial interés.

Se trata de una zona de especial fragilidad por la extrema delicadeza de esta singularidad geomorfológica y su entorno, sometido durante muchos años a una intensa actividad extractiva, que ha degradado el mismo, así como la presencia de numerosos accesos capaces de canalizar usos y actividades susceptibles de ocasionar graves daños a este ámbito.

9) Montaña de la Atalaya - El Castellano - Taliarte (T.M. de Telde)

Situado entre el suelo urbano consolidado de Playa del Hombre y el viario superior de la urbanización del sector de suelo urbanizable sectorizado ordenado PAU-7a Lomo Taliarte. Se incluyen también los terrenos no edificados situados al Este y Noreste hasta la costa.

Se trata de una zona de especial fragilidad por la presencia de una importante población de la especie amenazada *Atractylis preauxiana*, especie amenazada de interés comunitario y recogida en los catálogos nacional y regional de especies amenazadas, así como la necesidad de garantizar un hábitat y entorno adecuados para garantizar la supervivencia a medio y largo plazo de esta población, incluyendo el aporte del spray marino.

10) Malpaís de Santidad (T.M. Telde)

Se trata de una zona de especial fragilidad por la singular colada volcánica del volcán de Santidad, de gran fragilidad ecológica.

Para garantizar la protección de este enclave es necesario evitar cualquier movimiento de tierras o alteración de la morfología del terreno, incluidas la realización o ampliación de pistas, así como las nuevas construcciones en el interior del ámbito.

11) Barranco de Silva (T.M. Telde)

Abarca el tramo medio del Barranco de Silva, entre la GC-1 y el entorno de la GC-100. Se trata de una zona de especial fragilidad por la concentración de yacimientos e interés arqueológico en el barranco, y su propia geomorfología.

Para garantizar la protección de este ámbito y de sus valores naturales, patrimoniales y paisajísticos es necesario evitar cualquier movimiento de tierras o alteración de la morfología del terreno, incluidas la realización o ampliación de pistas, así como las nuevas construcciones en el interior del ámbito.

12) Costa de Tufia (T.M. Telde)

Constituido por dos sectores, situados al norte y al sur del Sitio de Interés Científico de Tufia. Por el norte, abarca el ámbito litoral entre el Barranco de Silva y Tufia. Por el sur, abarca los terrenos existentes en torno a Puntilla de Morro Gordo y la costa acantilada hasta Ojos de Garza, colindando con los invernaderos existentes. Ambas localizaciones han sido propuestas a su vez como ampliación del Sitio de Interés Científico de Tufia en el apartado 6.6.3.2.3 de esta Memoria de Ordenación, donde se detallan las razones que justifican la propuesta del ámbito como ENP.

Se trata de una zona de gran fragilidad por el hábitat psamófilo y la existencia de una población de *Convolvulus caput-medusae*, especie prioritaria de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres y del R.D. 1997/95.

Para garantizar la protección de este entorno es necesario evitar la circulación rodada y minimizar la incidencia paisajística y ambiental de las actuaciones, adecuando las mismas a los objetivos de protección de los valores naturales y de garantía de la continuidad de la dinámica sedimentaria.

13) Entorno del Sitio de Interés Científico de Tufia (T.M. Telde)

Engloba las lomas y terrenos agrícolas situados al oeste y sur del Sitio de Interés Científico de Tufia, de especial fragilidad por las previsiones de ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria y la enorme incidencia que la misma puede tener en el Sitio de Interés Científico de Tufia en su conjunto, en los valores que alberga y en el uso público de este ámbito.

Para garantizar una adecuada protección de este entorno es necesario evitar o minimizar la incidencia de las actuaciones previstas sobre los valores ambientales existentes y el espacio natural protegido colindante.

Así, la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria deberá planificarse también desde los objetivos de protección del espacio natural protegido de Tufia y de toda el tramo costero de su entorno, con el objeto de procurar la menor incidencia posible, directa e indirecta, sobre dicho entorno.

14) Península de Gando (T.M. Telde).

Engloba la Península de Gando, desde la zona de La Caletilla, junto a Ojos de Garza, hasta las laderas que descienden hacia la Playa de Gando. Este ámbito coincide con el propuesto con la misma denominación como nuevo ENP en el apartado 6.6.3.2.3 de esta Memoria de Ordenación, donde se detallan las razones que justifican la propuesta del ámbito como ENP.

Se trata de una zona de especial fragilidad por el hábitat costero de arenales, dunas y acantilados, muy frágil, escaso y amenazado en su conjunto en la isla, con un alto valor florístico, faunístico, geomorfológico y paisajístico; incluye poblaciones de *Convolvulus caput-medusae*, especie prioritaria del anexo II de la Directiva 92/43/CEE.

15) Morro del Burrero (T.M. Ingenio)

Incluye los acantilados costeros y los terrenos situados sobre los mismos, estando parte del ámbito incluido en el suelo urbanizable no consolidado de Vista Alegre.

Se trata de una zona de especial fragilidad por las características intrínsecas y escasez del hábitat de interés comunitario y de las poblaciones de las especies amenazadas *Lotus arinagensis* y *Convolvulus caput-medusae*, especies amenazadas de interés comunitario (la primera de ellas, especie prioritaria) y recogidas en los catálogos nacional y regional de especies amenazadas.

Para garantizar la protección de este ámbito y de sus valores naturales y paisajísticos es necesario mantener la limitación al tráfico rodado en el mismo y el control de los usos y actividades que pudieran desarrollarse en su entorno más inmediato.

16) Desembocadura del Barranco de Guayadeque y Costa de La Florida (T.M. Agüimes e Ingenio)

Engloba la franja costera situada al norte de Montaña Cercada y el tramo final del cauce aluvial del Barranco de Guayadeque, desde cerca de la GC-1 hasta la línea de costa.

Se trata de una zona de especial fragilidad por la excelente conservación de la vegetación y la presencia de poblaciones de la especie *Convolvulus caput-medusae*, especie amenazada de interés comunitario y recogidas en los catálogos nacional y regional de especies amenazadas y la fragilidad del tramo costero, actualmente en proceso de recuperación ambiental de la vegetación, así como la presencia de las Salinas de la Florida.

Para garantizar la protección de este ámbito y de sus valores naturales y paisajísticos es necesario mantener la limitación al tráfico rodado en el mismo y el control de los usos y actividades que pudieran desarrollarse en su entorno más inmediato.

17) Entorno del Monumento Natural de Arinaga y Vargas (T.M. Agüimes)

Engloba la Montaña de Arinaga y todas sus estribaciones y la cuenca de la Playa de Vargas, incluyendo Montaña Cercada. Este ámbito coincide con el propuesto con la misma denominación como nuevo ENP en el apartado 6.6.3.2.3 de esta Memoria de Ordenación, donde se detallan las razones que justifican la propuesta del ámbito como ENP.

Se trata de una zona de especial fragilidad por la escasez de este hábitat estepario y de arenales halófilo-psamófilo en Gran Canaria, la gran fragilidad del mismo y de sus especies características, muchas de ellas amenazadas y en peligro de extinción, así como por el estado de degradación a que está sometido por las presiones de los usos y actividades que se desarrollan en este espacio, especialmente en su zona costera, susceptibles de afectar de forma importante a sus valores.

Para garantizar la protección de este ámbito y de sus valores naturales y paisajísticos es necesario mantener la limitación al tráfico rodado en el mismo y el control de los usos y actividades que pudieran desarrollarse en su entorno más inmediato.

18) Costa de Tenefé (T.M. Santa Lucía de Tirajana y San Bartolomé de Tirajana)

Engloba el delta del Barranco de Tirajana y la zona costera de Tenefé, hasta la playa de Pozo Izquierdo, albergando en su interior las Salinas de Tenefé. Este ámbito coincide con el propuesto con la misma denominación como nuevo ENP en el apartado 6.6.3.2.3 de esta Memoria de Ordenación, donde se detallan las razones que justifican la propuesta del ámbito como ENP.

Se trata de una zona de especial fragilidad por los valores en presencia de poblaciones relicticas de *Convolvulus caput-medusae*, así como de los saladares y la vegetación halófila, hábitat que constituye una zona de especial interés para la avifauna, así como

por la existencia de numerosos usos y actividades que son susceptibles de incidir, directa e indirectamente, en la conservación de sus valores.

Para garantizar la protección de este ámbito y de sus valores naturales y paisajísticos es necesario mantener la limitación al tráfico rodado en el mismo y el control de los usos y actividades que pudieran desarrollarse en su entorno más inmediato.

19) Costa de las Casillas (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Abarca el tramo litoral entre la Central Térmica de Juan Grande y Castillo del Romeral, de especial fragilidad por los valores en presencia de poblaciones relicticas de *Convolvulus caput-medusae*, así como de los saladares y la vegetación halófila, hábitat que constituye una zona de especial interés para la avifauna, así como por la existencia de numerosos usos y actividades susceptibles de incidir, directa e indirectamente, en la conservación de sus valores.

Para garantizar la protección de este ámbito y de sus valores naturales y paisajísticos es necesario reconducir el proceso de crecimiento del asentamiento residencial existente y garantizar el control de los impactos ambientales asociados a los usos y actividades que pudieran desarrollarse en su entorno más inmediato.

20) Entorno del Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Incluye el ámbito situado entre dicho espacio natural protegido y la autopista del sur GC-1, y entre el cauce del Barranco de Las Palmas y los Llanos del Morrete.

Se trata de una zona de especial fragilidad, conformada por un espacio llano, sin apenas edificaciones y usos, situado entre el Macizo de Amurga y el espacio natural protegido, con un paisaje característico abierto y libre de obstáculos, de gran calidad ambiental por tratarse de un enclave de interés faunístico, declarado ZEPA y ZEC.

Para garantizar la protección de este enclave es necesario valorar la posible incidencia en el mismo de los usos y actividades que pudieran realizarse en este ámbito.

21) Playa de Maspalomas (Oeste: entre el Faro y la Charca) (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Incluye el pequeño tramo litoral situado entre la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas y el Faro de Maspalomas.

Se trata de una zona de especial fragilidad por tratarse de un tramo indisolublemente ligado a la dinámica sedimentaria de las dunas y playa de Maspalomas y que se declara ASE para evitar posibles afecciones sobre los terrenos de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas.

Para garantizar la protección de este entorno y de sus valores naturales y paisajísticos es necesario garantizar la dinámica sedimentaria natural, así como la naturalidad del ámbito.

22) Montaña de Arena (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Engloba el entorno de Montaña Arena, situado mayoritariamente entre la GC-500 y el mar, abarcando la zona costera entre la Punta de Carpinteras y el puerto deportivo de Pasito Blanco. Se trata de una zona de especial fragilidad por ser una playa aislada espectacular con la singularidad del ascenso de arena por la Montaña, lo que le da su nombre.

Para garantizar la protección de este paisaje costero de extraordinaria fragilidad es necesario recuperar ambiental y paisajísticamente este entorno limitando los impactos ambientales y paisajísticos de cualquier actuación ante el riesgo de transformar y alterar su entorno y la vegetación característica de este lugar.

23) Costa de Carpinteras (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Se trata de una zona de especial fragilidad por la vegetación característica, los valores patrimoniales y el paisaje intrínseco de este accesible tramo litoral situado entre el área interior de Montaña Arena y El Pajar, en la que se engloban las laderas y acantilados más cercanos a la costa.

Para garantizar la protección de este paisaje costero de extraordinaria fragilidad ante los usos actuales y los que pudieran plantearse en un futuro, en especial en relación a su colindancia con una zona de expansión turística, es necesario recuperar ambiental y paisajísticamente este entorno limitando los impactos ambientales y paisajísticos de cualquier actuación ante el riesgo de transformar y alterar su entorno y la vegetación característica de este lugar.

24) Costa de Tiritaña (T.M. Mogán)

Se trata de una zona de especial fragilidad situada entre el Barranco del Cura y el Barranco de Taurito, incluyendo los acantilados y barrancos paralelos con playas en sus desembocaduras e interfluvios de lomos y laderas con plataformas rocosas y roques, muy singular y extraordinariamente frágil, conformando uno de los paisajes geomorfológicos más singulares de la Isla.

Para garantizar la protección de este entorno y de sus valores naturales, geomorfológicos y paisajísticos es necesario recuperar ambiental y paisajísticamente este entorno limitando los impactos ambientales y paisajísticos de cualquier actuación ante el riesgo de transformar y alterar su entorno y la vegetación característica de este lugar.

25) Bocabarranco de La Aldea (T.M. La Aldea de San Nicolás)

Se trata de una zona de especial fragilidad, que incluye el tramo final del Barranco de La Aldea y las laderas del mismo, desde Montaña de caserones hasta el mar incluyendo El Charco, por la rareza y fragilidad de este enclave de vegetación riparia con presencia de bosque de tarajales y circulación y afloramientos de aguas salobres.

Para garantizar la protección de este entorno y de sus valores naturales y paisajísticos es necesario recuperar ambiental y paisajísticamente este entorno limitando los impactos ambientales y paisajísticos de cualquier actuación ante el riesgo de transformar y alterar su entorno y la vegetación característica de este lugar.

6.6.3.2.6. Propósitos de ordenación insular en materia de recursos biológicos

Para la protección, conservación y recuperación de la diversidad de hábitats existentes en Gran Canaria, y con el fin de preservar la biodiversidad insular se han de contemplar las condiciones para la recuperación de aquellos hábitats que estén en un estado de conservación desfavorable o incluso para los que hayan desaparecido y sean susceptibles de restablecerse.

Aunque el conjunto de los principales lugares para la conservación de las poblaciones de flora y fauna nativas (endémicas o no endémicas) que se encuentran con algún grado de amenaza en Gran Canaria se han incluido en Zonas A.1, A.2, B.a.1 y B.a.2, igualmente se han de establecer medidas que favorezcan y mejoren sus poblaciones en la Isla.

En este sentido, los objetivos insulares establecidos en materia de recursos biológicos en este Plan han de perseguir son los siguientes:

- Preservación de los procesos ecológicos esenciales y los sistemas vitales básicos asociados al medio natural insular.
- Protección de la flora, la fauna y los hábitats de la Isla, y de manera especial los que se encuentran amenazados.

- Garantizar la gestión sostenible de los recursos naturales, como factor determinante del bienestar humano y de la preservación del medio ambiente.
- Integrar ambientalmente los Espacios Naturales Protegidos y las Áreas de Alta Fragilidad en la ordenación territorial y urbanística insular.

6.6.4. Análisis del estado de conservación de los recursos antrópicos o subjetivos

La organización espacial que identifica el modelo de ocupación del suelo de Gran Canaria está fundamentado y caracterizado por la gran complejidad generada dentro de la gran diversidad de situaciones que se pueden detectar en el territorio, que producen multitud de escenarios espaciales y formales heterogéneos, marcados por la discontinuidad y por la brusca interrupción entre lo urbano y lo rural. Todo este conjunto ambiental está presidido por la idea de mezcla de recursos naturales con recursos antrópicos o subjetivos.

Dentro de esta categoría de recursos antrópicos se agrupan aquellos elementos de origen humano y su combinación con los elementos naturales, que contribuyen a aumentar el valor de los entornos naturales. Se pueden clasificar en los siguientes:

- Recursos patrimoniales.

Dentro de este grupo encontramos el patrimonio arqueológico, el patrimonio arquitectónico (monumentos y conjuntos históricos), el patrimonio etnográfico y los sitios históricos no sólo desde la perspectiva de su valor cultural, didáctico y estético, sino también económico.

Estos elementos del territorio son contenedores privilegiados y/o focos de atracción de actividades culturales, turísticas o de ocio que ponen en valor y dotan de identidad al paisaje insular. Aquellos de mayor valor se ven protegidos bajo la figura de Bien de Interés Cultural (BIC).

- Recursos paisajísticos.

Se puede entender como el resultado de la combinación de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones. El valor o belleza, siempre subjetivo, que se le otorga a un paisaje depende tanto del valor de los elementos que lo componen como del tipo de sinergias que produzcan.

Los recursos paisajísticos son, por tanto, un componente esencial del entorno en que viven las poblaciones, expresión de la diversidad de su común evolución social, económica y ambiental, y fundamento de su identidad territorial.

- Recursos de calidad ambiental.

Agrupar aquellos recursos antrópicos que, por su propia naturaleza, ubicación o por los procesos tecnológicos utilizados, constituyen una fuente de contaminación acústica, lumínica o del aire, por lo que pueden requerir que sean sometidas a un régimen de control y seguimiento más estricto en su implantación territorial.

Los recursos de calidad ambiental son, por tanto, un componente esencial para prevenir, minimizar y corregir los efectos de las actividades potencialmente contaminadoras en el entorno, en beneficio de la fauna, la flora y los ecosistemas en general y la salud humana.

Para la prevención contra los impactos acústicos, lumínicos y del aire que puedan conllevar los recursos antrópicos o subjetivos es necesario establecer medidas de actuación que tengan en consideración la Isla como una totalidad, como elemento de definición identitaria del territorio insular.

La diversificación y expansión de las actividades económicas por el territorio, junto a la creciente movilidad y la cada vez mayor accesibilidad al territorio insular, ya caracterizado por una red capilar de carreteras, vías y caminos que se superpone al plegamiento de la accidentada orografía, ha modificado ostensiblemente la capacidad de acceder a los recursos antrópicos o subjetivos, ejerciendo una gran presión sobre los mismos e incrementando, en algunos casos, el impacto ambiental por contaminación lumínica, acústica y/o atmosférica, alterando las condiciones naturales del medio.

6.6.4.1. La cualidad del paisaje como expresión de la identidad del territorio

Si entendemos el paisaje como el resultado de la combinación de los recursos naturales y antrópicos, el diagnóstico para estos recursos, especialmente en el caso de suelo y la geomorfología, es también aplicable al paisaje. La ocupación del territorio por la urbanización, junto al creciente abandono de las actividades agropecuarias, ha dado lugar a una evolución del paisaje hacia la antropización.

Los terrenos agrícolas han ido cediendo su territorio en favor del crecimiento de las poblaciones, la actividad extractiva, la industria, la implantación de diferentes redes de infraestructuras, dotaciones y equipamientos... Los paisajes más naturales han ido quedando reducidos a determinadas zonas, especialmente del centro y suroeste insular, pudiendo verse reducidos en el futuro al ámbito de los espacios naturales protegidos.

Estos Espacios Naturales Protegidos han supuesto un gran avance en cuanto a la protección y conservación de los recursos naturales y antrópicos, habiendo supuesto incluso que una parte importante de Gran Canaria haya sido declarada Reserva de la Biosfera.

Sin embargo, la redistribución irregular de la edificación en los espacios que han sido colonizados está dando lugar, y como consecuencia, a intersticios territoriales potencialmente degradados en sus valores ambientales y paisajísticos, debido a la mayor y frecuente superposición de lo urbano con lo rural, lo que da lugar a vacíos territoriales marcados por singulares cicatrices (laderas y cauces de barrancos y barranquillos cercenados, fragmentos de bancales y cadenas agrícolas, tramos de sendas y caminos, explotaciones agrícolas abandonadas, etc.).

Esta situación territorial fuerza a que la estrategia de ordenación del paisaje se centre en lo existente como material mejorable, aceptando una cierta capacidad innovadora de transformación e hibridación del territorio en la operación urbanística y ambiental resultante.

De esta manera, con una mejor gestión de estos espacios baldíos se puede frenar el proceso de degradación general del tejido ambiental, reconduciendo las posibles presiones urbanísticas de difícil encaje paisajístico en los bordes, e incluso a veces en el interior, de los Espacios Naturales Protegidos, de tal manera que permitan aumentar y completar la calidad paisajística del territorio.

6.6.4.1.1. La ordenación del paisaje en el PIO/GC 2004

A la hora de contemplar el paisaje en el marco de ordenación de los recursos naturales, la Administración Insular se planteó evitar nuevos deterioros significativos en los paisajes insulares y abordar la restauración del paisaje.

En este sentido, se establecieron determinaciones con objeto de preservar los elementos naturales, rurales y culturales que formaban parte de los distintos paisajes, con objeto de evitar o minimizar nuevos impactos en ellos. Estas determinaciones ya se establecían en el nivel de protección asociados a las diferentes categorías de zonificación de recursos naturales y en su regulación de usos.

Además, para lograr una adecuada ordenación e inserción de cada una de las decisiones y actuaciones que formaban parte del proceso de evolución de los distintos territorios, se establecían a su vez elementos y áreas a preservar de ciertas dinámicas de transformación.

Igualmente, se plantearon actuaciones concretas encaminadas a la restauración de las áreas con presencia de valores naturales de especial interés, muy degradadas, amenazadas y frágiles, cuyo desarrollo siempre conllevan una mejora de su paisaje.

Aunque las determinaciones relativas a la protección, gestión y ordenación del paisaje estaban distribuidas en todo su contenido, también se preveía un Plan Territorial Especial del Paisaje, o PTE-5, que ha sido aprobado definitivamente por el Gobierno de Canarias con fecha 2 de abril de 2014, con la finalidad de establecer medidas para la protección, gestión y ordenación del mismo en base a una caracterización y valoración previa de los distintos paisajes de la isla de Gran Canaria.

Este documento realiza un análisis exhaustivo del paisaje en el Sistema Territorial Insular, estableciendo una estrategia insular programada, continua y coordinada, para mejorar significativamente la calidad visual del paisaje en Gran Canaria, para lo cual aborda la restauración de los impactos paisajísticos existentes y las zonas deterioradas por niveles de gravedad, tanto en ambientes naturales, como rurales o periurbanos, incluyendo la visión y perspectiva de los núcleos urbanos y asentamientos de población desde el exterior de los mismos.

6.6.4.1.2. CAM: Los corredores ecológicos

La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad incorpora los corredores ecológicos dentro de la planificación ambiental y de los recursos naturales, con el fin de mejorar la coherencia ecológica, la funcionalidad y la conectividad tanto de los espacios de la Red Natura 2000 como de aquellos espacios naturales de singular relevancia para la biodiversidad.

Estos corredores ecológicos son definidos como un territorio, de extensión y configuración variables que, debido a su disposición y a su estado de conservación, conecta funcionalmente espacios naturales de singular relevancia para la flora o la fauna silvestres, separadas entre sí, permitiendo, entre otros procesos ecológicos, el intercambio genético entre poblaciones de especies silvestres o la migración de especímenes de esas especies.

Para ello se otorga un papel prioritario a los cursos fluviales, las vías pecuarias, las áreas de montaña y otros elementos del territorio, lineales y continuos, o que actúan como puntos de enlace, con independencia de que tengan la condición de espacios naturales protegidos.

Mediante estas actuaciones el presente Plan pretende unir, sin solución de continuidad, espacios con paisajes, ecosistemas y hábitats naturales o modificados, que faciliten el mantenimiento de la diversidad biológica y los procesos ecológicos, facilitando en su caso la migración y la dispersión de especies de flora y fauna silvestres, identificándose como corredores ecológicos:

- Determinados sectores del territorio que tienen la función de conectar entre sí los distintos pinares de la Isla, o las principales zonas aptas para la recuperación de la laurisilva y el fayal-brezal en Gran Canaria. En ocasiones, estos corredores ecológicos pueden coincidir con Áreas de Repoblación Forestal.
- Determinados tramos del territorio, de extensión y configuración variables, conformados por zonas naturales que pueden tener una función ecológica en todo su ámbito o recorrido, debido a su disposición y estado de conservación. En ocasiones, estos corredores ecológicos pueden coincidir con Áreas de Restauración Prioritaria, en todo o en parte.

Para estos ámbitos, se plantean acciones como la incorporación de usos compatibles o la restauración ambiental – cuya intensidad dependerá de las características de cada ámbito identificado – contribuyendo tanto a la mejora del paisaje como a la recuperación de los recursos hídricos y de los ecosistemas potencialmente existentes, además de a la potenciación de la biodiversidad.

Estrategias de Actuación

Corredores Ecológicos	Conectar con corredores ecológicos los espacios naturales de singular relevancia para la flora y fauna silvestres.
------------------------------	--

6.6.4.1.3. ARP: Las Áreas de Restauración Prioritaria

Los Áreas de Restauración Prioritaria son ámbitos del territorio de cierta entidad que requieren de actuaciones urgentes de restauración, que permitan su recuperación y conservación posterior identificadas durante la evaluación ambiental del presente Plan.

En general se trata de espacios con hábitats o poblaciones de especies sometidos a presiones tales que puedan suponer importantes pérdidas en la calidad del recurso o incluso su desaparición; espacios con presencia de valores naturales y paisajísticos cuya geomorfología está muy alterada; o espacios con alto valor natural o paisajístico especialmente frágiles por sus características morfológicas, geográficas o accesibilidad sometidos a incipientes o consolidadas presiones que de continuar pueden suponer importantes deterioros.

En estas Áreas de Restauración Prioritaria el presente Plan establece, en sintonía con las determinaciones del PTE-05, determinaciones ambientalmente exigentes para garantizar la plena y adecuada recuperación ambiental y paisajística de los valores naturales, culturales y paisajísticos que los singularizan, a la hora de resolver la implantación de los usos y actividades previstos.

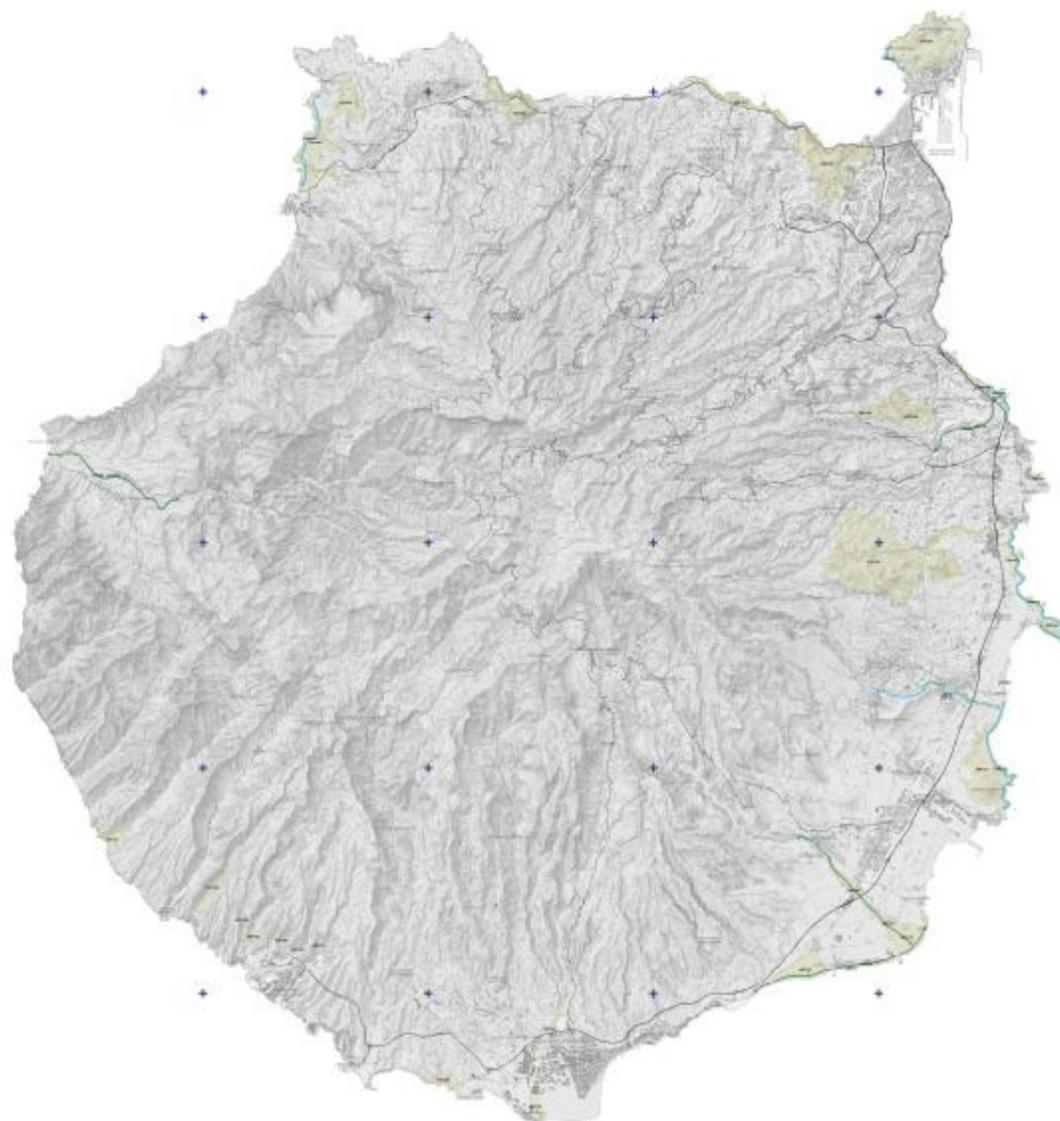
Para ello, se establecen medidas efectivas de actuación y ordenación tanto para la protección de las singularidades que justifican su restauración como, en su caso, para proteger y consolidar en el tiempo la restauración que en ellas se realice.

En virtud de la fragilidad y sensibilidad de cada una de estas áreas, el planeamiento deberá asumir los objetivos de restauración establecidos en el presente Plan, adecuando sus determinaciones o previsiones a la recuperación de los valores ambientales existentes garantizando la compatibilidad con los mismos de forma previa o simultánea a la implantación territorial de los usos y actividades que en ellas puedan desarrollarse.

Para ello, en las correspondientes Fichas de Actuaciones Territoriales se les exige expresamente que las actuaciones y propuestas de ordenación en estos áreas deberían tener un efecto positivo justificado en el estado de conservación ambiental y paisajístico de las mismas, y expresamente la incidencia de sus determinaciones y previsiones de ordenación urbanística sobre los valores naturales, culturales y/o paisajísticos reconocidos, y demostrar su plena compatibilidad con los mismos para que puedan ser aprobados o autorizados.

Estos requerimientos de recuperación ambiental se integrarán en la evaluación ambiental de los planes y programas o en la justificación ambiental de las actuaciones y proyectos, cuando corresponda legalmente realizar dichas evaluaciones, atendiendo a los objetivos y determinaciones de protección y restauración que se establecen para cada uno de ellos.

Áreas de Restauración Prioritaria



Estrategias de Actuación

Áreas de Restauración Prioritaria	Recuperar los valores naturales y paisajísticos de los espacios de interés insular.
-----------------------------------	---

1) Costa del Juncal (T.M. Agaete y T.M. Gáldar)

Abarca el tramo costero entre la antigua cantera del Puerto de Agaete y Sardina del Norte, en el que se incluyen todos los acantilados y laderas costeras de este ámbito.

El objeto es la restauración ambiental de este tramo costero y de los tramos finales de las desembocaduras de los barrancos, potenciando la recuperación de la vegetación

halófila costera a la vez que se protegen los valores faunísticos, especialmente las aves esteparias y marinas.

Para su restauración ambiental es necesario abordar la recuperación del ámbito afectado por el antiguo vertedero en Botija, así como resulta aconsejable la ordenación de los accesos, alejando los lugares de aparcamiento de la costa y recuperando las zonas litorales alteradas, para favorecer el disfrute de la naturaleza del litoral.

2) Llanos de Montaña Pelada y zona norte de Montaña de Amagro (T.M. Gáldar)

Abarca Montaña Pelada, el llano y las laderas situadas al oeste de la misma, las laderas del Barranco de Los Mojones y dos sectores del Monumento Natural de Amagro, al norte y noroeste del mismo.

El objeto es la restauración de los impactos ocasionados por los movimientos de tierras, las actividades extractivas y vertidos, así como la restauración del antiguo vertedero existente en la pista de subida a la Montaña, ya en el espacio protegido.

3) Acantilados del Mármol, Barranco del Río y Montaña Clavijo (T.M. Guía)

Abarca los tramos de Barranco Hondo y Barranco del Río situados por debajo de la GC-2, con los Acantilados del Mármol, los escarpes de la Cuesta de Silva y Montaña Clavijo.

El objeto es la restauración de las áreas afectadas por impactos de consideración derivados de la construcción de la actual carretera, previendo la eliminación de vertidos de tierras en lomos y laderas, escombros y basuras, restauración de las zonas afectadas por la construcción de la actual carretera del norte, establecimiento de medidas específicas de protección de los acantilados del Mármol, entre Barranquillo Moreno y San Felipe, hasta el Puente de Silva y Barranco del Río, entre la GC-2 y Llano Parra. Establecimiento de directrices de actuación para las actuaciones previstas en sus márgenes.

4) Costa de Arucas (T.M. Arucas)

Abarca el tramo litoral situado al norte de la GC-2, entre El Puertillo y Tinoca.

El objeto de la actuación es la restauración ambiental y paisajística ordenando especialmente los accesos a las plataformas litorales. Se abordará la restauración de la plataforma costera de la Punta de Arucas, impidiendo la circulación de vehículos por la misma y la recuperación de la vegetación halófila originaria, y estableciendo límites a la circulación y tránsito de vehículos.

5) Los Giles, Costa del Rincón y Barranco de Tamaraceite (T.M. Las Palmas de Gran Canaria)

Abarca el tramo del Barranco de Tamaraceite desde El Rincón hasta el Parque de La Mayordomía, y las lomas y barranquillos de Los Giles situadas al este y norte de la ciudad.

El objeto es restaurar, conservar y mejorar el estado de conservación de este ámbito, partiendo de un inventario de impactos existentes, de manera especial todo el sector del fondo de barranco y la ladera Este en contacto con la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, las lomas de Los Giles y la zona litoral.

El preservar sus potencialidades futuras requiere atender desde ahora a su conservación y restauración, deteniendo el continuo deterioro que poco a poco está padeciendo este espacio y restaurando los impactos existentes.

6) La Isleta (T.M. Las Palmas de Gran Canaria)

Abarca la totalidad del Paisaje Protegido de La Isleta, su Zona Periférica de Protección y las zonas colindantes de El Confital, Lomo Cortado y el Llano Central.

El objeto de la actuación es detener el deterioro geomorfológico y la alteración de las condiciones superficiales naturales del suelo volcánico - de muy difícil restauración - y muy especialmente los producidos en los edificios volcánicos.

Es necesario restaurar los impactos ocasionados por actividades extractivas y de vertidos o por otras obras y actuaciones de diversa índole en el interior del ámbito, eliminar las construcciones, cimentaciones y otras estructuras e instalaciones obsoletas, establecer medidas para integrar paisajísticamente los elementos construidos existentes, realizar un acondicionamiento ligero para su uso público - senderos, miradores, etc. - y para la educación ambiental y divulgación de los valores del espacio.

7) Costa de Jinámar (T.M. Las Palmas de Gran Canaria y T.M. Telde)

Abarca la totalidad del Sitio de Interés Científico de Jinámar y la zona litoral entre los barrancos de Jinámar y Telde, incluyendo el entorno y el propio yacimiento de La Restinga y Bocabarranco de Telde.

El objeto es la protección y restauración en el ámbito por una parte del hábitat de la especie *Lotus kunkelii*, localizada en el extremo norte del área; y por otra parte, la restauración geomorfológica y ambiental de este tramo muy degradado, la restauración de la vegetación - principalmente halófila - y de los saladares en las desembocaduras de los barrancos de este tramo litoral, procurando a su vez la reintroducción de las especies hoy desaparecidas de las que se tenga constancia de haber existido en este lugar.

8) Lomo Peña (T.M. Telde)

Abarca el interfluvio entre el Barranco de Las Goteras y el Barranco Seco, situado entre Hoya Niebla y la GC-80.

El objeto es restaurar este espacio, afectado por explotaciones clandestinas de picón para conseguir un perfil que sea compatible en su continuidad con los sectores de su entorno, teniendo en cuenta el estado de conservación y deterioro de las distintas parcelas y sectores colindantes.

El citado proyecto de restauración, con carácter excepcional y único en el conjunto de los Ámbitos de Restauración Prioritaria, podrá suponer justificadamente un aprovechamiento del picón existente, con objeto de facilitar su gestión. Esta actuación requerirá especialmente la coordinación de las distintas administraciones competentes en la materia.

9) Hoya Niebla – Hoya Gallego (T.M. Telde)

Abarca el conjunto formado por la Hoya Niebla y sus laderas, la Sima de Jinámar y su entorno, Hoya Gallego y Hoya Aguedita. Parte del área se localiza en el Paisaje Protegido de Tafira.

El objeto es la restauración global del ámbito, muy especialmente, la restauración morfológica y ambiental de las zonas afectadas por actividades extractivas y movimientos de tierra.

Además, se abordará la limpieza de la zona y la eliminación de vertidos. Algunos de los lugares que han sido objeto de extracción reúnen condiciones adecuadas para su restauración mediante su utilización como lugar de depósitos de tierras y escombros. Es de especial importancia la adopción de medidas que impidan la realización de nuevos vertidos y actividades extractivas, muy especialmente la regulación y control de acceso por las pistas.

Serán objeto de las actuaciones en este ámbito la mejora y restauración del paisaje y la repoblación y adopción de medidas que favorezcan la regeneración natural de las áreas naturales. La actuación integrará la zona que actualmente es objeto de un proyecto de aprovechamiento y restauración en el Cortijo de Tío Isidro.

10) Barranco Real de Telde (T.M. Telde)

Abarca el tramo del Barranco Real de Telde situado entre el Área de Restauración Prioritaria de Costa de Jinámar y la confluencia con el Barranco de San Roque.

El objeto de la actuación es la de garantizar la conectividad ecológica entre la zona costera y el interior de la Isla, restaurando los perfiles longitudinales y transversales del cauce y recuperando la vegetación natural del cauce. La restauración incidirá también en la mejora y recuperación ambiental de los taludes existentes en los márgenes del cauce y en eliminar, o en su caso integrar ambientalmente, otros posibles impactos existentes.

11) Montaña de la Atalaya – El Castellano, Taliarte (T.M. Telde)

Abarca el sector no transformado en la cima de la Montaña de La Atalaya, afectando a suelos rústicos, urbanizables y urbanos.

El objeto es la protección, conservación y recuperación de la población de *Atractylis preauxiana* y de su hábitat, así como el establecimiento de las condiciones de entorno necesarias para garantizar la conservación de dicha población en un estado de conservación favorable a largo plazo.

12) Conjunto de volcanes de Rosiana (T.M. Telde e Ingenio)

Abarca el ámbito situado al norte del Monumento Natural del Barranco del Draguillo hasta el Barranco de Silva. Incluyendo el volcán de Cuatro Puertas, el propio Barranco de Silva, la Montaña de Santidad y las laderas situadas al norte y este de la misma, desde el Lomo de la Palma hasta Lomo Pollo.

El objeto de la actuación es la restauración paisajística global del ámbito, incluyendo las áreas afectadas por actividades extractivas, los impactos existentes en los conos volcánicos y en especial sobre los restos de colada lávica, así como el establecimiento de medidas de protección en el entorno de la zona extractiva de picón de Santidad.

13) Costa de Tufia (T.M. Telde)

Abarca la totalidad del Sitio de Interés Científico de Tufia y su entorno, desde el Barranco del Silva al norte hasta incluir los arenales de la Puntilla del Morro Gordo, al sur.

El objeto es el establecimiento de medidas de protección del ecosistema y del paisaje en este ámbito, especialmente en lo referente al control de accesos fuera de las pistas autorizadas (las imprescindibles para los accesos a viviendas existentes y acceso a la Playa de Aguadulce) mediante impedimentos físicos efectivos para la circulación rodada fuera de las mismas que garantice el proceso de regeneración natural del espacio; dichos impedimentos deberán ser miméticos con el paisaje.

La restauración geomorfológica, en la medida de lo posible, de las zonas alteradas por movimientos de tierra y extracciones de arena, y el establecimiento de las condiciones básicas para la recuperación ecológica, entre las que se ha de incluir el restablecimiento de la dinámica natural de circulación de arenas en todo el ámbito.

14) Península de Gando (T.M. Telde)

Abarca la Península de Gando y parte de la costa norte de la misma hasta Ojos de Garza.

El objeto es el establecimiento de medidas de protección, saneamiento, de restauración ecológica y restauración paisajística de los arenales, la península y la costa de Gando, entre Ojos de Garza y la Bahía de Gando, con especial atención al hábitat y las poblaciones de especies amenazadas y a las alteraciones morfológicas y movimientos de tierra.

Será también objetivo para esta área la recuperación de la vegetación costera para crear y consolidar una franja más o menos continua de vegetación litoral que actúe como corredor ecológico a lo largo de la costa.

15) Morro del Burrero (T.M. Ingenio)

Abarca el Morro del Burrero, la Playa de San Agustín y las laderas, con presencia de especies y hábitats para proteger.

El objeto es la restauración integral de este enclave, hábitat de las especies amenazadas *Lotus arinagensis* y *Convolvulus caput-medusae*, y de otras especies de interés que las acompañan, estableciendo medidas que garanticen la circulación de arenas y estableciendo medidas de protección de la vegetación y la flora.

16) Barranco de Guayadeque, tramo medio (T.M. Ingenio y T.M. Agüimes)

Abarca el tramo del Barranco de Guayadeque situado entre su desembocadura, también dentro de un Área de Restauración Prioritaria colindante, hasta el Monumento Natural del Barranco de Guayadeque.

El objeto de la actuación es la de garantizar la conectividad ecológica entre la zona costera y el interior de la Isla, restaurando los perfiles longitudinales y transversales del cauce y recuperando la vegetación natural del cauce. La restauración incidirá también en la mejora y recuperación ambiental de los taludes existentes en los márgenes del cauce y en eliminar, o en su caso integrar ambientalmente, otros posibles impactos existentes.

17) Arinaga, Vargas y desembocadura de Guayadeque (T.M. Ingenio y T.M. Agüimes)

Abarca el conjunto de la Montaña, laderas y arenales de Arinaga, las laderas de Playa de Vargas, Montaña Cercada y tramo inferior del Barranco de Guayadeque, incluyendo en su totalidad el Monumento Natural de Arinaga y el tramo costero.

El objeto es la restauración ecológica y paisajística, establecimiento de medidas de protección y ordenación del uso público en todo el ámbito para lo que es necesario la eliminación definitiva de la actividad extractiva de arenas, recuperando en la medida de lo posible las zonas alteradas por las extracciones; identificación de todas las especies existentes en la zona, especialmente las especies endémicas y las que se encuentren en algún grado de amenaza (flora, entomofauna, avifauna), proponiendo las medidas a adoptar dentro del espacio para que dichas poblaciones puedan disponer de las condiciones idóneas para su supervivencia en un estado adecuado. Limitaciones a adoptar al resto de las actividades derivadas de las necesidades de protección de hábitat y especies.

Recuperación y potenciación de todo el espacio como hábitat estepario, procurando crear condiciones para la consolidación de las poblaciones de aves esteparias. Establecimiento de directrices y criterios para las actuaciones que se desarrollan en la zona, así como determinaciones para las actuaciones y usos existentes o previstos en sus bordes, de cara a garantizar una adecuada conservación de los valores naturales y ambientales recuperados.

18) Costa de Tenefé (T.M. Santa Lucía de Tirajana y T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Abarca el tramo litoral entre Pozo Izquierdo y la Central Térmica de Juan Grande, incluyendo parte del delta del Barranco de Tirajana.

El objeto es proteger y recuperar los hábitats de las poblaciones, y las propias poblaciones de especies en peligro de extinción existentes en la zona (*Convolvulus caput-medusae*), mediante la restauración de saladares y la recuperación de la vegetación halófila y la recuperación paisajística y mejora del hábitat para la avifauna de la zona de la desembocadura del Barranco de Tirajana afectada por las extracciones de

áridos en su contacto con la zona costera no alterada, así como la ordenación de la accesibilidad, propiciando que ésta sea peatonal.

Establecimiento de determinaciones a las actuaciones que se prevean en su entorno (centro de windsurf, centro de energías renovables, depuradora, actividades extractivas, central térmica, etc.), con el objeto de que no afecten a la restauración realizada y permitan un adecuado disfrute del espacio con holgura suficiente.

19) Barranco de Tirajana (T.M. Santa Lucía de Tirajana y T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Abarca el tramo del Barranco de Tirajana situado entre las proximidades de su desembocadura, incluida en otro Área de Restauración Prioritaria, y la Punta de Las Canales, al norte de Aldea Blanca.

El objeto es la restauración del tramo bajo del barranco, recuperando perfiles longitudinales y transversales adecuados y recuperando la vegetación, ya sea mediante plantaciones y/o creación de las condiciones para la regeneración natural de la misma, estableciendo las medidas de protección adecuadas para ello.

20) Costa de Las Casillas (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Abarca el tramo litoral entre la central térmica de Juan Grande y Castillo del Romeral.

El objeto es la restauración de las comunidades naturales propias de esta zona, especialmente los saladares y vegetación halófila y su función como hábitat de especies limícolas y migratorias, con objeto de crear y consolidar una franja continua de vegetación litoral que actúe como corredor ecológico a lo largo de la costa.

Se adoptarán medidas de protección, reordenando y limitando los accesos rodados en el interior del ámbito.

21) Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

El objeto de la actuación es la adopción de medidas de protección del espacio que limiten y reduzcan la circulación a la imprescindible, con objeto de impedir la repetición de los procesos que han propiciado la degradación actual y de favorecer las actuaciones de restauración del hábitat. Éstas incluirán la limpieza y eliminación de vertidos, la restauración de las zonas de charcas, la restauración de las zonas afectadas por el tránsito de vehículos, abordando acciones, en su caso, de restauración de las condiciones edáficas para la regeneración natural o restauración de la vegetación característica de este hábitat.

22) Charca y palmeral de Maspalomas (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Abarca el sector de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas que incluye la Charca y los palmerales situados al Oeste del Barranco de Maspalomas.

La finalidad de las actuaciones será la mejora de las condiciones actuales de la zona del palmeral, con el objetivo de lograr una mayor naturalidad del mismo y las medidas que garanticen una adecuada gestión del ecosistema de la charca y de su entorno.

23) Barranco de Maspalomas-Fataga (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Abarca el Barranco de Maspalomas y el tramo del Barranco de Fataga, entre la confluencia con el barranco de Ayagaures y el Paisaje Protegido de Fataga.

El objeto es la restauración del tramo bajo del barranco, recuperando perfiles longitudinales y transversales adecuados y recuperando la vegetación, ya sea mediante plantaciones y/o creación de las condiciones para la regeneración natural de la misma, estableciendo las medidas de protección adecuadas para ello.

24) Montaña de Arena (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Abarca el ámbito litoral en el entorno de Montaña de Arena, entre Pasito Blanco y la Playa de Triana).

El objeto es la restauración ambiental y establecimiento de medidas de protección, restaurando especialmente las áreas afectadas por movimientos de tierra y por el paso de vehículos fuera de las pistas, ordenando el tránsito rodado, limitándolo a los imprescindibles de acceso a la costa y ordenando las zonas de aparcamiento para acceso a la playa y mejora de los senderos de acceso.

Restauración de las áreas inadecuadas utilizadas para aparcamiento.

25) Barranco de Puerto Rico (T.M. Mogán)

El objeto es la restauración ambiental de este tramo del Barranco de Puerto Rico, afectado por vertidos de tierra y otras actuaciones vertidos.

Los propietarios o gestores de los terrenos afectados por los vertidos deberán establecer medidas físicas efectivas de limitación de accesos que impidan la posibilidad de realización de nuevos vertidos con objeto de que la restauración se limite a los materiales vertidos actualmente.

26) Barranco del Lechugal (T.M. Mogán)

El objeto es la restauración de las zonas afectadas por los movimientos de tierra y vertidos para recuperar la naturalidad del barranco. Para ello habrán de trasladarse los vertidos a lugares de depósito y/o vertidos previamente autorizados, o la utilización de los mismos en otras actuaciones - previamente autorizadas - que requieran de aportes de tierras/escombros o su empleo como materiales de construcción previa preparación.

Los propietarios y/o los gestores de los terrenos afectados por los movimientos de tierras y vertidos deberán establecer medidas físicas efectivas de limitación de accesos que impidan la posibilidad de realización de nuevos vertidos.

27) Barranquillo de la Candelaria (T.M. Mogán)

El objeto es la restauración de las zonas afectadas por los movimientos de tierra y vertidos, prioritaria y preferentemente mediante el traslado de los mismos a lugares de depósito y/o vertidos previamente autorizados, o la utilización de los mismos en otras actuaciones previamente autorizadas que requieran de aportes de tierras/escombros o su empleo como materiales de construcción previa preparación.

En cualquier caso, los vertidos situados al norte de la GC-1 y de manera especial, los existentes en Zona A1 del Plan Insular, deberán ser retirados de dichos lugares y trasladados a otros lugares autorizados, debiendo ser objeto de medidas de restauración ambiental.

Los propietarios de los terrenos afectados por los vertidos, deberán establecer medidas físicas efectivas de limitación de accesos que impidan la posibilidad de realización de nuevos vertidos.

28) Morro del Guincho (T.M. Mogán)

El objeto es la restauración de las zonas afectadas por los movimientos de tierra y vertidos, prioritaria y preferentemente mediante el traslado de los mismos a lugares de depósito y/o vertidos previamente autorizados, o la utilización de los mismos en otras actuaciones previamente autorizadas que requieran de aportes de tierras/escombros o su empleo como materiales de construcción previa preparación.

Los propietarios de los terrenos afectados por los vertidos, deberán establecer medidas físicas efectivas de limitación de accesos que impidan la posibilidad de realización de nuevos vertidos.

29) Barranco del Cura (T.M. Mogán)

El objeto es la restauración de las zonas afectadas por los vertidos.

Los propietarios de los terrenos afectados por los vertidos, deberán establecer medidas físicas efectivas de limitación de accesos que impidan la posibilidad de realización de nuevos vertidos, recomendándose en este sentido la eliminación definitiva de la pista del fondo del barranco.

30) Barranco de Taurito (T.M. Mogán)

El objeto es la restauración de los ámbitos afectados por los vertidos, prioritaria y preferentemente mediante el traslado de los mismos a lugares de depósito y/o vertidos previamente autorizados, o en su caso, mediante la utilización de los mismos en otras actuaciones previamente autorizadas que requieran de aportes de tierras o piedras, o su empleo como materiales de construcción previa preparación.

En cualquier caso, los vertidos existentes en Zona A1 del Plan Insular (zona alta del Barranco de Taurito y laderas al este de la actual Zona Ba3) deberán ser retirados de dichos lugares y trasladados a otros lugares que hayan sido previamente autorizados.

Las zonas con los perfiles definitivos, una vez retirados los vertidos, deberán ser objeto de una actuación profunda para recuperar en dichas zonas la vegetación nativa original, mediante la preparación y adecuación del suelo para facilitar la regeneración natural de la vegetación, la realización de plantaciones de inicio con especies seleccionadas y la limitación del acceso libre con vehículos a las zonas a recuperar.

Los propietarios de los terrenos afectados por los vertidos adoptarán las medidas necesarias para evitar vertidos, salvo que estuvieran legitimados mediante los títulos administrativos previstos en la legislación vigente.

31) Costa de Veneguera y Cerrillo (T.M. Mogán)

El objeto de la actuación es la restauración de las áreas alteradas en el ámbito que abarca el tramo final del Barranco de Veneguera y el litoral hacia el noroeste, en especial las derivadas de la realización de pistas (vertidos en la ladera de Tabaibales, pista hacia El Cerrillo), la mejora y acondicionamiento del acceso y área de aparcamiento, la restauración de la vegetación en las zonas de la desembocadura del barranco, en la trasplaya de Veneguera, con recuperación de los tarajales y la restauración y mejora paisajística y la restauración de los senderos y caminos.

32) Barranco de La Aldea (T.M. La Aldea de San Nicolás)

Abarca el tramo final del Barranco de La Aldea, desde la Gc-200 hasta la zona de San Clemente, próxima al límite con el Parque Rural del Nublo.

El objeto es la restauración del tramo bajo del barranco, recuperando perfiles longitudinales y transversales adecuados y recuperando la vegetación, ya sea mediante plantaciones y/o creación de las condiciones para la regeneración natural de la misma, estableciendo las medidas de protección adecuadas para ello.

6.6.4.1.4. AVR: Las Áreas Extractivas o de Vertido a Restaurar

Asimismo, para prevenir o reducir en la medida de lo posible los efectos adversos derivados de la proliferación de ámbitos degradados por el aprovechamiento de recursos minerales actualmente agotados, o próximos a agotarse, o por vertidos autorizados en su momento sin el correspondiente Plan de Restauración habilitante, se han diferenciado aquellas áreas afectadas por actividades extractivas, vertidos de inertes, construcción de infraestructuras, etc.

Para el presente Plan, la gestión de los residuos inertes siendo una actividad que se encuadra dentro de las Redes de Gestión de Residuos, debe poder coadyuvar a la restauración coordinada de los ámbitos en los que se están desarrollando actividades extractivas de recursos geológicos, o a la recuperación de ámbitos ambientalmente degradados, supeditando cualquier continuidad

de las actividades autorizadas al acoplamiento espacial y temporal entre los aprovechamientos previstos de recursos extractivos y las fases programadas para la restauración de los terrenos afectados por vertido de los residuos inertes generados y/o importados.

Junto a las Áreas de Restauración Prioritaria, el presente Plan identifica una serie de ámbitos degradados que, atendiendo a su capacidad de almacenamiento y compatibilidad ambiental, son susceptibles de ser restaurados ambiental y paisajísticamente. Se han establecido una serie de criterios excluyentes y complementarios:

- Se han incluido aquellas zonas degradadas en entornos de mayor valor ambiental o con aptitud natural.
- Se han incluido aquellas zonas degradadas en espacios naturales protegidos, en espacios de la “Red Natura 2000” o en otros ámbitos de reconocidos valores naturales, paisajísticos y culturales.
- Por razones obvias de incompatibilidad con la población, se han excluido los asentamientos urbanos y asentamientos rurales.
- Se han considerado las sinergias positivas entre el desarrollo simultáneo y paulatino de las actuaciones de restauración ambiental y la continuidad en su caso de las actividades extractivas autorizadas.
- Asimismo, se ha atendido al posible uso final al que pueden ser destinadas estas Áreas de Vertido a la hora de configurar parte de la estructura de infraestructuras, equipamientos e instalaciones de relevancia estratégica en el Sistema Territorial Insular.

Aparte de las garantías financieras o equivalentes, para la rehabilitación de un espacio afectado por el aprovechamiento de recursos mineros o por vertido autorizado y controlado de residuos inertes es necesario elaborar el correspondiente Plan de Restauración, según la normativa de aplicación.

A pesar de su denominación, estos documentos más bien se refieren al tratamiento paisajístico del ámbito afectado por las actividades mineras, y en su caso depósito de residuos inertes previamente clasificados, de forma que se devuelva el terreno a un estado satisfactorio, en particular y según los casos, en lo que se refiere a la calidad del suelo, la fauna, los hábitats naturales, los sistemas de agua dulce, el paisaje y los usos beneficiosos apropiados.

Entre otros contenidos, los Planes de Restauración deben de incorporar los llamados planes de gestión de residuos, que son planes enfocados a la reducción, tratamiento, recuperación y eliminación de los residuos inertes. Principalmente, se consideran residuos inertes aquellos que se generen en una obra de construcción o demolición de edificaciones, instalaciones y construcciones de cualquier índole, tanto procedente de obras mayores como menores (tierras, escombros y similares).

Así pues, se ha realizado una tipificación de determinados ámbitos ambientalmente degradados o áreas susceptibles de restauración ambiental, con capacidad en algunos casos para acoger el vertido de residuos inertes, que se diferencian de las Áreas de Restauración Prioritaria aunque puedan estar incluidas en ellas. En las mismas, previamente a cualquier actuación ambiental, será necesario elaborar el correspondiente Plan de Restauración que delimite el alcance y contenido de las actuaciones propuestas.

En el presente Plan, se identifican las siguientes Áreas Extractivas o de Vertido a Restaurar (AVR), cuyas determinaciones de restauración de ordenación se justifican por la necesaria recuperación de las condiciones ambientales, paisajísticas y topográficas originarias.

▪ **AVR-01 Barranquillo del Caidero**

Este ámbito de vertido irregular de tierras se encuentra en una zona de suaves pendientes con la presencia de áreas de cultivo, amplias extensiones de matorral y algunas edificaciones dispersas.

Se debería redactar un Plan de Restauración de todo el ámbito, antes de continuar la actividad, que estudie la capacidad de acogida del área y contemple la eliminación y traslado con carácter prioritario de los vertidos en la ladera próxima al cauce.

▪ **AVR-02 Llanos de Montaña Pelada**

Este ámbito de vertido se localiza en los Llanos de Agaete, muy cerca de una cantera de fonolitas existentes, asociado a los movimientos de tierras para la construcción de un campo de golf que finalmente no se realizó.

El área debe ser restaurada y devuelta a su estado original, a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración del matorral de leguminosas.

▪ **AVR-03 Barranquillo de Juan Delgado**

Este ámbito de vertido se localiza en los Llanos de Agaete, muy cerca de una cantera de fonolitas existentes, asociado a los movimientos de tierras para la construcción de un campo de golf que finalmente no se realizó.

El área debe ser restaurada y devuelta a su estado original, a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración de la vegetación basal, matorral de leguminosas.

▪ **AVR-04 Charco de San Francisco**

Se trata de un ámbito de vertido de tierras y escombros, al sureste de la cantera activa de Amagro, dentro del Monumento Natural de Amagro, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria para el presente Plan.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario y devuelta a su estado original, a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de un perfil topográfico resultante similar al originario, para favorecer la regeneración de la vegetación basal de la zona.

▪ **AVR-05 El Sobradillo**

Se trata de un ámbito de vertido de tierras, cercano a la ZEC marina Costa de Sardina y rodeado al sur y al este por cultivos bajo plástico, el cual se ha adaptado como pista de motocross.

El área debe ser restaurada a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos.

▪ **AVR-06 Roque Prieto**

Se trata de un ámbito de vertido de tierras y escombros sobre terrenos piroclásticos roturados, ubicado en el margen de varios invernaderos.

El área debe ser restaurada a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, bien para su explotación agraria o, en su defecto, para favorecer la regeneración de la vegetación costera.

▪ **AVR-07 Berbería**

Es un ámbito de vertido reciente que puede haberse generado en las obras de ampliación que se han llevado a cabo en la GC-2, próxima a explotaciones agrícolas bajo plástico y al ZEC Punta del Mármol, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria para el presente Plan.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario y devuelta a su estado original, a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos

existentes se centre en la restauración de las zonas afectadas por la construcción de la GC-2, bien para su explotación agraria o, en su defecto, para favorecer la regeneración del matorral.

▪ **AVR-08 Barranquillo del Río I. Llano Alegre**

Es un ámbito de vertido reciente en el fondo plano de un barranquillo próximo a la ZEC Punta del Mármol, que puede haberse generado en las obras de ampliación que se han llevado a cabo en la GC-2.

El área debe ser restaurada a través de un Plan de Restauración que se centre en la restauración de las zonas afectadas por la construcción de la GC-2 para favorecer la regeneración del cardonal-tabaibal.

▪ **AVR-09 Barranquillo del Río II. Llano Alegre**

Es un ámbito de vertido reciente ubicado en una zona de acantilados marinos próxima a la ZEC Punta del Mármol, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria para el presente Plan, que puede haberse generado en las obras de ampliación que se han llevado a cabo en la GC-2.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la restauración de las zonas afectadas por la construcción de la GC-2, bien para su explotación agraria o, en su defecto, para favorecer la regeneración del matorral.

▪ **AVR-10 Callao de Tinoca**

Es un ámbito de vertido reciente ubicado en una zona de acantilados marinos, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria para el presente Plan, que puede haberse generado en las obras de ampliación que se han llevado a cabo en la GC-2.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la restauración de las zonas afectadas por la construcción de la GC-2.

▪ **AVR-11 Calacio. Las Medianías**

Se trata de un ámbito muy degradado por la acumulación de basuras y escombros de este antiguo vertedero de Telde, ubicado en las proximidades del conjunto de volcanes de Rosiana, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria por el presente Plan. Destaca la presencia de tabaibas, aulagas y algunos elementos patrimoniales de interés.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración del cardonal-tabaibal.

▪ **AVR-12 Los Corralillos**

Se trata de un ámbito muy degradado por la acumulación de basuras y escombros de este antiguo vertedero de Agüimes, ubicado en una zona de depósitos aluviales allanada, en el cual destaca la presencia de tabaibas y aulagas.

El área debe ser restaurada a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración del cardonal-tabaibal.

▪ **AVR-13 Las Guirreras**

Se trata de un ámbito muy degradado por la acumulación de basuras y escombros de este otro antiguo vertedero de Agüimes, ubicado en una zona con pequeños desniveles y edificación dispersa.

El área debe ser restaurada a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración del cardonal-tabaibal.

▪ **AVR-14 Barranquillo del Vento**

Es un ámbito de vertido de tierras y escombros, próximo a invernaderos y áreas residenciales, limítrofe con el Monumento Natural de Tauro y en parte dentro de la ZEC Macizo de Tauro II.

El área debe ser restaurada a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración de la vegetación de la zona.

▪ **AVR-15 Degollada de Balito**

Se trata de un tramo de barranco en el que destaca la presencia de multitud de rellenos en ladera y que se encuentra muy próximo a una zona residencial.

Se debería redactar un Plan de Restauración de todo el ámbito, antes de continuar la actividad, que estudie la capacidad de acogida del área y contemple la regeneración del cardonal-tabaibal.

▪ **AVR-16 Barranco de Puerto Rico**

Se trata de un área de barranco con presencia de vertidos que han generado desniveles, en el cual destaca la presencia de cúmulos de tierras y escombros con taludes inestables. Está situado dentro de la ZEC Macizo de Tauro II, próximo a una unidad arqueológica de interés, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria por el presente Plan.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario a través de un Plan de Restauración que partiendo del traslado y/o reutilización gradual de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración del cardonal-tabaibal.

▪ **AVR-17 Barranco del Lechugal**

Se trata de un área de barranco con presencia de vertidos que han generado abundantes desniveles topográficos, que se encuentra parcialmente ocupada por las obras de prolongación de la GC-1 y es colindante con una unidad arqueológica de interés, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria por el presente Plan.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario a través de un Plan de Restauración que partiendo del traslado y/o reutilización gradual de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración del cardonal-tabaibal.

▪ **AVR-18 La Candelaria**

Se trata de un área de barranco con presencia de vertidos que ha generado una topografía llana, aunque con muchas roturaciones y desniveles, que se encuentra próxima a una unidad arqueológica de interés y a un área residencial y turística, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria por el presente Plan.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario a través de un Plan de Restauración que se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración del cardonal-tabaibal.

▪ **AVR-19 Barranquillo de La Candelaria**

Se trata de un área de barranco con presencia de vertidos que ha generado una topografía llana, aunque con muchas roturaciones y desniveles, que se encuentra

parcialmente ocupada por las obras de prolongación de la GC-1 y está próxima a un área residencial y turística.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario a través de un Plan de Restauración que partiendo del traslado y/o reutilización gradual de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración del cardonal-tabaibal.

▪ **AVR-20 Barranco de Tauro**

Es un ámbito allanado con multitud de acopios de tierras y escombros, situada en una zona de depósitos aluviales.

El área debe ser restaurada y devuelta a su estado original, a través de un Plan de Restauración que se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración del cardonal-tabaibal.

▪ **AVR-21 Barranco del Cura**

Se trata de un área de traquitas con un importante desmonte topográfico, cuyo valor geológico justifica su consideración como ámbito de restauración prioritaria por el presente Plan.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario a través de un Plan de Restauración que partiendo del traslado y/o reutilización gradual de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración del matorral de la zona.

▪ **AVR-22 Barranco de Taurito**

Se trata de un área de barranco con abundante acumulación de tierras y escombros que ha generado una topografía de taludes a lo largo del cauce del barranco, que se encuentra próxima a un área residencial y turística, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria por el presente Plan.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario a través de un Plan de Restauración que partiendo del traslado y/o reutilización gradual de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración del cardonal-tabaibal.

▪ **AVR-23 Barranquillo del Cortijo (T.M. Las Palmas de Gran Canaria)**

Se trata de un área de barranco con abundante acumulación de tierras y escombros que ha generado un nuevo perfil en la cabecera del cauce del barranco, que se encuentra próxima a un área residencial, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria por el presente Plan.

El área debe ser restaurada a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, para favorecer la regeneración de la vegetación de la zona.

▪ **AVR-24 Las Goteras Bajas (T.M. Las Palmas de Gran Canaria)**

Se trata de una antigua cantera de extracción de fonolitas en la ladera sur del Barranco de Las Goteras, dentro del Paisaje Protegido de Pino Santo, en la que ha habido vertido de tierras y escombros, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria para el presente Plan.

El área debe acompañar su restauración ambiental con la actividad extractiva a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de un perfil topográfico resultante similar al originario cuando finalice la actividad extractiva autorizada, para favorecer la regeneración de la vegetación basal de la zona.

▪ **AVR-25 Montaña de Troya (T.M. Vega de San Mateo).**

Se trata de una antigua cantera de extracción de picón en la ladera suroeste de la Montaña de Troya, que ha afectado al perfil topográfico de este cono volcánico, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria para el presente Plan.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario y devuelta a su estado original, a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de un perfil topográfico resultante similar al originario, para favorecer la regeneración de la vegetación basal de la zona.

▪ **AVR-26 Montaña de Los Espinales (T.M. Agüimes)**

Se trata de una antigua cantera de extracción de tierra vegetal en la Montaña de Los Espinales, que ha afectado al perfil topográfico de este promontorio, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria para el presente Plan.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario y devuelta a su estado original, a través de un Plan de Restauración que partiendo de la eliminación de los vertidos existentes se centre en la recuperación de los suelos, y su integración en la pieza agrícola circundante.

▪ **AVR-27 Llanos de Tenefé (T.M. Santa Lucía de Tirajana)**

Se trata de una antigua cantera de extracción de árido de barranco cercana a la desembocadura del Barranco de Tirajana, que ha afectado al perfil topográfico de esta amplia formación deltaica, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria para el presente Plan.

El área debe acompañar su restauración ambiental con la actividad extractiva a través de un Plan de Restauración que se centre en la recuperación de los suelos cuando finalice la actividad extractiva autorizada, para favorecer su integración en la pieza agrícola circundante.

▪ **AVR-28 El Montañón (T.M. San Bartolomé de Tirajana)**

Se trata de una antigua cantera de extracción de fonolitas en la ladera este de El Montañón, dentro del Paisaje Protegido de Fataga, en la que ha desaparecido parcialmente este elemento geomorfológico próximo a la conexión de los barrancos de Fataga y Los Vicentes, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria para el presente Plan.

El área debe acompañar su restauración ambiental con la actividad extractiva a través de un Plan de Restauración que se centre en la reconfiguración del interfluvio entre los dos barrancos, resolviendo el perfil topográfico resultante de El Montañón cuando finalice la actividad extractiva autorizada, para favorecer la regeneración vegetal de la zona.

▪ **AVR-29 Tierras Blancas (T.M. Valleseco)**

Se trata de una antigua cantera de extracción de tierra vegetal en la zona de Tierras Blancas, dentro del Paisaje Protegido de Las Cumbres, que ha afectado al perfil topográfico de este promontorio, por lo que se considera un ámbito de restauración prioritaria para el presente Plan.

El área debe ser restaurada con carácter prioritario y devuelta a su estado original, a través de un Plan de Restauración que se centre en la recuperación de un perfil topográfico resultante similar al originario, para favorecer la regeneración de la vegetación basal de la zona.

6.6.4.1.5. Otras áreas de integración ambiental de actuaciones estructurantes.

Además de las Áreas de Restauración Prioritaria, durante la evaluación ambiental del presente Plan se han identificado otros ámbitos en los que se prevén actuaciones territoriales

estructurantes cuya localización en entornos de alta fragilidad paisajística, o con presencia de valores naturales singulares, requiere garantizar una plena y adecuada integración ambiental y paisajística de los usos previstos.

Cada uno de estos ámbitos se han incorporado a los Ámbitos de Ordenación Estratégica identificados en cada Ámbito Territorial en que se subdivide el Modelo de Ordenación Insular, para que sean objeto de una ordenación integrada y global, no pudiendo ser objeto de actuaciones parciales o puntuales. Las determinaciones ambientales que condicionan la ordenación territorial de estos ámbitos han sido incorporadas a las correspondientes Fichas de Actuaciones Territoriales del presente Plan.

Por esta razón, aunque en algunos casos se identifican como Áreas Libres con Equipamiento, de manera especial se les exige una evaluación de la capacidad de acogida real de las actuaciones previstas así como un análisis territorial de alternativas para la implantación, de tal forma que su desarrollo urbanístico sea plenamente compatible con los valores naturales, culturales y/o paisajísticos identificados en el presente Plan.

A tal efecto, los planes y proyectos de actuación que se desarrollen en dicho ámbitos deberán valorar de forma especial y expresa los efectos de las actuaciones correspondientes sobre los valores y fragilidades que se han identificado en la evaluación ambiental del presente Plan, que se exponen a continuación junto con la descripción de cada área, con el objetivo de compatibilizar las actuaciones con la protección de dichos valores.

1) Llanos de Montaña Pelada (T.M. Gáldar)

Se localiza colindante con el Monumento Natural de Amagro, las laderas del Barranquillo de Juan Delgado y las laderas de los Llanos de Botija.

Conforma un llano situado en un lugar elevado por el que se accede a la Montaña de Amagro, actualmente muy degradado por actividades extractivas y vertidos ilegales, un proceso de deterioro que se ha intensificado durante los últimos años.

El equipamiento que se implante habrá de resolver de manera especial los bordes de contacto con las zonas colindantes en todo su entorno de forma que no se produzcan nuevas alteraciones de las mismas y se restauren en la mayor medida posible los impactos actualmente existentes y se eviten impactos visuales sobre la vertiente de Sardina y Botija, debiendo quedar plenamente integradas paisajísticamente todas las intervenciones.

Se trata de un sector muy sensible a la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones y movimientos de tierra que habrán de integrarse plenamente en el paisaje y en su entorno, seleccionando las ubicaciones más favorables desde dicho punto de vista.

2) Plataforma costera de San Felipe (T.M. Santa María de Guía y Moya)

Ocupa la totalidad de la plataforma costera situada entre El Roque y San Felipe.

Se trata de un paisaje actualmente abierto muy sensible a la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones y movimientos de tierra que habrán de integrarse plenamente en el paisaje y en su entorno, seleccionando las ubicaciones más favorables desde dicho punto de vista.

3) Lomas de Los Giles (T.M. Las Palmas de Gran Canaria)

La altísima exposición visual de estas lomas y la extraordinaria fragilidad de todas ellas y muy en especial las constituidas por laderas alomadas de cierta pendiente en el sector de los Lomos de los Henríquez.

El valor paisajístico del espacio abierto de las lomas, que conforman una unidad paisajística con el Barranco de Tamaraceite, de alto valor ambiental y geomorfológico.

4) Lomo Gordo (Morro de la Cruz) (T.M. Telde)

La colindancia del ámbito con el Barranco de Silva y barranquillos subsidiarios en los que se han de evitar alteraciones directas e indirectas y de tipo paisajístico.

5) Barranco de Las Palmas (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Barranco encajado de muy alto valor paisajístico, con laderas escarpadas de alto valor natural y un fondo de barranco en excelente estado de conservación que ha de ser preservado sin alteraciones de su morfología ni en su vegetación.

Se trata de un sector muy sensible a la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones y movimientos de tierra que habrán de integrarse plenamente en el paisaje y en su entorno, seleccionando las ubicaciones más favorables desde dicho punto de vista.

6) Lomo de Pajaritos (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Se localiza en lomos con una alta incidencia visual desde el entorno colindante, de alto valor natural y paisajístico.

Las actuaciones que se realicen en el mismo han de evitar de manera especial los impactos paisajísticos sobre dichas zonas protegidas, tanto de forma directa (vertidos u otras alteraciones de dichas zonas y de las zonas colindantes con ellas) o indirecta, afectando a la visión del Lomo desde dichas zonas naturales.

Se trata de un sector muy sensible a la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones y movimientos de tierra que habrán de integrarse plenamente en el paisaje y en su entorno, seleccionando las ubicaciones más favorables desde dicho punto de vista.

7) Sector Lomo Galeón – Lomo de Pasito Blanco (T.M. San Bartolomé de Tirajana)

Se localiza en un territorio costero conformado por valles, barrancos y lomas caracterizado por terrenos naturales (zonas de mayor pendiente) y sectores de antiguos cultivos de tomatero, hoy completamente abandonados, localizado en el último tramo no urbanizado existente en el litoral de la zona turística de San Bartolomé de Tirajana.

Se trata de un sector muy sensible a la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones y movimientos de tierra que habrán de integrarse plenamente en el paisaje y en su entorno, seleccionando las ubicaciones más favorables desde dicho punto de vista.

El objetivo es la protección del litoral y del paisaje en general, especialmente el paisaje visible desde la zona costera y el mar, preservando de alteración y ocupación las laderas y localizaciones de mayor incidencia paisajística.

8) Alto de la Junta de los Caminos (T.M. Mogán)

Se localiza en los interfluvios de escasa pendiente situados en una posición elevada, muy expuesta y situada entre barrancos de muy alto valor ambiental conformado por excelentes tabaibales dulces.

Se trata de un sector muy sensible a la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones y movimientos de tierra que habrán de integrarse plenamente en el paisaje y en su entorno, seleccionando las ubicaciones más favorables desde dicho punto de vista.

9) Catanga (T.M. Mogán)

Se localiza en los interfluvios de escasa pendiente situados en una posición elevada, muy expuesta y situada entre barrancos de muy alto valor ambiental con su vegetación natural bien conservada.

Se trata de un sector muy sensible a la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones y movimientos de tierra que habrán de integrarse plenamente en el paisaje y en su entorno, seleccionando las ubicaciones más favorables desde dicho punto de vista.

10) Costa litoral de Playa de La Aldea (T.M. La Aldea de San Nicolás).

Se localiza en los dos sectores, uno al norte y otro al sur del Charco de La Aldea, no ocupados en el litoral del Valle de La Aldea, y colindantes con el tramo final del barranco de La Aldea, con vegetación de fondo de cauce de alto interés y valor natural, incluyendo el propio Charco de la Aldea y un bosque de tarajales.

El objetivo es que las actuaciones que pudieran realizarse se integren en el actual paisaje, no buscando destacar en el mismo, retranqueando las edificaciones e instalaciones en la mayor medida posible del cauce del barranco y de los terrenos litorales.

11) La Punta (T.M. La Aldea de San Nicolás)

Se localiza en un sector interior del Valle de La Aldea, muy expuesto a las vistas desde el propio valle.

Se trata de un sector muy sensible a la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones y movimientos de tierra que habrán de integrarse plenamente en la ordenación, seleccionando las ubicaciones más favorables desde dicho punto de vista.

6.6.4.1.6. Propósitos de ordenación insular en materia de recursos paisajísticos

El paisaje es un concepto atribuible a cualquier parte del territorio. De acuerdo con la Convención Europea del Paisaje, las actuaciones sobre los recursos paisajísticos deben ir enfocadas a la conservación y mantenimiento de los aspectos significativos o característicos de un paisaje, guiando y armonizando las transformaciones inducidas en él por la evolución social, económica y ambiental hacia la mejora, restauración o creación de paisajes cuyo carácter resulte de la integración de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones.

En este sentido, las determinaciones de este Plan sobre ordenación de los recursos paisajísticos deben cubrir los siguientes propósitos sectoriales:

- Frenar el deterioro geomorfológico y la alteración de las condiciones superficiales naturales del suelo.
- Restaurar en su caso los impactos ocasionados por actividades extractivas o de vertidos, u ocasionados por otras obras y actuaciones de diversa índole.
- Integrar ambiental y territorialmente las intervenciones previstas, controlando la implantación de nuevas edificaciones, viales y otras alteraciones del suelo.
- Identificar los paisajes en el conjunto del territorio insular, analizando sus cualidades territoriales para el uso público, para la divulgación y/o para la educación ambiental.

6.6.4.2. El Patrimonio Histórico y Cultural como recurso desde la perspectiva territorial

El patrimonio histórico y cultural está compuesto por el patrimonio arqueológico, el patrimonio arquitectónico (monumentos y conjuntos históricos), el patrimonio etnográfico y los sitios históricos. Los elementos más relevantes de cada categoría están protegidos mediante su declaración como Bienes de Interés Cultural.

El patrimonio histórico y cultural es testigo de la historia de Gran Canaria, del paso de distintos pueblos y de distintas épocas, que han ido conformando el acervo mestizo de la Isla. Su conservación no sólo permite preservar el conocimiento acerca de las antiguas formas de poblar

el territorio y cómo vivían y se relacionaban quienes habitaban la Isla, sino que, en muchos casos, aporta un valor y un atractivo añadido a los recursos naturales del entorno y son elementos fundamentales en la configuración del paisaje.

Dicho legado cultural se encuentra afectado por el cambio que supone la evolución y transformación de la sociedad que de ser en el pasado predominantemente agrícola ha evolucionado hasta la sociedad de servicios actual, que fundamenta su base económica en la actividad turística.

En este marco actual y teniendo muy presente la fragilidad del patrimonio histórico y cultural, se deben articular acciones que potencien el valor del mismo, al tiempo que se fomente su integración y su consideración como recurso.

Como se ha señalado, los elementos patrimoniales más destacados cuentan con figuras de protección que garantizan su preservación. En los últimos tiempos, se ha actuado no sólo en base a medidas estrictas de protección, sino también poniéndose mayor atención y esfuerzo en la inversión pública para la puesta en uso del patrimonio histórico y cultural. Sin embargo la realidad es que no todos los elementos patrimoniales gozan de un adecuado estado de conservación. Estas áreas y enclaves deben ser protegidos de manera que sean valorados apropiadamente por la sociedad e integrados en la actividad del territorio, evitando que se conviertan en “reservas culturales”.

Tal como se expone en la Estrategia Territorial Europea acordada en Postdam en mayo de 1.999, debido a las distintas presiones que amenazan al patrimonio histórico y cultural, aunque a veces se puedan justificar medidas estrictas de protección, a menudo es más acertado incluir la protección y gestión de las zonas amenazadas dentro de estrategias de desarrollo territorial de zonas más extensas, debiendo considerarse el patrimonio histórico y cultural como un recurso económico de importancia para el desarrollo territorial.

Dicha Estrategia Territorial Europea manifiesta que el valor económico del patrimonio histórico y cultural no reside únicamente en su interés turístico, sino también en su atractivo para la inversión, siendo necesario recurrir a un enfoque creativo para poner freno al abandono, deterioro y destrucción del mismo, y fomentarse la creación de equipamientos culturales, valorizando los espacios públicos y revitalizando los monumentos, debiendo con ello conseguir que el desarrollo cultural desempeñe un papel de equilibrio social y territorial.

6.6.4.2.1. La ordenación de los recursos patrimoniales en el PIO/GC 2004

La Administración Insular acometió la protección y conservación de los recursos patrimoniales a través de una serie de criterios dirigidos hacia la ordenación territorial del patrimonio histórico insular, buscando promover la integración del patrimonio histórico y cultural en la planificación de los espacios naturales, territorial y urbanística, tratando de alcanzar la integración y coordinación de los elementos patrimoniales con las estrategias territoriales del propio Modelo de Ordenación Insular.

La visión integral del patrimonio histórico y cultural insular implicaba, a la vez que la puesta en valor de los propios elementos patrimoniales, potenciando con ello los aspectos singulares y siempre en función de su interés, la puesta en valor de aquellos espacios de valor patrimonial en los que se superponen diversos elementos patrimoniales significativos, lo que permite proteger y gestionar en su conjunto tales espacios a través de estrategias de desarrollo territorial, atendiendo a la realidad y heterogeneidad del territorio insular.

Estos espacios de valor patrimonial fueron identificados en el anterior Plan mediante la definición de las Áreas de Relevante Interés Patrimonial (ARIP) y los Enclaves Estratégicos.

- Las Áreas de Relevante Interés Patrimonial son ámbitos territoriales donde se localiza un conjunto de elementos patrimoniales de interés que cualifican ese territorio dando lugar a un paisaje y formas de organización en el territorio que lo diferencia de otras zonas de la Isla.

En algunos casos incorporaban, además, los principales núcleos tradicionales formados a partir de caseríos trogloditas, además de aquellos yacimientos arqueológicos de mayor relevancia y cuyo interés podía ponerse en relación con los núcleos de casas–cuevas característicos del pasado protohistórico insular, que han ido perviviendo en uso hasta la actualidad.

- A su vez, en cada ARIP se definían uno o más Enclaves Estratégicos, que son aquellos elementos patrimoniales, o conjunto de elementos patrimoniales, de mayor valor que debían ser conservados y gestionados especialmente por su potencial como centro neurálgico de la actividad patrimonial, como sede de centros de interpretación y demás, así como principales focos de atracción turística.

El objetivo final que se perseguía, tanto con las Áreas de Relevante Interés Patrimonial como con los Enclaves Estratégicos, era la preservación y revitalización del patrimonio cultural, creando a su vez una red insular de elementos patrimoniales que se integrase en la oferta educativa, cultural y turística de Gran Canaria, sobre la que aplicar medidas y programas específicos de conservación y recuperación de su patrimonio cultural y el paisaje identitario que las conformaban.

A través de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Patrimonio Histórico, o PTE-6 se debía promover la integración del patrimonio histórico y cultural en la planificación de los espacios naturales, territorial y urbanística.

Dada la trascendencia que la ordenación de los conjuntos históricos, sitios etnológicos y zonas arqueológicas, así como de los valores arquitectónicos y etnográficos del medio rural, tienen para la estructura territorial insular se establecieron determinaciones específicas de aplicación y criterios de ordenación y gestión diferenciados en ausencia del PTE-06.

Este instrumentose propone orientar desde la perspectiva de la protección, conservación y difusión de sus valores históricos, culturales y científicos, al tiempo que su tratamiento desde el planeamiento, el rol del patrimonio histórico y cultural en el desarrollo económico de la Isla.

Para ello, busca poner en marcha estrategias adecuadas de ordenación para la intervención integral en el patrimonio histórico y cultural. Estas estrategias no sólo deben coadyuvar a integrar los elementos patrimoniales en el desarrollo territorial de zonas más extensas que las que ocupa el propio bien o conjunto de bienes, sino que debe garantizar la protección de los elementos patrimoniales y de su entorno.

Con todo, los niveles de intervención o estrategias contempladas y formuladas en el PTE-6 para cubrir lo expuesto anteriormente son: la información y documentación de cara a mantener actualizada, unificada y sistematizada las bases documentales del patrimonio histórico y cultural insular; la protección para dirigir las necesarias acciones preventivas para los elementos patrimoniales, tanto individualmente como en su conjunto; la conservación, restauración y rehabilitación como acciones directas para el mantenimiento de los elementos patrimoniales; y la difusión como acción final que permite la transmisión e interpretación del legado histórico y cultural de Gran Canaria.

6.6.4.2.2. Los instrumentos básicos de identificación y protección de los recursos patrimoniales

Según el diagnóstico llevado a cabo en la Memoria Informativa, las cuatro herramientas a priori más eficaces para la protección de los elementos patrimoniales son los catálogos municipales, la consideración de los bienes inmuebles en alguna de las categorías de Bien de Interés Cultural con el desarrollo de Planes Especiales de Protección o Planes Especiales de Ordenación, la categorización del suelo con valores culturales y, por último, la consideración de los bienes incluidos en el catálogo insular de patrimonio.

- El **catálogo municipal** es el instrumento específico y orientado para la protección del patrimonio histórico y cultural, tal como lo recoge el artículo 39 del TRLOTENC'00. Debe atender a la naturaleza del patrimonio que se quiere proteger, puesto que las

características y medidas a implementar de cada una de ellas difieren por lo que se diferencian por categorías: paleontológica, arqueológica, etnográfica o arquitectónica.

El hecho de que un elemento patrimonial se encuentre inscrito en el catálogo municipal le otorga una protección jurídica en función de los niveles de protección establecidos, que limitan el tipo de intervención en relación al planeamiento urbanístico y territorial, para mejorar su gestión y tutela.

- La declaración o incoación de los **bienes de interés cultural** conllevan automáticamente un régimen singular de protección de aquellos elementos patrimoniales que ostenten notorios valores, no pudiendo realizarse ninguna intervención en ellos sin la autorización del Cabildo Insular.

Complementariamente, en el caso de los Conjuntos históricos, Zonas Arqueológicas y Sitios Históricos existe la posibilidad de elaborar un Plan Especial de Protección.

- Mediante la **categorización del suelo** para los valores patrimoniales en presencia se puede también disponer la protección de los elementos patrimoniales, o conjunto de elementos, de manera complementaria a los catálogos y a la declaración o incoación de bienes de interés cultural.

El artículo 51.2 del TRLOTENC'00 diferencia el suelo urbano de interés cultural para aquellos elementos de patrimonio arquitectónico o etnográfico, formen o no conjuntos independientemente de que sean bienes de interés cultural.

Asimismo, el artículo 55.a del TRLOTENC'00 diferencia entre otras categorías, el suelo rústico de protección natural y el suelo rústico de protección cultural, para la protección de los valores naturales, arqueológicos, etnográficos, así como su entorno inmediato. Finalmente, también se define un suelo rústico de asentamiento rural para las formas tradicionales de poblamiento rural.

- El **catálogo insular de patrimonio** incluye aquellos elementos que forman parte de los espacios de valor patrimonial de relevancia insular, en función de su grado de singularidad, o debido a su estado de conservación o fragilidad.

6.6.4.2.3. Los catálogos de protección como herramienta de gestión y tutela de los recursos patrimoniales

Para facilitar la investigación y divulgación en materia de patrimonio histórico y cultural constituye un objetivo principal la actualización, unificación y sistematización del inventario patrimonial insular y de sus bases documentales, sean insulares o municipales, estableciendo una gestión transversal de la información.

En este sentido, en la tabla siguiente se puede observar cómo se protege el patrimonio histórico y cultural por parte de las administraciones locales insulares, que en algunos casos es escaso, insuficiente o incluso inexistente.

Municipios	CATEGORIAS DE PATRIMONIO			
	Paleontológico	Arqueológico	Etnográfico	Arquitectónico
Agaete	--	Catálogo Arqueológico	Catálogo Etnográfico	Catálogo Arquitectónico
Agüimes	--	--	--	Catálogo Arquitectónico*
Artenara	--	--	--	--
Arucas	--	--	--	Catálogo Arquitectónico*
Firgas	--	--	Catálogo Etnográfico	Catálogo Arquitectónico
Gáldar	--	Carta Arqueológica	Catálogo Etnográfico	Catálogo Arquitectónico
Ingenio	--	--	Catálogo Etnográfico	Catálogo Arquitectónico

Municipios	CATEGORIAS DE PATRIMONIO			
	Paleontológico	Arqueológico	Etnográfico	Arquitectónico
La Aldea de San Nicolás	--	Carta Arqueológica	Catálogo Etnográfico	Catálogo Arquitectónico
Las Palmas de Gran Canaria	Catálogo ZIM	Catálogo Arqueológico	Catálogo Etnográfico	Catálogo Arquitectónico
Mogán	--	--	--	Catálogo Arquitectónico*
Moya	--	Carta Arqueológica	Catálogo Etnográfico	--
San Bartolomé de Tirajana	--	Carta Arqueológica	--	Catálogo de edificios, conjuntos y elementos de interés histórico-artístico*
Santa Brígida	--	--	--	--
Santa Lucía de Tirajana	--	--	--	Catálogo Arquitectónico*
Santa María de Guía	--	Carta Arqueológica	--	Catálogo Arquitectónico*
Tejeda	--	--	--	Catálogo Arquitectónico*
Telde	--	Carta Arqueológica	--	Catálogo Arquitectónico*
Teror	--	Carta Arqueológica	--	--
Valleseco	--	--	--	--
Valsequillo	--	--	--	Catálogo Arquitectónico*
Vega de San Mateo	--	--	--	Catálogo Arquitectónico*

(*) Contempla los Bienes etnográficos

(ZIM) Zonas de Interés Medioambiental

Al no haberse adaptado aún todos los municipios de la Isla al cumplimiento de la legislación vigente en materia de patrimonio histórico y cultural, la realidad actual de los catálogos para proteger las diversas categorías del patrimonio insular es muy dispar, no sólo por encontrarse desequilibrados unos municipios con respecto a otros, sino también porque determinadas categorías patrimoniales no gozan de suficiente protección o no han sido incluidas en los correspondientes catálogos o cartas.

- Para el caso de la categoría patrimonial paleontológica es, a día de hoy, la más desprotegida. No hay ningún municipio que tenga dentro de su catálogo reconocido los valores paleontológicos, a excepción de Las Palmas de Gran Canaria que lo incorpora en las Zonas de Interés Medioambiental. Tampoco la categorización del suelo se utiliza para proteger valores paleontológicos, ni la declaración o incoación de ningún yacimiento como Bien de Interés Cultural. Sin embargo, el catálogo insular de patrimonio identifica una serie de valores paleontológicos en Gran Canaria.
- El patrimonio arqueológico afortunadamente es una categoría que goza de una buena protección jurídica, debido al esfuerzo realizado en los últimos años por sistematizar la información. Este continuo proceso de actualización y mejora del inventario arqueológico inicia los primeros intentos en 1.940 con la Comisaría Provincial de Excavaciones Arqueológicas, pero no será hasta la década de los ochenta del pasado siglo cuando tome cuerpo definitivamente la elaboración de cartas arqueológicas municipales, convirtiéndose en la herramienta principal para la protección del patrimonio arqueológico.

Debido al proceso de transformación del territorio y a la labor de investigación llevada a cabo en la disciplina arqueológica, han ido apareciendo nuevos hallazgos arqueológicos que, ante la falta de actualización de las correspondientes cartas arqueológicas municipales, ha forzado a que el Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria, en el año 2.003, propusiese un modelo estandarizado de ficha, el programa Patrinet, para unificar el inventario arqueológico insular.

Asimismo, los bienes de interés cultural asociados al patrimonio arqueológico son bastante numerosos, atendiendo tanto al patrimonio terrestre como subacuático. De igual modo, la categorización del suelo como herramienta complementaria a la protección jurídica ha sido utilizada en un pequeño porcentaje de los yacimientos, mediante la delimitación de suelo rústico de protección cultural.

- El patrimonio etnográfico cuenta con el Inventario Etnográfico de Gran Canaria, realizado durante la década de los noventa del pasado siglo por la Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC), aportando un reconocimiento de los bienes identificados – muebles, inmuebles e intangibles – para su posible inclusión en las correspondientes cartas etnográficas.

De forma casi generalizada, y a pesar de contar con la base pormenorizada proporcionada por el Inventario Etnográfico de Gran Canaria, apenas tienen repercusión los bienes etnográficos protegidos, siendo solamente tres municipios los que cuentan con su carta etnográfica municipal, seis municipios carecen de protección alguna sobre el patrimonio etnográfico y los restantes lo incluyen dentro del catálogo arquitectónico, lo que genera cierta confusión en los criterios empleados para su identificación.

- El patrimonio arquitectónico se encuentra en una situación más propicia, pues cuenta como principal instrumento de protección jurídica con el catálogo arquitectónico municipal, que resulta muy operativo y eficaz. Sin embargo, el panorama actual en Gran Canaria es dispar y desequilibrado, al no contar la totalidad de los municipios con su catálogo elaborado y en vigor, ni se está llevando a cabo la actualización del instrumento de protección en la mayoría de los ayuntamientos, lo que supone una merma considerable en la protección del patrimonio arquitectónico.

Los bienes de interés cultural juegan un papel muy relevante dentro del patrimonio arquitectónico, en particular las figuras de protección de Monumento Histórico o de Conjunto Histórico, aunque la categorización de suelo urbano de interés cultural es un recurso para la protección muy poco utilizado desde los instrumentos urbanísticos de planeamiento.

A tenor del estado actual de protección municipal, se hace necesario gestionar un registro público informatizado en el que figuren inscritos la totalidad de bienes catalogados, mediante documentación que será aportada y actualizada por parte de los Ayuntamientos.

Esta tarea de información y documentación permitirá analizar la vinculación de los elementos patrimoniales, o conjunto de elementos patrimoniales, con su contexto territorial y su relación con el resto de recursos patrimoniales, así como con los recursos paisajísticos asociados.

De esta manera, en función del valor patrimonial que tenga un determinado elemento, o conjunto de elementos, se podrán emprender determinadas acciones legales de protección para garantizar su integridad, evitando o minimizando cualquier circunstancia que pueda afectarles.

En este sentido, el presente Plan de acuerdo con el PTE-6 recoge entre su información la valoración de los elementos patrimoniales y la selección de determinados espacios de valor patrimonial que permiten orientar la referida significación patrimonial de cara a su protección y difusión.

Así, se establecen medidas en el presente Plan dirigidas no sólo a atender a la conservación del propio elemento patrimonial, o conjunto de elementos, de que se trate sino también a su integración en el contexto territorial inmediato.

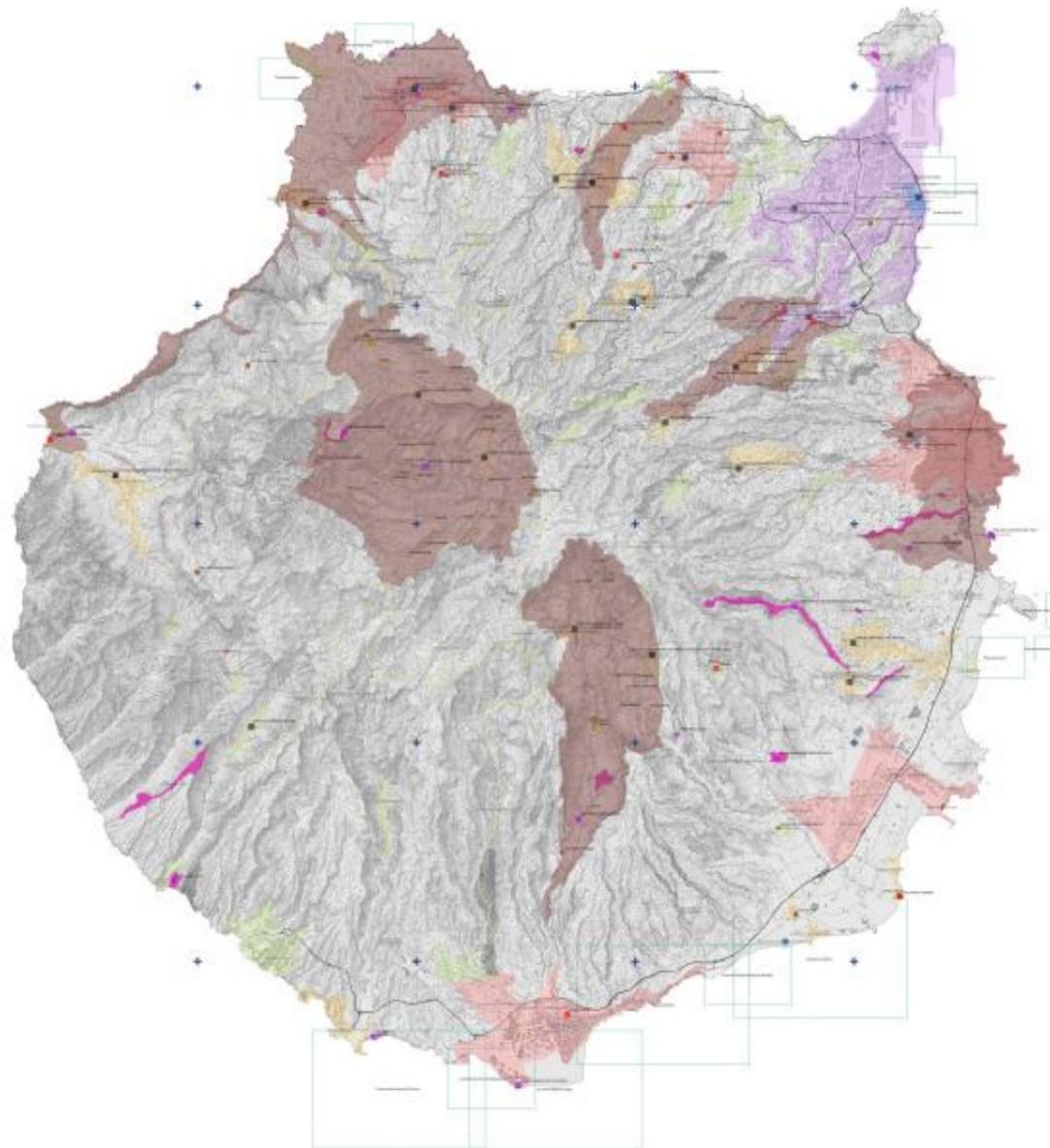
La conservación se orienta siempre bajo unas pautas que beneficien el valor patrimonial del propio elemento patrimonial y al interés social que tiene implícito, debiendo evitarse en todo momento cualquier afección negativa al mismo, o a su contexto territorial. El deterioro sobrevenido del contexto territorial termina también afectando a los elementos patrimoniales, desvinculándolos de su contexto de origen y, por tanto, desvirtuándolos para siempre.

6.6.4.2.4. Los espacios de valor patrimonial como hitos culturales y turísticos de difusión

Para completar la gestión del patrimonio histórico y cultural resulta indispensable su difusión al público, poniendo en valor la transmisión e interpretación de la herencia histórica y cultural de Gran Canaria.

Difundir el patrimonio histórico y cultural insular permitirá incrementar la conciencia social de su enorme valor e impulsará su conocimiento, valoración, protección y disfrute, por lo que el patrimonio histórico y cultural debe entenderse también como recurso económico, y por tanto como atractivo para inversiones, así como recurso social, potenciando los valores históricos y culturales para el interés general.

Estrategia Insular de Ordenación de Recursos Patrimoniales



Muchos de los elementos patrimoniales que se encuentran actualmente musealizados, y que por tanto forman una parte fundamental dentro del engranaje de comunicación del patrimonio histórico y cultural insular, sólo recogen a nivel informativo datos que conciernen estrictamente al propio bien, omitiendo en muchos casos aquella información que permite relacionarlos dentro de una estructura territorial y patrimonial mucho más amplia.

Esta visión aislada del elemento patrimonial no permite entender la importancia y significado del mismo en su contexto territorial, y limita las posibilidades de dar a conocer el conjunto de elementos patrimoniales que se encuentran próximos a él, o que guardan alguna relación con él mismo.

Por lo tanto, la ordenación del patrimonio histórico y cultural debe también buscar la compatibilización de la protección y conservación de los bienes significativos integrantes del mismo con su difusión, tanto cultural y científica como turística, de su contexto territorial, a nivel paisajístico y patrimonial.

La coordinación de estas líneas repercutirá en una mejor gestión para los elementos patrimoniales insulares, potenciando el reconocimiento, puesta en valor e interpretación del legado histórico y cultural de la Isla, y su participación en una oferta turística especializada y responsable, que complementa al actual turismo de “sol y playa”, potenciando y fomentando con ello los valores autóctonos.

Siguiendo las indicaciones del PTEOTI/GC, se propone la puesta en valor de determinadas piezas de nuestro territorio y de nuestro patrimonio por considerarlas de interés, en tanto dichos paisajes y elementos son representativos de una imagen singular y exclusiva de Gran Canaria como destino turístico diferenciado.

Estos espacios de valor patrimonial se configuran como los centros de difusión del patrimonio histórico y cultural insular, con una localización que debe ser ideal para cualificar la imagen tanto identitaria como turística de la isla de Gran Canaria, llenando de recursos antrópicos o subjetivos el Modelo de Ordenación Insular.

Estos enclaves se potencian como polos centrales de los valores patrimoniales más característicos de su contexto territorial, poniendo en relación los distintos elementos patrimoniales o conjunto de elementos de la red insular como estrategia insular de ordenación tanto de bienes patrimoniales de relevancia e interés insular como elementos geomorfológicos de gran valor ambiental y paisajístico.

6.6.4.2.5. Propósitos de ordenación insular en materia de recursos patrimoniales

A través de la aplicación de criterios generales de ordenación, el presente Plan pretende estructurar el patrimonio histórico y cultural insular dentro de un sistema de redes patrimoniales, en las que se ponga en relación territorial los distintos espacios de valor patrimonial dentro de una serie de itinerarios temáticos, por medio de los cuales se canalice la oferta cultural y turística en esta materia.

De forma general, las actuaciones patrimoniales que se lleven a cabo en estos espacios de valor patrimonial se orientarán a remarcar el papel divulgativo, cultural y turístico, de las distintas categorías de elementos patrimoniales existentes en su contexto territorial o área de influencia, fomentando la complementariedad e integración en la difusión del legado histórico y cultural.

En este sentido, las determinaciones de este Plan sobre ordenación de los recursos patrimoniales deben cubrir los siguientes propósitos sectoriales:

- Configurar una red insular de enclaves estratégicos de interés patrimonial, atendiendo a la heterogeneidad del territorio.
- Proteger y conservar los elementos de interés del patrimonio histórico y cultural insular, sin perjuicio de su aprovechamiento como recurso económico y social.

- Establecer criterios unificados de identificación y gestión del patrimonio paleontológico, arqueológico, etnográfico y arquitectónico en el planeamiento.
- Establecer criterios para la protección del valor paisajístico y cultural del contexto territorial de los elementos de interés del patrimonio histórico y cultural insular.
- Identificar aquellos recursos patrimoniales con aptitudes para constituirse en hitos de una nueva oferta turístico-divulgativa.

6.6.4.3. Las acciones de prevención en materia de calidad ambiental

Algunos de los recursos antrópicos, por su propia naturaleza, ubicación o por los procesos tecnológicos utilizados, constituyen una fuente de contaminación acústica, lumínica o del aire, por lo que pueden requerir que sean sometidas a un régimen de control y seguimiento más estricto en su implantación territorial.

Para la prevención contra los impactos acústicos, lumínicos y del aire que puedan conllevar los recursos antrópicos o subjetivos es necesario establecer medidas de actuación que tengan en consideración la Isla como una totalidad, como elemento de definición identitaria del territorio insular.

Los recursos de calidad ambiental son, por tanto, un componente esencial para prevenir, minimizar y corregir los efectos de las actividades potencialmente contaminadoras en el entorno, en beneficio de la fauna, la flora y los ecosistemas en general y la salud humana.

6.6.4.3.1. La ordenación frente a la contaminación lumínica y del aire en el PIO/GC 2004

Para la prevención en materia de calidad ambiental, la Administración Insular se planteó evitar nuevos deterioros significativos desde el punto de vista, al menos, de la contaminación lumínica y del aire.

En este sentido, por un lado, se establecieron determinaciones con objeto de prevenir procesos de contaminación atmosférica, en desarrollo de los criterios establecidos en la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del ambiente Atmosférico, y posteriores normas de desarrollo de ámbito estatal y autonómico.

Por otro lado, se planteaba abordar una disposición reguladora de la contaminación lumínica en Gran Canaria que regulara la iluminación exterior, tanto público como privada, el alumbrado ornamental, los focos u otras fuentes de luz, todo ello tanto en suelos urbanos y urbanizables como en suelos rústicos.

Estas determinaciones tenían por objeto establecer las medidas necesarias sobre industrias, actividades, medios de transporte, máquinas y, en general, sobre cualquier dispositivo o actuación, pública o privada, susceptible de producir contaminación ambiental o riesgo para la salud humana, para los recursos naturales y el ambiente.

Aunque las determinaciones relativas a la prevención en materia de calidad ambiental estaban distribuidas en todo el contenido del PIO/GC 2004, también se preveían unos criterios generales en materia de calidad del aire y de paisaje nocturno, en relación a la contaminación lumínica. Ambas cuestiones fueron consideradas en el Plan Territorial Especial del Paisaje, o PTE-5, que ha sido aprobado definitivamente por el Gobierno de Canarias con fecha 2 de abril de 2014, con la finalidad de establecer medidas para la protección, gestión y ordenación del mismo en base a una caracterización y valoración previa de los distintos paisajes de la isla de Gran Canaria.

Este documento realiza un análisis exhaustivo del paisaje en el Sistema Territorial Insular, estableciendo una estrategia insular programada, continua y coordinada, para mejorar significativamente la calidad visual del paisaje en Gran Canaria, para lo cual aborda la restauración de los impactos paisajísticos existentes y las zonas deterioradas por niveles de gravedad, tanto en ambientes naturales, como rurales o periurbanos, incluyendo la visión y

perspectiva de los núcleos urbanos y asentamientos de población desde el exterior de los mismos, incluida su percepción nocturna.

6.6.4.3.2. Propósitos de ordenación insular en materia de calidad ambiental

Con objeto de disminuir de forma significativa la contaminación lumínica en el ámbito insular, se han de adoptar aquellas medidas necesarias para iniciar un proceso gradual de adecuación de las luminarias, focos y lámparas de iluminación exterior para que las mismas minimicen su intensidad sobre los ritmos naturales de luz (día/noche) y sus efectos sobre la flora y la fauna.

Para ello, se han seguido los criterios y aportaciones del Servicio de Medio Ambiente del Cabildo de Gran Canaria, en relación a la *Declaración Starlight* en defensa del cielo nocturno y el derecho a la luz de las estrellas.

Asimismo, para la protección de la calidad del aire se han de establecer determinaciones para que los proyectos potencialmente contaminadores de la atmósfera que se sometan a autorización, señalen las emisiones contaminantes previstas (en cumplimiento del Real Decreto 100/2011, de 28 de enero) y las medidas correctoras y de seguimiento propuestas, sin perjuicio de la normativa estatal o regional que sea de aplicación.

En este sentido, las determinaciones de este Plan sobre ordenación en materia de calidad ambiental deben cubrir los siguientes propósitos sectoriales:

- Prevenir, minimizar y corregir los efectos de la contaminación lumínica, acústica y atmosférica en beneficio de la fauna, la flora y en general los ecosistemas y la salud humana.
- Preservar al máximo posible las condiciones naturales de las horas nocturnas, evitando la alteración de los niveles y ritmos naturales de luz y sonido (día/noche), así como sus efectos sobre la fauna protegida.
- Reducir el ruido o la luz intrusa o molesta en zonas distintas a las que se necesita iluminar y, en particular, en entornos naturales, litorales, en paisajes de alto valor relacionados con el cielo estrellado, en los lugares de observación o interés astronómico, y en el interior de edificios.
- Promover un uso inteligente y eficiente energéticamente del alumbrado exterior, sin menoscabo de la seguridad que debe proporcionar a los peatones, los vehículos y las propiedades.

6.7. PRM: Tejido Productivo Primario

El sector primario en su conjunto, excluida la actividad extractiva de la que se desarrolla su contenido en el apartado 6.6.2 de esta Memoria de Ordenación, sigue siendo una actividad económica importante tanto en el medio rural como en el marino de Gran Canaria, manteniendo un papel relevante en la vertebración de la economía rural de las medianías insulares. Sin embargo, el análisis económico de las variables fundamentales de estos sectores y de su participación en la economía insular, muestra que durante los últimos años el sector primario ha ido perdiendo peso en la estructura económica de Gran Canaria.

Esta pérdida de peso relativo de las actividades pesquera, agrícola, ganadera y forestal no significa que éstas sean actividades residuales, sino que han tenido una evolución negativa, en parte debido a la terciarización de la economía insular.

Con la introducción del turismo como actividad principal se ha generado una profunda transformación socioeconómica y territorial en Gran Canaria. Debido a que el modo de vida rural presenta claras desventajas con respecto al urbano, especialmente en cuanto a los servicios a los que se pueden acceder y a los ingresos que se pueden obtener, el desarrollo

turístico de la Isla ha ocasionado un drástico abandono de la pesca, agricultura y ganadería tradicional, que ha repercutido en importantes consecuencias ambientales, paisajísticas y sociales.

Incluso la agricultura de exportación, sujeta a elevados costes de producción y a oscilaciones de los mercados nacionales e internacionales de destino, ha resistido difícilmente a la atracción que los sectores terciario y secundario (especialmente el subsector de la construcción) han ejercido sobre la mano de obra insular, reduciendo su cuota de mercado y transformando su producción hacia el suministro de insumos a la industria alimentaria.

No obstante, en las últimas décadas, ha cobrado auge una nueva forma de explotación del mar y el campo. En el primer caso, la acuicultura, tanto terrestre como marina, ha sufrido un fuerte auge en los últimos años que ha permitido subsistir a la flota artesanal ante la bajada paulatina de capturas. Mientras que en el segundo caso la “agricultura a tiempo parcial” ha permitido cierta revitalización de la agricultura tradicional, a pesar de favorecer un incremento significativo del disperso edificatorio en torno a los pequeños núcleos rurales y costeros.

Este proceso determina, en diferentes sectores de la Isla, que sea ahora el espacio de la agricultura tradicional y de pastoreo el que se vea “invadido” por edificaciones con tipologías frecuentemente poco integradas en su entorno. Se perfila así un paisaje “agroubano”, en el que se entremezcla y confunde lo rural con lo urbano, que debe ser regulado y ordenado para evitar su atomización y pérdida de valor agrológico.

6.7.1. La actividad acuícola y pesquera en Gran Canaria

Con respecto a la actividad acuícola y pesquera, la propuesta genérica sobre este sector económico y su desarrollo debe plantearse sobre la base de la complementariedad y coordinación con el resto de las actividades portuarias y las medidas de protección del ámbito litoral insular propuestas en el presente Plan.

Si bien se trata de una actividad en permanente reconversión y ajuste a unas capturas en baja paulatina, se observa en la actualidad un cierto reajuste de la oferta con la demanda de forma que la actividad vuelve a ser rentable después de años de crisis y reajustes sucesivos, ya que Canarias presenta inmejorables condiciones para la pesca de todo tipo, y todo el año.

No obstante, a pesar de su papel tradicional y de su innegable presencia y predominio en los puertos, el sector pesquero debe reconvertirse no sólo en sus aspectos empresariales y de organización interna, sino en cuanto a la ocupación en los puertos se refiere. Las propuestas de ordenación deben hacerse además de manera coordinada con las propuestas de implantación de nuevas instalaciones acuícolas, tanto terrestres como marinas de manera que se optimicen su polivalencia y uso; no cabe hacer ampliaciones indiscriminadas de las instalaciones existentes o conceder nuevas concesiones acuícolas sino se plantea correctamente su gestión medioambiental posterior bajo criterios de concentración de impactos y eficacia en la aplicación de las medidas de control y seguimiento.

6.7.1.1. La ordenación de la actividad pesquera y acuícola en el PIO/GC 2004

La Administración Insular reguló la actividad pesquera en el PIO/GC 2004 estableciendo una diferenciación de partida entre la pesca de recreo (ya sea de altura, submarina o de orilla) y la pesca profesional, a partir de lo cual se incorporaban una serie de determinaciones en materia de pesca y acuicultura, cuyo desarrollo e implantación territorial se derivaba a dos Planes Territoriales Especiales: el Plan Territorial Especial de Pesca, el PTE-10, y el Plan Territorial Especial de Acuicultura, el PTE-11.

El Plan Territorial Especial de Pesca tenía como cometido la realización de un estudio de la capacidad pesquera de la Isla y del tamaño de los stocks, así como la realización de un censo de la flota litoral de embarcaciones dedicada a dicha actividad, ubicando su relación con los principales núcleos pesqueros y potenciando la creación de lonjas pesqueras que facilitasen la centralización, la comercialización y el control sanitario y fiscal pudiendo ubicarse en el área de servicio de los puertos deportivos.

Por su parte, el Plan Territorial Especial de Acuicultura debía establecer la ubicación de las jaulas marinas, definiendo su diseño y forma de operar, en base a una normativa similar a la que rige los vertidos de aguas urbanas por emisarios submarinos, para lo que debía incorporar un estudio microbiológico que permitiera discernir entre los tipos de microorganismos que se podrían utilizar en esta actividad como indicadores de contaminación.

Ambos instrumentos de planeamiento estaban sometidos a la legislación sectorial aplicable, que excluye del ámbito insular las competencias en la ordenación y regulación de la actividad pesquera y acuícola, por lo que algunas de las determinaciones establecidas en el PIO/GC 2004 excedían el ámbito de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística que le es propio.

6.7.1.2. La pesca en Gran Canaria y la protección de los recursos naturales en el ámbito litoral marino

La paulatina mejora de las instalaciones y servicios portuarios, así como el creciente cooperativismo y apoyo mutuo entre los propios pescadores todavía en activo, ha permitido que sobreviva la flota pesquera artesanal en Gran Canaria.

Además, a pesar de la dependencia de los caladeros externos y alejados, la facilidad para la comercialización de las capturas está ligada a la creciente demanda existente y la imagen de marca gastronómica que la producción local atesora desde hace años en los principales puertos autonómicos o insulares.

El alza del mercado turístico y el desarrollo incipiente de la actividad acuícola pueden ofrecer una actividad alternativa y complementaria al sector pesquero tradicional al permitir, por un lado, potenciar actividades turístico-pesqueras (pesca deportiva, pesca submarina, pesca tradicional, etc.); y, por otro lado, reconducir parte del personal de la flota pesquera a tareas de control y seguimiento de las nuevas concesiones acuícolas.

Por esta razón, en el presente Plan se ha reorientado la regulación dirigiéndola hacia la minimización de los efectos de la implantación de las instalaciones asociadas a la actividad acuícola, particularmente en las áreas marinas protegidas, y otros ámbitos de reconocidos valores naturales y paisajísticos en el ámbito litoral marino.

Esta tarea ha implicado la necesidad de establecer las determinaciones suficientes para que la implantación de estas instalaciones en el ámbito litoral marino tenga en consideración las condiciones particulares y especificidades ambientales de cada entorno litoral afectado, favoreciendo la concentración de las mismas al objeto de asegurar la integración en el paisaje y la conservación del patrimonio geomorfológico, de biodiversidad y de patrimonio subacuático de la Isla.

6.7.1.3. Propósitos de ordenación para la actividad acuícola y pesquera en el PIO/GC

De acuerdo con lo aquí expresado, las determinaciones del presente Plan se han establecido con el objetivo básico de establecer una regulación general suficiente para compatibilizar dichas

actividades con la adecuada protección y conservación de los recursos naturales en el ámbito litoral marino.

Necesaria e inevitablemente, habrá emplazamientos situados en Áreas Marinas Protegidas, en Lugares de Interés Comunitario, o en entornos litorales con valores naturales y paisajísticos reconocidos, por lo que se establecen las condiciones ambientales y de integración territorial adecuadas para garantizar que la localización de este tipo de instalaciones se ha seleccionado tras un estudio exhaustivo de la hidrodinámica y de los procesos ecológicos en presencia.

Todo ello conlleva la necesidad de que las determinaciones del presente Plan sobre ordenación de la actividad acuícola y pesquera cubran los siguientes propósitos sectoriales:

- Proteger de la sobreexplotación pesquera los recursos pesqueros y marisqueros de la Isla.
- Establecer criterios de localización y condiciones para la implantación de las instalaciones asociadas a la actividad acuícola.
- Asegurar una adecuada ordenación e integración ambiental y paisajística de las instalaciones dedicadas a la actividad acuícola.

6.7.2. Evolución de la actividad agraria insular: forestal, ganadera y agrícola.

El sector agropecuario canaria ha sostenido durante la segunda mitad del siglo pasado un proceso de innovación tecnológica nada despreciable. Los factores que principalmente han conducido a la inversión en tecnología por parte de empresas y productores son: la escasez de recursos naturales tan importantes como el agua y el suelo, el incremento de productividad, el ahorro de trabajo y la mejora de la calidad del producto comercializable.

Para paliar la escasez de agua se han adoptado sistemas de riego eficientes en el uso del agua, como son el riego localizado (goteros o microaspersores), y en algunas ocasiones el riego por aspersión, cada vez menos utilizado.

Al margen del aprovechamiento directo, el origen del agua para regadío procede de aguas superficiales, de manantiales o de escorrentía, que es almacenada con diversas infraestructuras colectivas e individuales con predominio de estas últimas; de aguas subterráneas obtenidas mediante galerías o pozos; de la desalación de agua y, finalmente, de las reutilizadas procedentes de la depuración de aguas urbanas.

Respecto a la escasez y coste del suelo se han extendido y mejorado las estructuras de los invernaderos, para rentabilizar la ocupación de suelo y optimizar el control climático, llegando a implantarse técnicas de cultivo hidropónico y, en algunos casos, aeropónicos.

Estas medidas, junto al desarrollo de nuevas variedades más productivas y con mayor grado de resistencia a patógenos o la implantación de técnicas de lucha integrada para control de plagas o sistemas de irrigación automatizada, con aporte de fertilizantes o control de pH y conductividad, han permitido incrementar la productividad.

Sin embargo, la mecanización depende mucho de las características orográficas y dimensionales de las explotaciones agrarias. Así, existe un grado de tecnificación relativamente alto, usándose maquinaria de cierta envergadura para las distintas labores de cultivo, siembra y recolección, en las fincas donde la orografía es más favorable; mientras que la escasa dimensión de las explotaciones ganaderas no favorece su tecnificación.

Si tenemos en cuenta, como un aspecto de la innovación tecnológica, a las Tecnologías de Información y Comunicación (T.I.C.), y en concreto a sus aplicaciones relacionadas con Internet (por ejemplo, el comercio electrónico), multimedia y programas informáticos de trabajos, hay que reseñar su bajo nivel de introducción en el sector agrícola estando aún por desarrollar en el medio rural, y en el sector agrícola en particular.

A excepción de la telefonía móvil, cuyo uso está prácticamente reducido a las grandes empresas exportadoras y principalmente orientadas a facilitar las decisiones comerciales con sus empresas en destino, estos procesos de modernización de las producciones agrícolas, ganaderas y forestales han estado ligados a la implementación de políticas agrarias a nivel europeo, estatal y autonómico.

Estas políticas agrarias han reconocido en la actividad agropecuaria no sólo una simple función productora de alimentos, sino también un carácter multifuncional en el territorio, puesto que contribuye a evitar la erosión de los suelos, al mantenimiento del paisaje rural y de los ecosistemas, y a crear puestos de trabajo en zonas donde la oferta de empleo está muy limitada y donde existen muchas limitaciones para el desempeño de otras actividades.

6.7.2.1. La Política Agraria Común

Las políticas agrarias, tanto a nivel europeo, estatal como autonómico, han reconocido la necesidad de tener en cuenta la estructura social de la agricultura y las desigualdades estructurales y naturales entre las distintas regiones agrarias, así como la conveniencia de efectuar gradualmente las oportunas adaptaciones para asegurar su competitividad en un mercado cada vez más globalizado.

La Política Agraria Común, o PAC, se creó en los años sesenta del pasado siglo, en un momento en que Europa era deficitaria en la mayoría de los productos alimenticios. Sus mecanismos se configuraron para resolver esa situación, siendo su función principal la de apoyar los precios y las rentas interiores mediante operaciones de intervención y sistemas de protección fronteriza.

La PAC ha sido, con gran diferencia, la política común más importante y uno de los elementos esenciales del sistema institucional de la Unión Europea. Sus objetivos están establecidos en el artículo 39 del Tratado de Roma y son:

- Incrementar la productividad.
- Garantizar un nivel de vida equitativo a la población agrícola.
- Estabilizar los mercados.
- Garantizar la seguridad de los abastecimientos.
- Asegurar al consumidor suministros a precios razonables.

Con la implantación en Canarias de la PAC, los productos canarios han tenido que adaptarse a nuevas normativas y prepararse para la competitividad, a través de una mejora en su calidad y una disminución en sus costes de producción. También deben afrontar la cobertura de un mercado interior con mayores exigencias y demandas.

A tal efecto, se aplica en Canarias el Régimen Específico de Abastecimiento (REA) que establece un reglamento para las excepciones a la PAC que fomentan la integración de las Islas Canarias en el comercio agrícola europeo, atendiendo a los costes elevados en el transporte de mercancías y condicionando la importación y exportación de los productos generados en las Islas.

6.7.2.2. La ordenación de los usos agropecuarios en el PIO/GC 2004

Gran Canaria es una isla compleja por la gran diversidad ambiental, paisajística y cultural de los ámbitos actuales y potenciales para el desarrollo de la actividad agropecuaria, lo que conlleva la necesidad de adecuación de la implantación de los diferentes usos agrarios, ganaderos y forestales a dichos valores.

Teniendo en cuenta la importancia estratégica del medio rural de la Isla, la amplia normativa sectorial de obligado cumplimiento y la situación concreta del sector agrario en Gran Canaria, la Administración Insular remitió a la elaboración de un Plan Territorial Especial la ordenación territorial del suelo agropecuario insular y el fomento de las actividades que afectan al sector

agrario, teniendo en cuenta las verdaderas necesidades del sector, para lograr un planeamiento que permitiera el desarrollo sostenible del medio rural asumiendo su carácter multifuncional.

Este Plan Territorial Especial Agropecuario, el PTE-09, ha sido aprobado provisionalmente por el Pleno del Cabildo de Gran Canaria el 26 de noviembre de 2010, con el objeto de desarrollar las determinaciones de ordenación del planeamiento insular en materia de implantación territorial de las actividades y usos característicos agrícolas, ganaderos y forestales de la Isla.

El PTE-09 ha tenido entre sus principales finalidades la búsqueda de un equilibrio satisfactorio entre la preservación de los valores y recursos naturales y paisajísticos y la utilización humana de dichos recursos, pues el objeto es lograr un desarrollo sostenible de las actividades agrarias y del medio rural isleño y favorecer la mejora de la calidad de vida de los agricultores y ganaderos de la Isla.

Para ello, el PTE-09 busca promover la actividad agropecuaria dentro de un marco global de desarrollo rural, en especial en aquellas zonas de la Isla que, por motivos fundamentalmente económicos, presenten dificultades para fijar la población.

En su conjunto, ha ordenado y regulado el territorio destinado al uso agrario, posibilitando en cada caso la ubicación de un determinado tipo de instalaciones que garanticen la rentabilidad de las explotaciones (mejora de la competitividad), así como su adaptación a la normativa sectorial de aplicación, sin dejar de ser compatibles con el resto de actividades presentes o futuras, además de salvaguardar las condiciones ambientales y sanitarias de las mismas.

El objetivo último ha sido establecer un modelo de ordenación territorial que sea duradero, tanto en el sentido ambiental de protección de valores, como en el sentido de lograr el mayor consenso entre las administraciones implicadas, para lograr un equilibrio en la competencia por el uso del suelo con otros usos no agrarios que permita potenciar que en el mercado estén representados los productos locales con unos niveles de calidad que los hagan competitivos y apetecibles por los consumidores.

6.7.3. El aprovechamiento forestal en Gran Canaria

En cuanto a los aprovechamientos forestales, conviene recordar que el Plan Forestal de Canarias establece como uno de los objetivos del “Programa de Ordenación, Selvicultura y Aprovechamientos Forestales”, el fomento de un uso sostenible del monte, con el cual se cubra la demanda social y al mismo tiempo se de salida a los productos derivados de los distintos tratamientos de conservación o mejora de las masas forestales, asegurando una intensidad mínima anual.

En las directrices específicas de aprovechamientos forestales se establece que el destino para la madera con diámetro mínimo comercial, en función del producto a obtener, será, principalmente, la industria de primera transformación en aquellas islas que cuenten con las mismas.

Por lo tanto, para la creación de un mercado interior de madera es importante plantearse los usos que se le podría dar a la madera local, siendo imprescindible una buena clasificación por calidades (existencia de nudos, color, dimensiones, etc.) con el fin de encontrar el destinatario adecuado para cada una y poder así poner en marcha un circuito industrial insular actualmente inexistente.

Aunque muy probablemente el motor principal seguirá siendo la selvicultura llevada a cabo por la Administración para potenciar la conservación, protección o defensa de los paisajes y de las masas forestales, el sector forestal productivo podría operar sobre un vasto territorio, caracterizado por su heterogeneidad en cuanto a especies, estaciones, microclimas, valores naturales, productividad, etcétera.

En una primera aproximación a los recursos forestales en Gran Canaria se observa como las superficies arboladas, adhesionadas y las que presentan matorral de sustitución se sitúan por encima de los 400 metros de altitud, límite teórico del arbolado cuyas mayores superficies se concentran en los sectores montañosos del centro, centro-sur y centro-oeste.

No obstante, para considerar una actividad agroforestal productiva es necesario asegurar unas condiciones ambientales que posibiliten el crecimiento suficiente para rentabilizar la gestión, por lo que las zonas con productividad suficiente se concentrarían en la vertiente expuesta a los vientos alisios (norte, noreste).

Mientras que la zona baja, hasta la cota de los 300 metros, puede tener una vocación forestal tan sólo en terrenos agrícolas con suficiente suelo y con aporte hídrico extra que compense la sequía característica del clima existente, hasta los 1.500 metros las precipitaciones hacen posible la creación de bosques productivos, bien con especies autóctonas como con introducidas.

Se puede establecer en este territorio un gradiente de productividad, que va desde las zonas llanas con buen suelo y accesibilidad, y por tanto con alta productividad, hasta zonas con altas pendientes, poco suelo y mala accesibilidad, con una productividad baja y sobre todo altos costos de producción e impacto no asumible, que aconsejan una baja intensidad de gestión, con predominancia de las funciones ambientales y paisajísticas.

En la vertiente sur la productividad baja drásticamente, salvo en superficies agrícolas con riego, incrementándose el valor de las funciones ambientales. En estas zonas la producción forestal jugaría un papel secundario, pero no despreciable (tratamientos selvícolas en repoblaciones de pino, aprovechamiento de pinos decrepitos enteados, respetando los mínimos biológicos o necromasa, y similares).

6.7.3.1. Evolución reciente de la estructura productiva de la actividad forestal insular

En el pasado el sector forestal productivo en Gran Canaria se ha basado principalmente en el almendro, y en menor medida, en el castaño, con una gran importancia socioeconómica. No obstante, la gran mayoría de las superficies arboladas por estas especies se encuentran actualmente en estado de abandono.

Desde el punto de vista del sector forestal productivo carecen por lo tanto de importancia, si bien son superficies relevantes desde la perspectiva forestal de conservación, protección y defensa paisajística.

Actualmente, el sector forestal en Gran Canaria está prácticamente sostenido por la Administración. Tras años de sobreexplotación, el necesario descanso concedido a nuestros ecosistemas forestales produjo que el sector productivo existente se redujese a mínimos anecdóticos (carboneo a tiempo parcial, aprovechamiento del eucalipto a monte bajo para leña, etc.).

Sin embargo, la generación de productos forestales a partir de los tratamientos selvícolas realizados por la Administración, está generando una oferta que a su vez está creando una demanda en la sociedad y despertando el interés de posibles inversores (asociaciones de productores, cooperativas forestales, consumidores de madera importada para la fabricación de palets, etc.).

Existe un sinfín de especies que, por crecer en zonas con condiciones parecidas a las Canarias, y por sus conocidas características maderables o de frutos, podrían ser cultivadas en Gran Canaria. Será necesario un intenso asesoramiento a posibles inversores del sector forestal, para que sus intereses y los de la sociedad se complementen de forma óptima.

Como en todos los procesos constituyentes no será fácil crear de pronto un mercado interior de productos forestales, pero los primeros pasos se están dando, por lo que es posible que a medio

plazo se establezca una producción forestal insular sostenible, para paliar la total dependencia actual que existe en Canarias respecto a los productos forestales externos.

Debido a la carestía de la materia prima y a los costos de transformación del producto (trabajos de carpintería), la población canaria, a pesar de valorar mucho la madera, busca otros productos alternativos más competitivos.

Así, la construcción de tejados, espacio antes reservado para la madera, como demuestran las construcciones tradicionales, se hace actualmente con bloques y cemento, salvo en las contadas restauraciones de viviendas antiguas, en el medio rural principalmente.

Asimismo, la carpintería de ventanas está sufriendo una fuerte competencia de productos alternativos (aluminio y PVC, principalmente).

En el sector del mueble se observa también una generalizada sustitución de la madera maciza por contrachapado y tableros de fibra y similares. No obstante y aunque sean pocos los que se lo puedan permitir, el mueble macizo ocupa un lugar privilegiado en la escala de valores de la población canaria.

6.7.3.2. La relevancia territorial de la actividad forestal

Dado que la actividad forestal se ha circunscrito en los últimos años al tratamiento silvícola ejercida por la Administración Insular, las infraestructuras e instalaciones asociadas a la misma están vinculados con los tratamientos realizados por la misma para potenciar las masas forestales existentes y potenciales.

En lo referente a edificaciones vinculadas directamente con el uso forestal, la mayor parte de ellas la componen las casas forestales, integradas en la mayoría de los casos en bosques. Además, existen casas tradicionales canarias dispersas que en su día estuvieron vinculadas a la agricultura o a la ganadería. Algunas de estas casas se encuentran en suelos forestales o potencialmente forestales, y podrían volver a ser reutilizadas con fines forestales.

En la gran mayoría de los casos, el tratamiento silvícola realizado de las masas forestales gestiona los residuos permaneciendo en el sistema. Habitualmente tras realizarse el troceado de las copas y ramas gruesas, se distribuyen todos los residuos de manera uniforme en la masa forestal y se realiza una quema controlada de éstos.

En algunas ocasiones se lleva a cabo el astillado de los residuos vegetales, siendo éstos aprovechados en una pequeña parte por la población rural. El resto del material astillado se distribuye uniformemente en la masa forestal evitándose así su combustión espontánea en montones y sirviendo de abono natural.

De esta manera se elimina el material combustible y se evita el riesgo de plagas, a la vez que los nutrientes permanecen en el sistema, liberados en formas solubles y asimilables por la vegetación, permitiendo la regeneración de las masas forestales existentes.

6.7.3.3. Propósitos de ordenación de los usos forestales en el PIO/GC

En coherencia con el PTE-09, para promover el aprovechamiento racional de los recursos forestales buscando alternativas y oportunidades para los nuevos aprovechamientos forestales en la Isla, así como la participación de la población local en la gestión del territorio y de los espacios y masas arboladas de la Isla, las determinaciones de este Plan deberán cubrir los siguientes propósitos sectoriales:

- Reconocimiento de la actividad forestal como una actividad económica estratégica y como un factor de sostenibilidad, vital para la producción

- Establecer las bases para una ordenación de la actividad forestal que comprenda la producción, la transformación y la comercialización de las producciones y la diversificación de las actividades ligadas a la explotación forestal.
- Regulación de los aprovechamientos forestales de forma compatible con la renovación del recurso explotado y con la preservación de las masas forestales, definiendo las necesidades de infraestructuras y equipamientos que garanticen la viabilidad de las explotaciones.
- Promover una gestión de residuos forestales que garantice la viabilidad de las explotaciones, el cumplimiento de la normativa sectorial de aplicación y la mínima afección al entorno.

6.7.4. El aprovechamiento ganadero en Gran Canaria

Las aportaciones del sector ganadero en Gran Canaria a través de sus producciones siguen una tendencia a la baja en los últimos años, con descensos más o menos acusados dependiendo de la especie y del tipo de producción, no teniendo capacidad para cubrir las necesidades de demanda de la población grancanaria.

En este sentido, teniendo en cuenta el comercio exterior de estos productos, se puede aproximar que los distintos porcentajes de autoabastecimiento quedan como sigue:

Autoabastecimiento insular de productos ganaderos

PRODUCTO	PRODUCCIÓN/CONSUMO %	
CARNE	Vacuno	7,00
	Caprino-ovino	37,00
	Porcino	16,00
	Avícola	11,00
HUEVOS	(Sólo entradas de huevos con cáscara)	73,00
LECHE	(Sin incluir leche en polvo u otros concentrados, mantequilla, yogurt y lactosueros)	19,00
QUESO	(Se considera que un 70% de la leche de vaca y un 100% de la de cabra y oveja se destina a este producto)	35,00

Fuente: PTE-09 Plan Territorial Especial Agropecuario

Según los datos aportados en la Memoria de Información, se han producido unos notables incrementos en los pequeños rumiantes, con algo más del 20% en carne caprina y cerca del 10% en carne de origen ovino, mientras que la de origen bovino apenas se ha visto modificada. La peor parada ha sido la carne de origen porcino, con un descenso superior al 35%, un poco por debajo de esta cifra la de ave, y alrededor del 15% para la de origen cunícola.

El descenso en la producción de huevos se aproxima al 20%, y en el caso de la miel, aunque las oscilaciones de un año para otro son muy grandes, valorando series temporales un poco mayores se pueden cifrar en algo más del 20% la disminución de su producción.

En referencia a la producción de leche, mientras que la de origen de bovino ha sufrido un descenso de algo más del 20%, la de origen ovino ha llegado a bajar en un 30%, y todo ello a pesar de un incremento de los efectivos. Por su parte, la leche de origen caprino ha experimentado un ligero incremento, en concreto algo por debajo del 10%.

Esta aparente paradoja tiene una explicación clara, ya que si bien es notorio el aumento del censo, éste no se ha producido sobre los animales en ordeño, sino para aquellos destinados a la producción de carne.

En cualquier caso, salvo por la producción de huevos, los niveles de autoabastecimiento de productos ganaderos son exigüos, forzando a la importación masiva de carnes y lácteos.

6.7.4.1. Evolución reciente de la estructura productiva de la actividad ganadera insular

La realidad de la cabaña ganadera gran Canaria, independientemente de la especie que se analice, pone de manifiesto la multitud de pequeñas explotaciones existentes, muchas de ellas de autoconsumo y algunas otras que por sí solas no pueden aportar las rentas necesarias para el sustento de su titular como única actividad económica.

Estas explotaciones con reducido número de cabezas, llevan aparejado un escaso o nulo desarrollo y tecnificación de la actividad, con la consiguiente baja productividad y renta que genera. Aunque esta estructura productiva en otros ámbitos económicos puede ser considerada frágil y de difícil desarrollo, su atomización permite un manejo ganadero más controlado y una mejor penetración de las condiciones de zootecnia adecuadas, con una regulación que se ajuste precisamente a la estratificación existente de las explotaciones.

Frente a esta realidad mayoritaria, unas pocas grandes explotaciones concentran la mayor parte de los censos de ganado, involucrando un mayor grado de profesionalización y cualificación. En cualquier caso, son pocas las explotaciones que tienen un número de efectivos considerables, ubicándose en lugares muy concretos en función de sus dimensiones y requerimientos.

Así pues, un modelo de ordenación ganadera para la Isla tiene que dar respuesta tanto a las grandes explotaciones, atendiendo a sus condicionantes de implantación, como igualmente a los pequeños productores en explotaciones ligadas al territorio. Por la escasa dimensión de las explotaciones ganaderas, ambas realidades requieren de una regulación de otros usos compatibles para fomentar la dedicación laboral exclusiva en la ganadería, si se presentan las condiciones y garantías adecuadas para ello.

6.7.4.2. La relevancia territorial de la actividad ganadera

Si bien es cierto que la mayoría de explotaciones ganaderas se encuentran radicadas en suelo rústico, es relativamente frecuente la presencia de alguna en suelo urbano o urbanizable, en ciertos casos rodeados de edificaciones que, aunque puede que fueran levantadas con posterioridad al inicio de la actividad ganadera, es un hecho innegable que fuerzan a ser trasladadas a otras localizaciones dichas explotaciones ganaderas.

En cualquier caso, son pocas las que tienen un número de efectivos considerable, centrándose más bien en pequeñas instalaciones con escasos animales y cuyas producciones tienen un destino restringido al autoconsumo y que desde el pasado han estado vinculadas a las explotaciones agrícolas, debido al aprovechamiento del estiércol y como complemento de la economía familiar.

Este tipo de instalaciones está compuesto por pequeños alpendres ocupados por unas pocas cabras y vacas. También aparecen corrales ocupados por un gran número de cabras y ovejas, sobre todo en áreas de cumbres con predominio de pastizales y en zonas costeras del sur.

Aparte de estas pequeñas instalaciones, también aparecen, en medio de los suelos agrícolas de las partes bajas de la Isla, grandes vaquerías o granjas de aves o cerdos no vinculadas a las explotaciones agrícolas, pero sí ocupando una parte importante de suelo.

En cualquiera de ambos casos, la explotación se desarrolla como una única unidad constructiva, dentro de la cual se separan las zonas para cada una de las diversas labores a realizar (sala de ordeño, almacenamiento de leche, almacén de pienso, aseos y vestuarios del personal, etc.), estableciéndose los circuitos correspondientes tanto para el ganado como para los operarios o para las producciones obtenidas de los animales.

En cuanto a la producción de residuos, la capacidad de gestión está relacionada tanto con la tecnología de la instalación como con el tamaño de la misma, ya que las más reducidas solventan este inconveniente de manera más satisfactoria.

6.7.4.2.1. Limitaciones a la implantación territorial de las explotaciones ganaderas

Un aspecto importante que restringe el desarrollo de la actividad ganadera tiene que ver con el binomio Superficie Mínima de Parcela – Edificabilidad Máxima.

A la hora de establecer la superficie mínima de la parcela hay que tener en cuenta que la ganadería en la Isla, con algunas matizaciones, puede considerarse intensiva, con los animales permanentemente estabulados. Esto es así no ya sólo por posibilitar una mayor facilidad en el manejo en el caso de los rumiantes o la imposición de sistemas de producción genéricos para los monogástricos, sino también coadyuvado por la fragmentación del territorio, la escasa disponibilidad de suelo y el alto coste del mismo.

Por este motivo no parece oportuno exigir las enormes superficies que imponen algunos planeamientos urbanísticos, salvo que la explotación cuente con un número importante de efectivos, por lo que requeriría de alojamientos y edificaciones anexas de dimensiones considerables.

En definitiva, la necesidad de grandes parcelas para implantar explotaciones limita el desarrollo de la actividad, conllevando una inversión poco o nada atractiva teniendo en cuenta el precio y disponibilidad del suelo y los menores márgenes de rentabilidad que ofrecen las producciones animales frente a otras actividades.

La edificabilidad máxima es igualmente restrictiva y casi comparable en algunos planeamientos urbanísticos a la de los suelos con otros usos. Además se llegan a limitar las dimensiones de las edificaciones sin establecer criterios justificados de funcionalidad o necesidades concretas relacionadas, limitando de forma genérica la actividad ganadera de que se trate.

Si bien ello puede ser considerado conveniente y necesario desde el punto de vista de la protección de los entornos rurales frente al desarrollo urbanizador al que se ven frecuentemente sometidos, impide el desarrollo económico de la actividad ganadera, ya que difícilmente se pueden implantar las mejores tecnologías disponibles, con la progresiva merma de la competitividad que ello acarrea y la consecuente reducción y abandono de la ganadería.

6.7.4.2.2. Integración territorial de las explotaciones ganaderas

Enlazando con la implantación territorial, aunque no es la generalidad, hay explotaciones ganaderas que cuentan con inadecuados acabados de las construcciones. Esta inadecuación es en gran medida responsable de la negativa imagen que la actividad ganadera tiene entre amplios sectores de la población.

La utilización de materiales constructivos poco apropiados, la incompleta finalización de las construcciones, la permanente presencia de materiales de deshecho, etc., implican una

predisposición hacia la conveniencia de la eliminación de las instalaciones ganaderas sin pensar en que el correcto acabado pudiera llegar a constituir el límite para obtener la correspondiente licencia para el desarrollo de la actividad.

Más aún, a veces incumpliendo los retranqueos exigibles, se han construido edificaciones de más de una planta que en parte complican el manejo general, pero rentabilizan enormemente la unidad constructiva y requieren de una menor ocupación de la finca, haciendo sobrepasar los límites correspondientes a las alturas de las construcciones. Estos incumplimientos afectan desde el punto de vista de crear inconveniencias para la implantación de otros usos o para la ampliación de las vías de acceso, generando un impacto evidente en el paisaje circundante con lo que difícilmente podrán llegar a legalizar la actividad.

Sin embargo, estos u otros efectos negativos pueden verse mitigados con adecuadas medidas correctoras gracias al enfoscado y pintado de los parámetros exteriores de las construcciones, plantación de especies arbustivas, revestimiento con muros de piedra y una limpieza exhaustiva de los alrededores especialmente cuando se acumulan materiales de deshecho.

Para aquellos casos en los que no se pueden abordar algunas de las citadas medidas o que no lleguen a ser eficaces, las posibles soluciones pasarían inevitablemente por el derribo de parte o la totalidad de las edificaciones y construir la superficie equivalente ya bajo respeto de la normativa.

Si bien estas pueden ser unas alternativas perfectamente viables desde un punto de vista técnico, por supuesto que no lo van a ser desde el económico en la casi totalidad de las situaciones, provocando en último término un abandono de la actividad ganadera.

6.7.4.3. Propósitos de ordenación para los usos ganaderos en el PIO/GC

Las directrices que se proponen en el presente Plan buscan potenciar la integración territorial de las explotaciones ganaderas, adecuando a las necesidades de inversión la propia rentabilidad de las explotaciones, con soluciones constructivas viables económicamente que no por ello incumplan la normativa vigente.

En coherencia con el PTE-09, para propugnar y establecer un marco adecuado y seguro para el desarrollo de la actividad ganadera las determinaciones de este Plan deberán cubrir los siguientes propósitos sectoriales:

- Reconocimiento de la actividad ganadera como una actividad económica estratégica y como un factor de sostenibilidad, vital para la producción de alimentos típicos y propios de la Isla.
- Establecer las bases para una ordenación de la actividad ganadera que comprenda la producción, la transformación y la comercialización de las producciones en las condiciones sanitarias y de calidad exigibles, que permitan una mejora de la calidad de vida de los ganaderos y que puedan dar cumplimiento a la normativa sectorial aplicable.
- Establecer las condiciones para que la actividad ganadera se realice de manera sostenible y compatible con la protección de los recursos naturales y el paisaje, impulsando la competitividad del sector y la reducción de la dependencia exterior.
- Promover una gestión de residuos ganaderos que garantice la viabilidad de las explotaciones, el cumplimiento de la normativa sectorial de aplicación y la mínima afección al entorno.

6.7.5. El aprovechamiento agrícola en Gran Canaria

El aprovechamiento agrícola en Gran Canaria ha estado condicionado de forma importante por el entorno físico y natural, además del hecho de encontrarse en un espacio insular, lo que ha determinado ciertamente el tipo y naturaleza de las actividades agrícolas.

Desde tiempos históricos, se ha desarrollado una estrategia de aprovechamiento vertical, logrando de este modo un alto grado de autosuficiencia alimentaria y productiva para la economía insular, así como generación de rentas y empleos en el medio rural insular.

En estos ecosistemas verticales se dan las condiciones para la existencia de una gran variedad de especies vegetales consumibles, confiriéndoles una amplia diversidad biológica, donde el suelo adquiere una relevancia importante como recurso estratégico, dada su limitación territorial y la diversidad de usos y actividades existentes.

Esta práctica además ha aportado una serie de funciones de relevancia territorial, por su cualidad de modelador del paisaje y administrador del medio ambiente, así como contribuyendo a la salvaguarda del patrimonio histórico y cultural, en su papel de conformador de la identidad cultural.

Sin embargo, el sector agrícola insular no tiene actualmente capacidad para cubrir las necesidades de demanda de la población grancanaria. En este sentido, teniendo en cuenta el comercio exterior de estos productos, se puede aproximar que los distintos porcentajes de autoabastecimiento quedan como sigue:

Autoabastecimiento insular de productos agrícolas

PRODUCTO	PRODUCCIÓN/CONSUMO	
		%
TUBÉRCULOS	Papas	46,70
	Cebollas	40,21
HORTALIZAS	Pimientos	63,37
	Lechuga, escarola, endibias	67,21
	Pepino	883,50
	Tomates	657,87
GRANO	Lentejas, garbanzos, judías	4,79
	Cereales	0,34
FRUTAS	Cítricos	23,37
	Melón y Sandía	10,75
	Frutas de pepitas	2,67
	Plátano	1.602,21
ACEITE	Aceite de oliva	0,52

Fuente: PTE-09 Plan Territorial Especial Agropecuario

Como se observa, salvo para la producción de tomates, plátanos y determinadas hortalizas, los niveles de autoabastecimiento de productos agrícolas son exigüos, forzando a la importación masiva de frutas, verduras y cereales.

6.7.5.1. Evolución reciente de la estructura productiva de la actividad agrícola insular

En un medio tan condicionado como el insular, las estrategias seguidas por los productores, sean unidades familiares o empresas agrícolas, también han conformado parte de las especificidades de la agricultura isleña cuyo elemento diferenciador más determinante es la vocación comercial, exportadora o enfocada al mercado interior.

6.7.5.1.1. Las unidades agrícolas familiares.

La agricultura familiar, donde el trabajo de las familias carga principalmente con el peso de las explotaciones al que se le une en menor medida trabajo contratado de forma fija o estacional, es la forma de producción que domina en la gran mayoría de las explotaciones destinadas al autoconsumo y mercado interior, principalmente en Medianías y Cumbres, por encima de la cota 300, aunque también está presente, y con relativa importancia, en la agricultura de exportación, sobre todo en el municipio de La Aldea de San Nicolás.

Por lo general están pobremente tecnificadas, con una relativamente escasa especialización, realizada mayormente con falta de recursos profesionales y humanos, donde se cubren las necesidades de la producción con el excedente de trabajo existente en la unidad familiar y con dedicación a tiempo parcial.

En este subsector agrícola se produce una amplia gama de productos hortofrutícolas, que no llegan a cubrir las demandas existentes, estando en la mayoría de los casos destinados al abastecimiento de las unidades familiares que las explotan, y sus círculos de proximidad.

En términos de superficie, el cultivo con mayor presencia y estabilidad son los frutales. Le sigue en importancia la papa, que ha sufrido un retroceso en los últimos años debido a la escasez de agua para riego. El tercer cultivo es el hortícola, que al estar casi completamente en regadío ha ido experimentando un notable descenso desde la segunda mitad de los noventa. En cambio la viña para vino, aun teniendo todavía una importancia casi residual en superficie cultivada, ha ido aumentando ligeramente su extensión y consolidándose las explotaciones dedicadas a ella.

6.7.5.1.2. Las empresas agrícolas.

Las empresas agrícolas, pequeñas y grandes, están presentes en el sector exportador, aunque también con presencia minoritaria en las explotaciones especializadas para mercado interior. Están caracterizadas por emplear en mayor medida mano de obra asalariada y otros sistemas de régimen de trabajo, como la aparcería y la medianería.

Se trata de una producción altamente tecnificada y organizada, localizada en la franja costera entre el nivel del mar y la cota 300, en las que la generalización de las innovaciones tecnológicas y de los métodos intensivos agrícolas ha conducido a un aumento de los rendimientos y a la consiguiente disminución de la superficie cultivada.

La superficie media no suele ser superior a cinco hectáreas en el cultivo del tomate, aunque existen un número considerable de exportadores con grandes explotaciones agrícolas en la Isla para este cultivo, y de diez hectáreas en otros cultivos hortofrutícolas.

Las explotaciones suelen estar especializadas en monocultivos, principalmente producción hortofrutícola de exportación (tomate, plátano, pepino, pimientos, principalmente), con una mínima parte destinada al mercado interior.

En los últimos años, destaca la disminución de la superficie de tomate y el ligero aumento del plátano, con un cultivo con vocación mixta, hacia la exportación y el mercado interior, como es

el de plantas ornamentales y flores, que ha estado lentamente recuperando la superficie plantada que tenía en el pasado.

6.7.5.2. El grado de transformación artificial del suelo agrícola insular

Del análisis de la evolución de la superficie de cultivos en los períodos recientes, se observan movimientos de distinto signo en los cultivos, resultando en un mantenimiento general de la superficie agrícola.

Evolución de la Superficie Cultivada en Gran Canaria

	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006
Plátano	1.598	1.620	1.843	1.826	1.934	1.936	1.806	1.842
Tomate	2.467	1.774	1.974	1.754	1.859	1.730	1.479	1.490
Papas	1.100	1.251	997	1.287	1.285	1.324	1.321	1.205
Ornamentales y Flores	219	216	236	238	186	199	202	202
Frutas	1.282	1.327	1.125	1.142	1.792	---	---	---
Hortalizas	1.265	1.192	1.217	1.268	1.484	---	---	---
Viñedo	301	307	387	388	400	399	396	396
Otros	768	828	602	606	739	---	---	---
TOTAL	9.000	8.515	8.381	8.509	9.739	---	---	---

Fuente: Servicio de Estadística. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Gobierno de Canarias

En los últimos años, se ha podido constatar una dinámica algo expansiva de la actividad agrícola derivada del cultivo a tiempo parcial y del cultivo de la viña (principalmente por el fomento de las denominaciones de origen).

Sin embargo, esto no ha supuesto la entrada en producción del suelo agrícola en abandono existente en Gran Canaria. Más bien al contrario, la terciarización de la economía y la mejora de las comunicaciones han generado otro tipo de necesidades, como son las residenciales, las industriales, las turísticas o las de servicios.

Este cambio de base económica ha favorecido el abandono y la concentración agrícola, produciendo afecciones tanto ecológicas como paisajísticas.

Entre las primeras destacan los procesos de erosión por escorrentía, dada la escasez de cobertura vegetal, y la dificultad de recuperación de la vegetación natural - debido al piso bioclimático en el que se localizan los cultivos, al abuso en los tratamientos fitosanitarios sobre ciertos cultivos, a los aportes de sales en el suelo y a la degradación que se produce con el tiempo en el suelo de sorriba - .

Respecto a las afecciones paisajísticas, la creciente industrialización a la que ha sido sometida en las últimas décadas la actividad agrícola ha significado la transformación artificial de grandes

superficies, sobre todo en las zonas costeras; así como también la pérdida de valor agrológico de suelos en medianías, cuya degradación edafológica por la extracción de tierras fértiles impide su recuperación ambiental. Atendiendo a las características edafológicas de la Isla, se puede diferenciar entre agricultura de costa, agricultura de medianías y agricultura de cumbres.

Cada una de ellas está sometida a distintos procesos de degradación y tensiones territoriales, que perjudican seriamente la preservación de la actividad agrícola.

6.7.5.2.1. La agricultura de costa en Gran Canaria

En la zona baja costera de Gran Canaria el régimen de humedad del suelo es arílico, no superando los 200 milímetros la media anual de precipitaciones. Los suelos se caracterizan fundamentalmente por su bajo contenido en materia orgánica, su alcalinidad y a veces salinidad y modicidad por presentar frecuentemente acumulaciones de caliche, su textura arcillosa y estructura dispersa, y su baja capacidad de infiltración de agua.

Sobre estos suelos, en particular en las áreas de vertisoles, se han construido parte de las sorribas de Gran Canaria destinadas fundamentalmente al cultivo del plátano en la vertiente norte, y tomate en la del sur, sobre las que en algunos casos se han vertido aportes de tierra fértil, extraída de las medianías insulares, para sustentar una producción agrícola intensiva destinada a cultivos de exportación.

Aun así, los suelos de estas áreas presentan algunas limitaciones importantes para su uso intensivo, agravadas por las duras condiciones ambientales que existen en las mismas y por la intensa presión humana que sobre ellas se ha realizado antaño, y se está realizando. De tal modo que en la actualidad son suelos tremendamente empobrecidos, casi estériles y donde los procesos de erosión acelerada y salinización-sodificación adquieren su máxima expresión.

En estas zonas costeras de la Isla, la concentración parcelaria ha supuesto un freno a procesos comunes en los suelos con la propiedad más dividida, como es la dinámica del disperso edificatorio para uso residencial y agropecuario.

Cuando los terrenos agrícolas son de un único propietario, y la agricultura es capaz de generar rentas fijas para mantener efectivos laborales a tiempo completo, resulta más fácil preservar, mediante la ordenación urbanística, los suelos potencialmente productivos.

No obstante, el suelo agrícola existente está seccionado por las grandes vías de comunicación, que favorecen el crecimiento y la diversificación económica de los núcleos tradicionalmente agrícolas, siendo estas zonas llanas las más aptas para albergar grandes infraestructuras y equipamientos al servicio de la población.

La concentración de la propiedad conlleva, en estos casos, sus desventajas: no resultan infrecuentes las dinámicas de especulación de suelo cuando las relaciones de propiedad se establecen con un único propietario, lo cual favorece gestionar el desarrollo de suelos urbanizables sin complicados procesos de compensación.

Estas tendencias especulativas sirven de apoyo para la identificación de estas zonas como áreas de eventual extensión de los tejidos urbanísticos, sobre todo ante la tendencia de la población a vivir en los sectores costeros, mejor comunicados con la capital insular.

Sin embargo, estos vacíos territoriales no sólo conforman ámbitos fuertemente tensionados por los crecimientos urbanos, sino también espacios con cualidad estructurante dentro del Sistema Territorial Insular, en tanto contienen y delimitan los tejidos permitiendo la lectura del modelo de ocupación del territorio así como sustento de una actividad económica estratégica para el desarrollo económico y social insular.

Tanto en el plano paisajístico, desde el que se perciben como vacíos de transición entre tejidos, como en el plano funcional, en el que se configuran como elementos de articulación espacial de los diferentes tejidos, estos suelos agrícolas se configuran como piezas claves en la definición de la estructura socioeconómica insular, poniendo en valor la relevancia estratégica de la actividad

agrícola intensiva que en ellos se desarrolla con la capacidad estructurante para conformar el Sistema Territorial Insular.

6.7.5.2.2. La agricultura de medianías en Gran Canaria

En las medianías de barlovento de Gran Canaria el clima es más húmedo, la alteración de los materiales geológicos mucho mayor y los suelos más profundos, equilibrados y fértiles. Se trata de los suelos fersialíticos y los suelos pardos que no presentan limitaciones importantes para su uso intensivo y, en consecuencia, han sido los más utilizados para el aprovechamiento agrícola.

Estos suelos se caracterizan por su textura arcillosa, un alto contenido en nutrientes y un color de netas tonalidades rojizas debido a la liberación de óxidos de hierro. En estos suelos profundos y fértiles se ha desarrollado siempre una actividad agrícola tradicional, lo que llevó a la práctica desaparición de la vegetación natural y a su sustitución por un paisaje agrario de terrazas y bancales.

Es necesario tener en cuenta que, a medida que los cultivos se van alejando de las zonas costeras, van apareciendo más limitaciones a la hora de establecer una actividad agrícola intensiva, e incluso poner nuevas tierras en cultivo.

Las limitaciones de uso vienen dadas tanto por factores naturales como urbanísticos. Entre los naturales se encuentra la pendiente, las formaciones vegetales naturales, la ausencia o mala calidad del suelo o los riesgos de erosión. Los urbanísticos derivan tanto de la fragmentación de la propiedad como de la densificación de elementos asociados a las explotaciones sobre suelos de alto valor agrológico.

Al contrario que en el caso anterior, cuando la propiedad está muy fragmentada, la división parcelaria, la escasa superficie y la falta de asociacionismo motivan que cada propietario mantenga su propia infraestructura, por lo que las instalaciones se multiplican en el territorio por cada predio que se pone en activo (accesos, estanques, riegos, cerramientos, etc.). De igual modo, la estricta aplicación de la normativa ambiental ha favorecido el abandono agrícola, al hacer inviable el mantenimiento de numerosos espacios agrícolas característicos resultantes del manejo tradicional de ecosistemas y que constituyen agrosistemas sostenibles, cuya conservación choca con la capacidad económica efectiva de sus producciones pequeñas y muy fragmentadas.

Un problema añadido lo constituye la necesidad creada de un uso residencial vinculado a la explotación de las parcelas, que está produciendo tanto un incremento de la edificación dispersa como la aparición de nuevos crecimientos de sectores urbanizables. No obstante, se ha observado que la implantación de la vivienda en estos sectores ha contribuido más al abandono de las actividades primarias que a su potenciación.

Situaciones tales como el anhelo de una segunda residencia para fines de semana, la búsqueda de una vivienda en el campo con el fin de encontrar una calidad de vida que no se obtiene en la ciudad, o el hecho de que el recambio generacional de antiguos agricultores quiera suelo para construir y prefiera dedicarse a actividades ajenas a la producción agrícola, han generado un reparto de suelo (bien por herencia, bien por segregaciones) que agiliza la densificación del poblamiento disperso, restando superficie productiva.

Los municipios cuyos suelos agrícolas están sometidos a esta presión edificatoria son principalmente los del norte y centro (Aruca, Firgas, Gáldar, Guía, Teror, Valsequillo y Valleseco), en emplazamientos cercanos a los centros históricos, pero también en zonas donde han ido creándose nuevos núcleos a partir de reparcelaciones del suelo agrícola. También se observa en el Sur, en el ámbito del Salobre, dentro del municipio de San Bartolomé de Tirajana.

6.7.5.2.3. La agricultura de cumbres en Gran Canaria

En las zonas de cumbre, con el clima más seco y frío y donde apenas hay alteración de los materiales geológicos, dominan los suelos pardos ándicos y las coladas, escorias y lapillis. Estos suelos son de baja potencialidad para el uso agrícola, pero de una elevada riqueza ecológica.

En estos suelos predominan los cultivos forrajeros y algunos cultivos hortofrutícolas adaptados a estas condiciones ambientales.

Con la terciarización de la economía, los núcleos vinculados a estas explotaciones agrícolas han ido perdiendo habitantes ante el trasvase de la población activa hacia actividades turísticas y de servicios, quedando la agricultura limitada a una actividad vocacional a tiempo parcial, fuera de las rutas comerciales de distribución.

6.7.5.3. La relevancia territorial de la actividad agrícola

Como se ha visto, aunque existen muchos factores que favorecen los procesos de degradación de los suelos agrícolas, la intensa presión humana sobre el territorio insular es la que ha agravado la pérdida de suelo agrícola productivo, poniendo en peligro tanto los paisajes agrícolas intensivos como los paisajes agrícolas tradicionales.

Urge, pues, desarrollar una ordenación coherente y realista con el suelo agrícola, de modo que los suelos productivos más valiosos sean convenientemente preservados, a la par que se dé cobertura a las actividades agrarias desarrolladas en el territorio, mediante una regulación eficaz y realista de las mismas, diferenciando las prácticas tradicionales de los sectores industrializados, para ajustar la ordenación territorial a las distintas condiciones de explotación existentes.

En la agricultura de mercado interno, las instalaciones se caracterizan por sus menores dimensiones (cuartos de aperos, pequeños estanques y riegos mediante tubos de aspersión, microaspersión y goteo, y un acceso por parcela), a diferencia de la estructura vial organizada de la agricultura intensiva de exportación, con instalaciones, almacenes y depósitos dimensionados en función de los requerimientos de productividad.

En general, según la localización geográfica y el tipo de agricultura, se mancomuna el agua, apareciendo grandes depósitos para el almacenaje de agua, si bien lo más frecuente es encontrar un pequeño depósito por parcela.

6.7.5.3.1. Los elementos agrícolas tradicionales en el paisaje

Con los métodos tradicionales de cultivo, el agricultor ha sabido salvaguardar las características paisajísticas del suelo originario, mediante abancalamientos o aterrazamientos realizados con muros de piedra seca en áreas de fuerte pendiente, realizados en las laderas y luego sorribados; o la construcción de cadenas para evitar la pérdida de suelo, incluso ocupando los fondos planos de las calderas de una forma bastante integradora, haciendo que esos elementos geológicos estén íntimamente ligados a la agricultura.

Los abancalamientos con muros de piedra seca son muy típicos de la zona norte y centro de la Isla, destacando sobre todo en los altos de Gáldar y Artenara.

En los municipios de las medianías del este y sur insular también se dio este proceso para poder cultivar en épocas de crisis, pero en este caso y, dada la topografía más amable, se construyeron pequeños muretes de piedra tras despedregar el terreno para su puesta en cultivo.

La pérdida de rentabilidad de su explotación y la terciarización económica insular hicieron que progresivamente fuesen abandonados, iniciándose una dinámica de recuperación ecológica con la proliferación de matorrales de sustitución y crecimiento aislado de vegetación potencial.

Hoy conforman un paisaje de gran interés cultural los terrenos abandonados de Santa Lucía de Tirajana, San Bartolomé de Tirajana, Agüimes o Ingenio.

También son frecuentes los elementos de la “cultura del agua”, tales como cantoneras, canales y acequias, pozos, etc. Las acequias que no están en activo y no han desaparecido se encuentran en mal estado por el abandono, y a veces se utilizan como conductos gracias a la servidumbre de paso ya adquirida tras los años, en los que se colocan tuberías de polietileno (PE) o policloruro de vinilo (PVC) para implantar riegos por goteo.

Estos sistemas de riego demandan unas necesidades que no las tenía el riego a manta, como son los equipos de filtrado y de dosificación de abonos que requieren de espacios habilitados para su manipulación controlada. Hoy en día, son completamente necesarias estas pequeñas instalaciones para asegurar un correcto manejo agrícola de la producción, lo cual no quita para que su calidad constructiva deba ser controlada para reducir su percepción en el paisaje.

Otro elemento importante desde el punto de vista patrimonial en suelo agrícola es la vivienda, muchas de las cuales han llegado hasta nuestros días guardando su tipología y en buen estado de conservación. Ayudan a conformar paisajes agrícolas muy peculiares como son los caseríos de Fataga, Ingenio Blanco, La Sorrueda, o Barranco Hondo, donde las edificaciones incluso están labradas en la roca.

Estas viviendas son tanto las de los propios trabajadores de la tierra como las grandes casas señoriales que eran habitadas por los dueños de las fincas. Estas últimas estaban rodeadas por las distintas dependencias asociadas a las labores agrícolas (almacenes, alpendres, casa del mayordomo, etc).

Gran parte de estas edificaciones han llegado hasta nuestros tiempos guardando las características de la arquitectura tradicional canaria e incluso algunas de ellas se están utilizando como residencia, con fines sociales, hoteles, etc.

Un problema generalizado que se da con este tipo de patrimonio es la implantación de tipologías urbanas en las edificaciones tradicionales mediante la restauración o ampliación con técnicas y materiales poco adecuados y escasamente integrados (bloques sin revestir, cerramientos con materiales mixtos, techos de planchas, etc.) lo que está originando la desaparición o pérdida de valor de dicho patrimonio.

Por último, es importante señalar la existencia de yacimientos o restos arqueológicos dentro de suelos agrícolas o en los bordes de los mismos. Estos restos son menos apreciables a la vista ya que debido a su antigüedad y a los movimientos de tierra realizados, están bastante confundidos en el paisaje, pero no por ello son menos importantes.

Son ejemplo de ello la existencia de cuevas artificiales o naturales reutilizadas hoy como cuartos de aperos o vivienda, o también la singular variedad de cerramientos. A los muros de bloque, hormigón o celosía, vallas, mallas, material reciclado de otros usos y cerramientos mixtos con base de obra y mallazo, se les añade en algunos casos estructuras preexistentes de piedra seca que pudieron haber formado parte de viviendas o túmulos con interés arqueológico.

6.7.5.3.2. La transformación artificial del paisaje por la agricultura intensiva

Los ámbitos costeros del sector norte y este de la Isla son los que menos elementos naturales han conservado tras las intensas roturaciones efectuadas en épocas anteriores al crecimiento turístico y urbano, principalmente entre los municipios de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Lucía de Tirajana y las vegas agrícolas de Arucas, Guía y Gáldar.

Estas amplias superficies insulares se han destinado al abastecimiento del mercado nacional y europeo, remitiéndose a una franja comprendida entre los 0 y los 250 metros. Durante el último lustro aproximadamente dos cultivos han monopolizado dicha franja, el tomate y el plátano, aunque desde los años 80 aproximadamente se cultivan plantas y flores ornamentales destinadas al mercado regional y europeo. También hortalizas, tanto para exportación como para mercado interno.

El destino comercial de las producciones ha llevado consigo la organización de la actividad, por un lado, para aumentar la productividad por unidad de superficie (riego localizado, introducción de variedades altamente productivas, protección de los efectos del viento), y por otro lado, para reducir los costes de producción (menores necesidades de mano de obra, ahorro de agua y de las labores de cultivo).

El carácter llano de estas zonas hace apenas necesario el abancalamiento de las explotaciones. Además, favorece la implantación de una red de comunicaciones y transportes conectada con los principales centros comarcales, de ahí la presencia de un gran número de pistas y carreteras asfaltadas dentro del parcelario.

El resultado ha sido un paisaje agrario muy artificial, de una fuerte especialización espacial, cuyas transformaciones han sido motivadas fundamentalmente por una serie de vaivenes económicos sufridos históricamente y para superar determinadas condiciones desfavorables.

La baja calidad agrológica de los suelos ha obligado a sorribar los terrenos; la escasez y alto coste del agua (exigencias del propio cultivo) y la localización en zonas afectadas por vientos constantes y dominantes, ha obligado al uso de cerramientos, generalmente de muros o sillerías y a incorporar técnicas modernas de abastecimiento y riego, tras acometer durante años una sobreexplotación de los recursos hídricos insulares.

Es esta clase de condicionantes lo que ha incidido en la localización del cultivo del plátano en las vegas del norte de la Isla, aunque en el pasado, en épocas de mayor auge del cultivo, llegó a extenderse prácticamente por la totalidad del noroeste, en fondos y laderas de barrancos y partes de las medianías del norte, también puntualmente en zonas del sur y oeste.

Por su parte, los tomateros, que tenían su “coto” en el sur-sureste de la Isla, hoy en día se extienden desde la Punta de Jinámar hasta el Castillo del Romeral y, hacia el oeste, en La Aldea de San Nicolás, Agaete y el Cardonal en Gáldar.

El destino comercial del plátano ha llevado consigo la organización de una red de comunicaciones y transportes conectada con los principales centros comarcales, de ahí la presencia de un gran número de pistas y carreteras asfaltadas dentro del parcelario.

Aunque las instalaciones más características de esta agricultura de exportación son los invernaderos de malla y plástico, son también comunes los grandes almacenes para el empaquetado, los cortavientos de obra en los cultivos de plataneras y frutales, y la fuerte infraestructura hidráulica que conlleva este tipo de cultivos, como pozos, estanques y canales, y más recientemente depuradoras.

Así, los depósitos de agua de riego suelen ser de muros de hormigón, aunque aún perviven depósitos realizados en piedra con cemento. Desde hace ya bastantes años también se han instalado depósitos prefabricados construidos con lámina de acero.

6.7.5.4. Propósitos de ordenación para los usos agrícolas en el PIO/GC

Teniendo en cuenta el progresivo abandono de los suelos cultivados en todos los ámbitos de la Isla, parece del todo incongruente la transferencia de suelo fértil de una parte del territorio a otra, para crear nuevas zonas productivas. La única excepción radicaría en el traspaso de suelos fértiles que, por indicación expresa y justificada del planeamiento urbanístico, va a ser sometido a transformación urbanística para acoger los razonables crecimientos previsibles de la demanda.

De esta manera, la puesta en carga urbanística de determinadas partes del territorio puede favorecer la recuperación agrológica de suelos actualmente en abandono, o escasamente fértiles o sobreexplotados.

Para ello, las determinaciones de este Plan se han establecido en coherencia con el PTE-09 con el objetivo básico de ordenar la actividad agrícola, estableciendo un modelo de desarrollo y

gestión cuya finalidad sea la potenciación y el desarrollo del sector en la Isla, de tal manera que se cubran los siguientes propósitos sectoriales:

- Reconocimiento de la actividad agrícola como una actividad económica estratégica y como un factor de sostenibilidad y de creación de un territorio con identidad propia.
- Establecer las bases para una ordenación de la actividad agrícola que comprenda la producción, la transformación y la comercialización de las producciones en las condiciones sanitarias y de calidad exigibles, que permitan una mejora de la calidad de vida de los agricultores y que puedan dar cumplimiento a la normativa sectorial aplicable.
- Establecer las condiciones para que la actividad agrícola se realice de manera sostenible y compatible con la protección de los recursos naturales y el paisaje, impulsando la competitividad del sector y la reducción de la dependencia exterior.
- Establecer criterios y determinaciones para garantizar la conservación de los suelos agrícolas frente a los procesos erosivos, de contaminación y degradación de los mismos, actuales o potenciales.
- Evitar la ocupación irreversible de los suelos de mayor potencial productivo de la Isla, con especial atención a los suelos agrícolas actualmente no cultivados, otorgándoles una función de reserva estratégica y favoreciendo su aprovechamiento agrario sostenible.
- Promover una gestión de residuos agrícolas que garantice la viabilidad de las explotaciones, el cumplimiento de la normativa sectorial de aplicación y la mínima afección al entorno.

6.7.6. PRM: El nuevo tejido productivo primario en el Modelo de Ordenación Insular

El presente Plan mantiene el modelo de ordenación planteado por la Administración Insular a partir de la elaboración del PTE-09, estableciendo eso sí un marco normativo general de objetivos y criterios de ordenación que permitan, en su caso, la revisión previsible de dicho instrumento de ordenación territorial.

En cuanto al marco regulatorio general se ha actualizado su normativa sin perder el objetivo fundamental de regular la implantación de explotaciones agrícolas, ganaderas y forestales en el territorio, lo cual ha sido incorporado expresamente a la regulación de usos en la zonificación de recursos naturales. De esta manera, se modula mejor la implantación territorial de este tipo de explotaciones agrarias en relación a los valores naturales, culturales y paisajísticos en presencia, para cada una de las zonas de ordenación identificadas.

Además se salvaguardan las características naturales predominantes de manera compatible con las actividades productivas agrarias, actuales y/o potenciales.

Por su parte, las explotaciones agrarias intensivas se corresponden con zonas de pura vocación económica, cuya funcionalidad es la obtención de productos agrícolas o ganaderos, de tal forma que el paisaje ha perdido la concepción de lo natural, en todo o en parte.

En estas zonas, las actividades agrarias se ejercen con una mayor intensidad para potenciar su productividad, con medios de producción, dimensiones físicas de las explotaciones así como condiciones óptimas de accesibilidad y pendiente que admiten un alto nivel de industrialización, por lo que precisan de una mayor permisividad en las obras e intervenciones vinculadas así como en los procesos de transformación territorial asociados.

La intensidad de dichos procesos supone que el paisaje originario sea artificialmente transformado para conformar un nuevo paisaje producto de procesos de urbanización y/o edificación no sistematizada, pero ajustados a las demandas económicas de la actividad agrícola intensiva.

Estas piezas agrícolas estructurantes están constituidas mayoritariamente por las grandes superficies agrícolas localizadas en las plataformas llanas costeras del este, norte y noroeste

insular, en algunos cauces de barranco del suroeste insular, y en las medianías del norte y este insular. En estas zonas la actividad agropecuaria intensiva ha originado un paisaje artificial que condiciona, si no llega a anular, toda coexistencia de valores naturales de importancia dada la relevancia estratégica de la actividad económica que en ellas se desarrolla.

Sin embargo, para el presente Plan Insular siguen estando dotadas de un carácter estructurante por su cualidad de vacío territorial que estructura, organiza y ordena en su conjunto el ámbito territorial en el que se insertan, dotándolo de un pautado territorial ligado a su potencialidad económica y valor paisajístico.

Para esta clase de vacíos territoriales, que se configuran como piezas claves en la definición de la estructura socioeconómica del Sistema Territorial Insular, se reconocen en este Plan como parte del Tejido Productivo Primario en la forma de Piezas Agrícolas Puras y Piezas Agrícolas Mixtas.

6.7.6.1. El antecedente de las Reservas Agrícolas Estratégicas del PTE-09

Aunque el anterior Plan, dentro de sus áreas de interés insular, ya identificaba como áreas agrícolas de valor estructurante determinados suelos agrícolas con independencia del régimen de usos atribuidos en razón de su valor productivo agrícola, en el PTE-09 se definieron las Reservas Agrícolas Estratégicas, o RAE.

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

Por su parte, el PTE-09 seleccionaba determinadas zonas representativas de los diferentes cultivos que se pueden desarrollar en la Isla, para salvaguardar desde el punto de vista productivo los mejores suelos agrícolas de la Isla de otro tipo de usos, en especial de los procesos urbanizadores. Estas zonas se encontraban en la actualidad con las mejores condiciones, infraestructuras y clima para el desarrollo de esos cultivos, aunque se entendía que podrían originarse en las mismas tensiones por el uso de estos suelos, al estar próximos a las principales vías de comunicación y núcleos de población.

Las RAE constituirían así las áreas con mejores aptitudes agrícolas de la Isla, tanto actuales como futuras, y que son, o podrían ser objeto de importantes inversiones destinadas a aumentar la capacidad productiva de las explotaciones, así como la calidad de los productos agroalimentarios. Además, debían actuar como salvaguarda frente a otros usos, principalmente el urbano.

La localización espacial de estas zonas se basó en el conocimiento de las potencialidades y limitaciones del territorio, por lo que se minimizarían los conflictos entre las actividades urbanas, productivas y el ambiente natural, favoreciendo la adecuada utilización de sus capacidades.

Sin embargo, el establecimiento de una zona RAE establecía limitaciones a su ocupación por otros usos, más allá de las determinaciones y regulación de usos que a través de la zonificación agraria pudiera establecer el PTE-09, e incrementaba a estos efectos las limitaciones y condiciones de implantación de esos otros usos que el PIO/GC 2004 establecía, en particular en las áreas agrícolas de valor estructurante y en los suelos agrícolas en abandono.

En otros casos, simplemente redundaba el alto valor productivo de los suelos, que ya había sido reconocido por el régimen de usos de la zonificación de recursos naturales, y en su desarrollo

por el propio PTE-09, estando por tanto ya suficientemente contemplada la protección frente a procesos urbanizadores de estas zonas del PTE-09.

Ante esta dicotomía, el PTE-09 no podía hacer otra cosa que considerar compatibles aquellas actuaciones de interés general y de utilidad pública promovidas por las Administraciones Públicas, así como los usos turísticos y de equipamiento estructurante previstos en el PIO/GC 2004; y preservar el régimen de usos de la zonificación correspondiente, desarrollándolo con mayor grado de detalle si era el caso.

Ante esta situación, el presente Plan Insular ha evaluado la efectividad normativa de las Zonas RAE del PTE-09 y de las áreas agrícolas estructurantes del PIO/GC 2004, y su encaje jurídico con la ordenación de los recursos naturales dentro del Modelo de Ordenación Insular, de tal manera que en el presente Plan Insular se propone la protección de las mejores zonas agrarias insulares con una doble herramienta:

- Mediante la regulación de usos propia de la zonificación de recursos naturales, en aquellas piezas territoriales que alberguen actividades productivas de tipo tradicional o que, por su morfología, accesos y demás factores del proceso productivo, sea susceptible de albergarlas.
- Mediante la identificación de Tejido Productivo Primario, en aquellas piezas territoriales que en su mayor parte son objeto de explotación agrícola intensiva por medios no tradicionales, constituyendo ámbitos con una alta productividad actual y potencial que ostentan un valor estratégico para el modelo de ordenación insular propuesto.

En este contexto, el objetivo territorial que se persigue igualmente es evitar una ocupación excesiva e inadecuada del suelo agrícola, tal y como ya preveían las áreas agrícolas de valor estructurante del anterior Plan.

El establecimiento del Tejido Productivo Primario está orientado a lograr una mayor protección de los suelos agrícolas no sujetos a actividades productivas primarias de carácter tradicional, frente a los procesos urbanizadores indistintos, regulando y limitando la implantación de algunos usos actualmente posibles o susceptibles de desarrollarse sobre estos suelos rústicos, que podrían entrar en competencia con el valor estructurante de su condición de vacío territorial y con la relevancia estratégica de la actividad económica primaria que en ellos se desarrolla.

El resto del suelo agrícola, en tanto que suelos en donde coexisten valores naturales de importancia con actividades humanas productivas de tipo tradicional, se protegen desde el régimen de usos de la zonificación frente a la urbanización (limitando la clasificación de suelos urbanos e impidiendo la clasificación de suelos urbanizables). En dichos ámbitos con aptitud productiva se regula y condiciona la implantación de otros usos susceptibles de desarrollarse en suelos rústicos, en función de los valores naturales, culturales y paisajísticos en presencia, con objeto de asegurar una integración sinérgica y adecuada con los suelos agrícolas potencialmente productivos.

Con este método resulta innecesario por redundante la identificación de Reservas Agrícolas Estratégicas por el PTE-09, que vienen a ser sustituidas por las piezas agrícolas puras y la piezas agrícolas mixtas definidas en el presente Plan Insular.

6.7.6.2. Las piezas agrícolas estructurantes del tejido productivo primario

Además de la regulación en consonancia con las determinaciones del PTE-09 de los usos agrícolas, ganaderos y forestales en las Zonas B.a y Zonas B.b. del presente Plan (y en menor medida en las Zonas A para las actividades preexistentes), uno de los aspectos cualitativamente más significativos en los que la nueva formulación sistémica del Modelo de Ordenación Insular se diferencia del anterior Plan es en la más rica y amplia concepción de los elementos (redes y tejidos) que integran el sistema territorial insular.

En relación con el Tejido Productivo esta nueva concepción sistémica se traduce en la incorporación al concepto de pieza económica del espacio dedicado a la producción primaria intensiva, que como ya explicamos queda ahora incorporado a la Zona B.c en razón de su relevancia estratégica para el desarrollo económico y social insular, de acuerdo con el artículo 18.4 del TRLOTENC; y su valor estructurante como vacío territorial y delimitador del borde periurbano.

Las grandes piezas territoriales identificadas por su valor estructurante y relevancia estratégica como piezas agrícolas estructurantes son así además señaladas como elementos clave en el desarrollo económico insular tanto por su productividad real como potencial, pues aglutinan condiciones idóneas por su localización, dimensiones, relieve y accesibilidad para la concentración de actividad económica compatible con su cualidad de vacío estructurante.

Estrategias de Actuación

Tejido Productivo Primario	Salvaguardar las piezas agrícolas puras.
	Potenciar el valor productivo con usos complementarios en las piezas agrícolas mixtas.

6.7.6.3. Ordenación de las piezas agrícolas puras y mixtas

Con la incorporación de las grandes piezas agrícolas productivas al tejido productivo se amplía al sector primario el foco de la ordenación territorial y urbanística, hasta ahora excesivamente centrado en la producción de tejido destinado a actividades logísticas, de servicios, o comerciales.

Es más, la riqueza de las interrelaciones entre los tejidos productivos primario y económico abre un horizonte de potencial desarrollo de tejidos vinculados a los sectores secundario (industria de transformación de materia prima) terciario (almacenamiento o comercialización) y cuaternario (I+D+I) de los que el modelo actual es deficitario y que son imprescindibles para la diversificación de la base económica del desarrollo insular.

En función de su diversa potencialidad las piezas agrícolas estructurantes se clasifican en:

- **Piezas agrícolas estructurantes puras**

Son piezas territoriales ligadas a actividades agrícolas o ganaderas intensivas a partir de la transformación de las condiciones naturales originales de extensas áreas de suelo.

Se trata en este caso de piezas territoriales que se localizan próximas o adyacentes a núcleos de población que, además de un alto valor productivo, poseen, por sus características históricas y su morfología, una imagen singular que es necesario preservar, adquiriendo un redoblado valor paisajístico, en tanto aportan perspectiva a la percepción e identificación lejana de dichos núcleos.

En estas Piezas deben adoptarse especiales cautelas en lo que se refiere a la admisibilidad de usos, diferentes del agrícola, que puedan afectar a su función paisajística cualificadora de los núcleos de población y su entorno inmediato.

Con el fin de hacerlas más aptas para la explotación directa de los recursos naturales, admiten exclusivamente la implantación de edificaciones e instalaciones colectivas que aumenten la competitividad del sector primario mediante procesos controlados para la producción intensiva, envasado, transformación industrial y/o almacenamiento de bienes alimenticios y materias primas.

A tal fin, se prestará especial atención a la adecuada integración paisajística de cualesquiera instalaciones y/o edificaciones que se autoricen en estas Piezas Agrícolas Puras, evitando la dispersión de las mismas y la sobreocupación del suelo productivo, de tal manera que el umbral máximo de ocupación edificatoria oscilará entre el 1,5% y el 3,5 % medido sobre la superficie total de la Pieza Agrícola Pura.

El planeamiento, a la hora de ordenar estas piezas territoriales, considerará sus condiciones topográficas y de vegetación, así como su fragilidad paisajística, para establecer dentro de esta horquilla de ocupación edificatoria el umbral máximo admisible en cada caso.

Se encuentran en esta situación aquellas piezas territoriales reconocidas por el PIO/GC 2004 como áreas agrícolas estructurantes, pero que no fueron delimitadas como reservas agrarias estratégicas por el PTE-09.

También se incluyen aquellas reservas agrarias estratégicas del PTE-09 que no fueron definidas en su momento como áreas agrícolas estructurantes por el PIO/GC 2004.

- **Piezas agrícolas estructurantes mixtas**

Son piezas territoriales ligadas a actividades agrícolas o ganaderas intensivas, especializadas a partir de la transformación de las condiciones naturales originales de extensas áreas de suelo para la mejora de su competitividad agraria.

Admiten un mayor nivel de transformación por procesos de urbanización y/o edificación siempre que estén asociados a la mecanización, industrialización e inversión en tecnología, dirigida al aumento de su productividad, así como para asegurar procesos complementarios a la actividad primaria principal de tipo industrial, energético o científico-tecnológico.

Su localización, en ámbitos próximos a los principales centros y polos de actividad industrial, les hace susceptibles de:

- Resolver adecuadamente el borde de contacto definiendo unas franjas de transición entre tejidos económicos diferentes (secundario-primario), destinadas preferentemente a dotaciones y equipamientos al servicio de las actividades productivas y a la radicación controlada de industrias relacionadas con la transformación de recursos primarios.
- Acoger minipolígonos de actividad económica, ligados a la investigación y desarrollo de los recursos primarios en presencia que completan el abanico de los sectores económico a potenciar ligados a la investigación e innovación tecnológica en campos tan diversos como la producción de energías renovables o la investigación aplicada a la producción primaria.

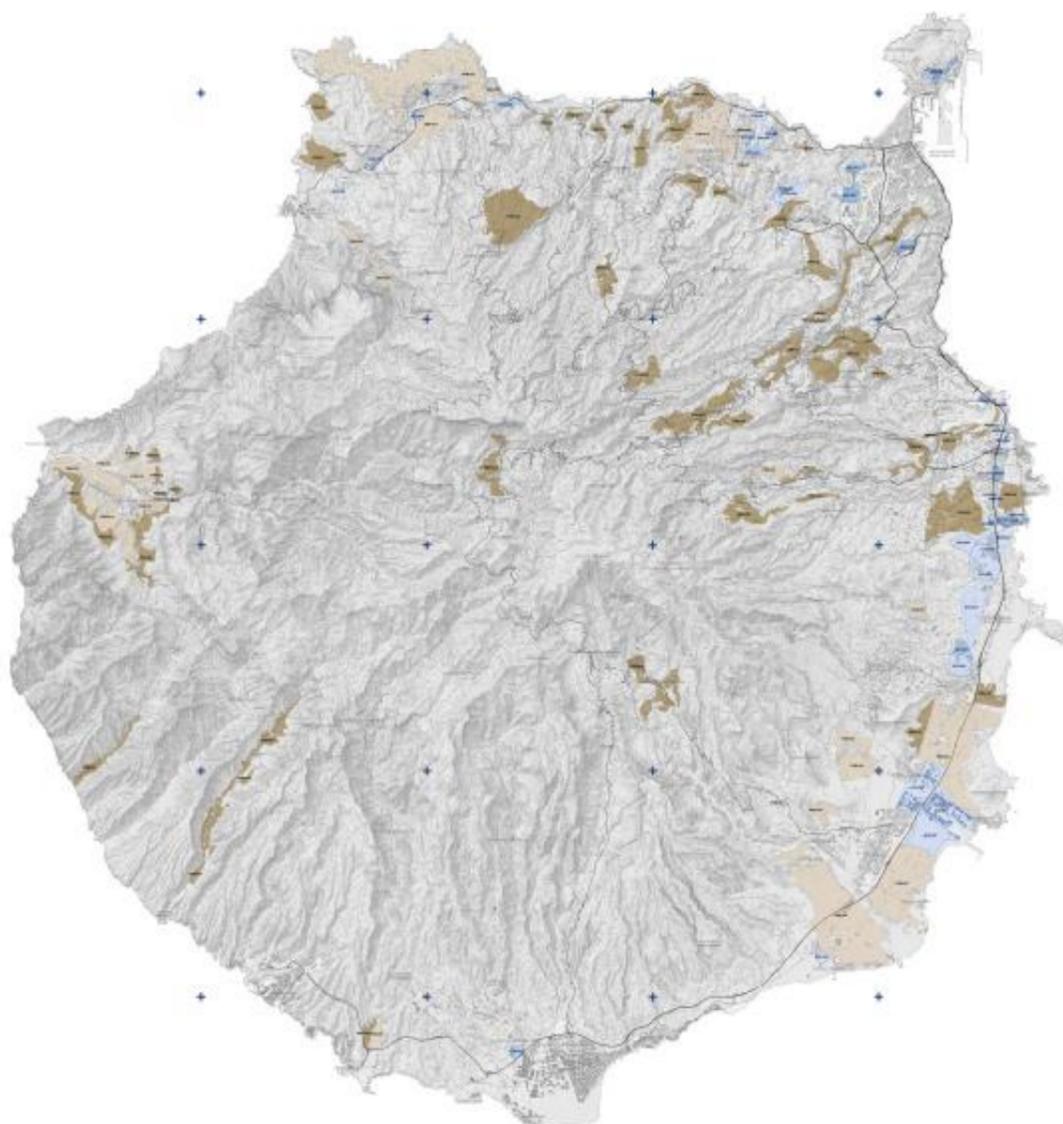
Es decir, se trata de posibilitar que se incremente el valor añadido de la producción y se restituya una cadena de vinculación logística entre sectores económicos diferentes, pero sin comprometer superficie apta o efectivamente dedicada a la actividad agrícola y de no alterar la cualidad de vacío estructurante de valor paisajístico de estas piezas..

A tal fin, el régimen de usos que el planeamiento adscriba deberá fomentar la implantación de cualesquiera obras, instalaciones o edificaciones que tengan por objeto optimizar el rendimiento productivo de las explotaciones agrarias, eliminando restricciones innecesarias de tal manera que el umbral máximo de ocupación edificatoria oscilará entre el 2,5% y el 4,0 % medido sobre la superficie total de la Pieza Agrícola Mixta.

El planeamiento, a la hora de ordenar estas piezas territoriales, considerará sus condiciones topográficas y de vegetación, así como su fragilidad paisajística, para establecer dentro de esta horquilla de ocupación edificatoria el umbral máximo admisible en cada caso.

Se encuentran en esta situación aquellas piezas territoriales reconocidas por el PIO/GC 2004 como áreas agrícolas estructurantes, que a su vez fueron delimitadas como reservas agrarias estratégicas por el PTE-09.

Tejido Productivo

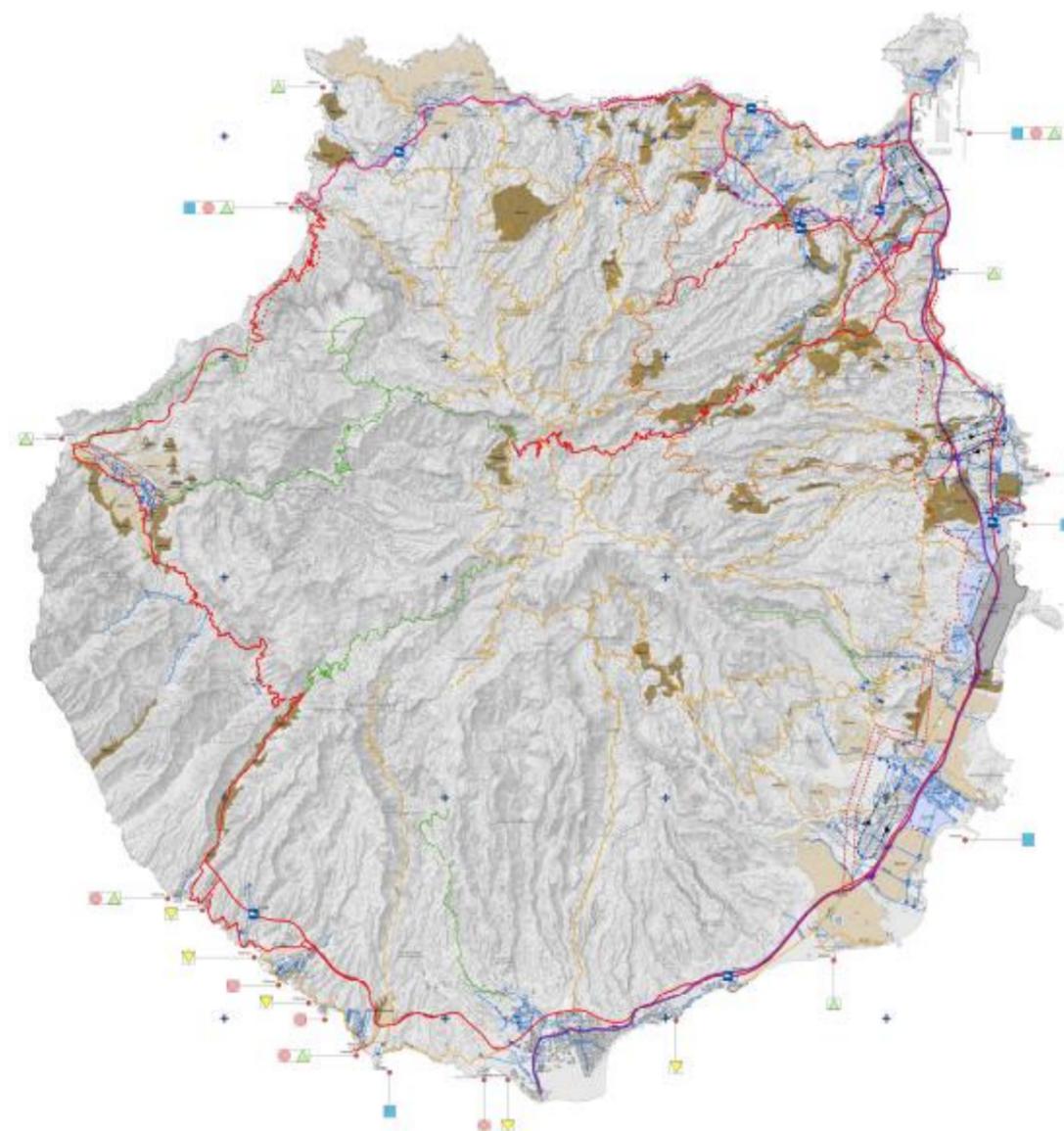


6.8. ECO: Tejido Productivo Económico para la diversificación de las bases económicas

La diversificación de las bases que sustentan el desarrollo económico, hoy excesivamente dependiente del sector turístico, constituye un objetivo ineludible de la planificación insular para consolidar un modelo equilibrado también en su expresión territorial.

Bien es cierto que no es la planificación territorial la que ha de activar los resortes que operen dicha diversificación, pues tal cometido corresponde a los agentes económicos, pero no es menos cierto que la planificación sí puede incidir sobre todas las variables inherentes al soporte físico de la actividad económica (conectividad, especialidad, logística, flexibilidad) y más allá de ello, puede permitir aflorar potencialidades latentes sobre las que apoyar dicha diversificación.

Estrategia Insular de Ordenación Productiva



El actual modelo de implantación de actividades económicas en Gran Canaria cuenta con algunas importantes ventajas territoriales:

- Sus polos principales de actividad económica se encuentran vinculados a las infraestructuras de comunicación con el exterior (Puertos de Las Palmas y Arinaga y Aeropuerto de Gran Canaria) y relativamente bien articulados salvo en el caso del Puerto de Las Palmas, con la red de accesibilidad territorial.
- Dichos polos de actividad, esencialmente los que se localizan en torno al Aeropuerto y Puerto de Arinaga – entre los municipios de Telde, Ingenio, Agüimes y Santa Lucía – cuentan además con un amplio hinterland territorial sobre el que extenderse en condiciones óptimas de accesibilidad y adecuación del soporte físico.

6.8.1. Los déficits territoriales del tejido productivo económico

Aunque ésta es una cuestión que se aborda de forma detallada en la diagnosis por ámbitos territoriales, el tejido productivo económico insular cuenta también con importantes déficits que podríamos sistematizar del modo siguiente:

- En relación con la articulación territorial del tejido productivo económico.
- En relación con las situaciones de interferencia entre tejidos.
- En relación con la diversidad y especialización funcional del tejido productivo económico.
- En relación con la cualificación del tejido productivo económico.
- En relación con la gestión del tejido productivo económico.

Estos aspectos derivan en una serie de problemáticas que necesariamente deben ser analizadas en profundidad para afrontar territorialmente las limitaciones en cuanto al desarrollo potencial del tejido productivo económico, tanto consolidado como de nueva implantación.

6.8.1.1. En relación con la articulación territorial del tejido productivo económico

Resulta obvio que el tejido productivo económico, por cuestiones de logística y accesibilidad, requiere una adecuada articulación con la red de accesibilidad territorial.

En este sentido la problemática existente puede derivar de:

- **La inadecuada distribución territorial del tejido productivo económico**

Más allá de los ámbitos de polaridad económica antes citados, que cuentan con una adecuada articulación con la red de accesibilidad territorial, aparecen otros desarrollos de tejido productivo económico que bien por una situación sobrevenida, al desplazarse los ejes de accesibilidad de primer nivel a nuevos corredores y/o quedar absorbido el tejido productivo económico por el desarrollo urbano, bien resultante de una inadecuada planificación, adolecen de un importante déficit de accesibilidad a menudo acrecentado por la interferencia de los flujos inherentes a la actividad urbana.

Esta problemática abre una reflexión sobre la necesidad de plantear la reconsideración de la planificación, así como de incentivar incluso el traslado del tejido productivo económico con el objeto de concentrar la actividad en ámbitos mejor incardinados con la red de accesibilidad territorial y con posibilidades de crecimiento no interferido por el desarrollo de otros tejidos.

Esta estrategia abunda en el principio de eficiencia territorial ya enunciado como referente del Modelo de Ordenación Insular de este Plan, apoyándose en la especialización funcional de tejidos como forma de extender al conjunto de polaridades

de tejido productivo económico insulares el equilibrio de centralidades territoriales planteado para el tejido residencial.

- **La incompleta materialización de la Red de Accesibilidad Territorial**

El mallado de accesibilidad territorial previsto en el PIO/GC 2004 no ha sido completado efectivamente en su diseño y puesta en servicio.

Los déficits derivados de esta incompleta materialización de la Red de Accesibilidad Territorial han supuesto la sobresaturación de determinados tramos viarios de primer nivel, así como la necesidad de mejorar y completar su diseño ante las nuevas solicitudes territoriales que han ido surgiendo y que han limitado la productividad de las implantaciones de nuevo tejido productivo económico.

En este último aspecto, destacan las necesidades de mejora de conectividad del tejido productivo económico vinculado al Puerto de Las Palmas, cuyos accesos viarios se ven congestionados por la superposición del tráfico local y del tráfico pesado al interferir los principales corredores viarios con la trama urbana de Las Palmas de Gran Canaria.

Idéntica situación cabe deducir en cuanto a la conectividad logística entre los distintos tejidos económicos entre sí, o con los centros de transporte.

Estos déficits son visibles en piezas económicas como Montaña Blanca en Arucas con difíciles accesos desde los corredores principales, o los desarrollos de tejido productivo económico de Telde (Salinetas, El Goro o el futuro Parque Aeroportuario) que no presentan ejes de vertebración interna suficientes a pesar de su cercanía y/o colindancia territorial, o las nuevas implantaciones previstas en el norte insular (Las Moriscas, San Isidro) que no se interrelacionan ni adecuan su accesibilidad territorial a la cercanía con el Puerto de Agaete.

Por otra parte, se hace necesario repensar la adecuación de las conexiones viarias con los Puertos de Agaete y Arinaga, que se han de constituir en los principales nodos de comunicación externa complementarios al Puerto de Las Palmas para la distribución y comercialización de la producción insular. Sobre todo, en lo que respecta a la conectividad del principal polo de tejido productivo económico insular, el Polígono Industrial de Arinaga, cuya cercanía al Puerto de Arinaga debe ser complementada con la especialización de los accesos al Aeropuerto de Gran Canaria para consolidar su posición como principal plataforma logística interna y externamente bien conectada y cohesionada.

Estas mejoras de conectividad deberán intentar en lo posible segregarse los flujos inherentes a la actividad económica mediante el uso de viario especializado y eventualmente de sistemas específicos de transporte.

6.8.1.2. En relación con las situaciones de interferencia entre tejidos

Como ya se ha expuesto, se dan con frecuencia situaciones en que el tejido productivo económico, ya sea por inadecuada planificación o por situaciones sobrevenidas, termina siendo absorbido por el desarrollo urbano, quedando desplazado de las posiciones de máxima accesibilidad y lo que es peor, originándose dinámicas de interferencia entre los flujos generados por actividades diferentes y contribuyendo a la merma de la calidad de vida de la población y a la pérdida de eficiencia del propio tejido productivo económico.

No en todos los casos se producen este tipo de incompatibilidades, pues hay perfiles de tejido productivo económico que sí son afines al tejido residencial, esto es, básicamente los constituidos por actividad comercial y de servicios.

En estos casos, dependiendo de la entidad del tejido y su potencial de atracción-generación de flujos, los problemas pueden limitarse a la capacidad del viario para soportar los tráficos de

agitación interna del tejido conjuntamente con el volumen del flujo externo atraído (como es el caso de los grandes centros comerciales).

En ocasiones el tejido productivo económico no sólo es afín al residencial, sino que lo cualifica contribuyendo al refuerzo de su centralidad urbana, enriqueciendo el tejido residencial. Tal es el caso de las zonas comerciales abiertas, que no obstante sí requieren de sustanciales mejoras en su conectividad y capacidad de absorción de flujos (aparcamientos, sistemas de transporte).

Las situaciones más problemáticas son aquellas en las que el tejido productivo económico contiene usos que degradan la calidad de vida y el paisaje urbano, ya sea por el perfil de las actividades que en ellos se desarrollan (molestas, peligrosas o insalubres) o por la baja calidad estética que es habitual en la edificación industrial.

6.8.1.3. En relación con la diversidad y especialización funcional del tejido productivo económico

Con carácter general, y salvando diferencias ostensibles entre los distintos desarrollos presentes en nuestro territorio el tejido productivo económico se caracteriza por los siguientes rasgos:

- **Tejido localmente indiferenciado**, tanto en su configuración estructural como en la tipología espacial repetitiva y de mínimo coste

La planificación del tejido productivo económico se ha venido haciendo desde una doble abstracción:

- El desconocimiento, por otra parte razonable, del perfil exacto de las actividades que va a acoger el tejido productivo económico, que lleva a plantear una estructura urbana abstracta, sin jerarquías ni referentes urbanos, más allá de la trama viaria que adopta normalmente disposiciones en malla con dos ó tres rangos de jerarquía directamente vinculados al reparto racional de los flujos desde y hacia los puntos de articulación con la red de accesibilidad territorial.

Más allá de esto el tejido productivo económico no suele presentar rasgos que permitan diferenciar unas partes de otras, u obtener referentes direccionales conformándose como una mallado multidireccional de espacios compartimentados, como si el tejido productivo económico en sí mismo fuese un gran “almacén” de almacenes.

- El desconocimiento, en este caso no tan razonable, de la población laboral que va a habitar ese espacio, que lleva a desligar la planificación del tejido productivo económico de un horizonte concreto de distribución de actividades y por tanto de jerarquías en el sistema urbano.

Ni siquiera la distribución de los espacios destinados a dotaciones y equipamientos suele hacerse desde la intención de generar ámbitos de actividad urbana definida y mucho menos con el objeto de garantizar unos mínimos de calidad de vida tanto a la población laboral como a la consumidora de los servicios que, finalmente, de forma aleatoria en su localización, se implante en el tejido productivo económico. Las dotaciones y equipamientos suelen relegarse de hecho a posiciones residuales con poca o ninguna capacidad de vertebrar o jerarquizar el sistema urbano.

Se conforma así un tejido inespecífico en el que la mezcla aleatoria de actividades producirá espacios urbanos conflictivos tensionados por las fricciones entre usos de naturaleza muy diversa y con frecuencia poco compatibles tanto por su necesario perfil tipológico diferenciado (que influye en

la conformación de un paisaje urbano caótico y de baja calidad estética), como por las interferencias entre flujos, ya que a los de naturaleza logística propios de la actividad más propiamente industrial se les suman los de la población de consumo de servicios – comerciales o terciarios – radicados en el tejido productivo económico, provocando conflictos bien por la yuxtaposición indistinta sobre la trama urbanística bien por la simple incompatibilidad ambiental entre actividades (ruidos, emisiones, etc.).

- **Sistema poco especializado**

La indefinición en lo que a orientaciones de uso se refiere o la escala de cada desarrollo industrial autónomamente considerado tiene su traducción a escala sistémica en el conjunto insular, dado que el reparto de papeles entre los distintos desarrollos es muy primario, diferenciándose únicamente los de perfil más logístico vinculados a los centros de transporte (puertos/aeropuertos) o los de carácter terciario/comercial vinculados a los principales corredores viarios.

A resultas de esta escasa diversificación funcional del sistema éste se convierte en inelástico, incapaz de vertebrar un tejido de base económica diversificado, quedando fuera de su marco espacial tanto los eventuales desarrollos industriales vinculados a las actividades primarias (tejido agro-industrial) que podrían contribuir al incremento de valor añadido a la producción primaria, como los más especializados y exigentes en la calidad del espacio económico (paisaje y actividad urbana, servicios e infraestructuras) de perfil cuaternario, empresarial o tecnológico.

Se pierde así tanto la oportunidad de incrementar la competitividad de nuestra base económica de raíz primaria como de captar un mercado más exigente de empresas que induzcan desarrollos de naturaleza secundaria y cuaternaria (I+D+I) aprovechando nuestra posición estratégica y las condiciones de nuestro Régimen Económico Fiscal diferenciado.

6.8.1.4. En relación con la cualificación del tejido productivo económico

Con carácter también de valoración genérica del tejido productivo económico existente en Gran Canaria, más allá de los detalles de la diagnosis individualizada de cada desarrollo, podríamos resumir en los siguientes aspectos los principales déficits cualitativos:

- **Baja calidad estética de la edificación industrial**

En los “polígonos industriales” actuales predomina un bajo perfil estético de la edificación típica que viene dado por la homogeneidad tipológica y la baja calidad de los materiales empleados.

Lo primero redundando en la conformación de un paisaje urbano anodino, carente como antes se dijo de referentes, y más allá de esto un paisaje ausente de expresión dado que la monotonía repetitiva del modelo edificado de la nave industrial en sus versiones más tradicionales (a dos aguas, diente de sierra) oculta una amplia variedad de actividades con perfiles funcionales muy diferentes.

Lo segundo, unido al frecuente mal estado de las infraestructuras, subraya la ausencia de calidad espacial del tejido productivo económico, contribuyendo definitivamente al deterioro de la imagen del suelo destinado a actividad económica que es comúnmente asumida como un mal menor, como una imagen “necesaria” e inequívocamente unida al desarrollo económico, negando la riqueza estética y tipológica que ha producido históricamente la arquitectura industrial y en una errónea interpretación de la “eficiencia” restringida al ahorro económico en la producción inmobiliaria-industrial.

▪ **Baja calidad de las infraestructuras**

En los tejidos económicos ya consolidados, e incluso en muchas de las implantaciones aún en su fase de planeamiento, predomina un escaso interés en asegurar unas infraestructuras básicas acordes con las actividades económicas y la competitividad requerida, tanto en cuanto al perfil tipo y dimensionado de dichas instalaciones como en lo que se refiere a su mantenimiento y conservación.

En relación con lo primero, y salvo excepciones, las urbanizaciones industriales carecen de infraestructuras especializadas que aumenten el rendimiento del tejido productivo económico y las prestaciones a las empresas que se radican en él, así suele ser generalizada la ausencia de:

- Instalaciones avanzadas de telecomunicación (fibra óptica/redes telemáticas/banda ancha).
- Instalaciones de distribución de combustible (gas/hidrógeno).
- Instalaciones de tratamiento y valorización energética de procesos y residuos industriales.
- Instalaciones de producción de energías alternativas (eólica/fotovoltaica).

Lo segundo, especialmente palpable en el habitual estado de deterioro del viario industrial, fruto tanto de la defectuosa ejecución como del deterioro mecánico producido por el tránsito y maniobra de vehículos pesados, denota una ineficiente gestión post-promocional en las urbanizaciones industriales agravada tanto por la escasa capacidad económica de los municipios como por la frecuente inexistencia de entidades de conservación o de asociación de empresas que asuman tales tareas como obligación ineludible en aras de garantizar la eficiencia y competitividad del tejido productivo económico en que se insertan.

6.8.1.5. En relación con la gestión del tejido productivo económico

Como último aspecto a resaltar de la problemática inherente al tejido productivo económico en Gran Canaria, último no precisamente en importancia, hemos de enfatizar el importante déficit de gestión del tejido productivo económico, relacionado fundamentalmente con los tres aspectos siguientes:

▪ **La gestión promocional: producción y comercialización del tejido productivo económico**

En este campo el principal problema radica, por un lado, en la lentitud de los procesos administrativos para la creación de tejido productivo económico por parte del planeamiento. Es decir, la oferta de espacio para la actividad económica crece a un ritmo inferior a la demanda, lo que necesariamente aumenta los procesos especulativos contribuyendo al encarecimiento del suelo.

Por otro lado, se produce también un divorcio entre los intereses derivados de la promoción de suelo industrial y las necesidades de las empresas en tanto que usuarios finales de dicho espacio. Tanto el tipo de comercialización (alquiler o venta) como el perfil en la distribución final de actividades se hace atendiendo exclusivamente a intereses inmobiliarios, que no tienen en cuenta criterios de racionalidad o logística en la distribución de actividades ni mucho menos de fomento de la radicación de empresas innovadoras o de actividades emergentes con requerimiento de bajos costes de implantación.

▪ **La gestión funcional: gestión centralizada y servicios adicionales del tejido productivo económico**

El bajo índice de entidades de conservación o de asociaciones de empresas ligadas a los tejidos económicos desarrollados genera la ausencia de instancia alguna que vele por el funcionamiento de dicho tejido como conjunto perdiéndose la posibilidad de incrementar su rendimiento en aspectos básicos como:

- Servicios adicionales a las empresas: una gestión centralizada y participativa permitirá abrir un amplio abanico de servicios a las empresas radicadas en el tejido, relacionados con sus necesidades de comunicación, comercialización de productos, asesoramiento y gestión en aspectos financieros, laborales, tecnológicos, etc.
- Colaboración y logística de sinergias entre empresas radicadas en el tejido productivo económico, es decir, el fomento del conocimiento por parte de las empresas radicadas de las actividades que desarrollan las demás; cuestión que permite la colaboración y complementariedad entre empresas decantando incluso la implantación zonal de actividades complementarias y optimizando la capacidad logística del tejido para crear así economías de escala.
- Mantenimiento y conservación del tejido productivo económico que no sólo se refiere a las infraestructuras y espacios comunes, sino a la gestión centralizada de residuos y la optimización del rendimiento energético con el objeto de garantizar la eficiencia sostenible y continuada del tejido.

6.8.2. Estrategias de distribución territorial del tejido productivo económico: concentración y especialización

La aplicación consecuente del principio de eficiencia territorial al tejido productivo económico dentro de la revisión del Modelo de Ordenación Insular en el presente Plan conduce necesariamente al planteamiento de dos estrategias básicas en su distribución territorial: la concentración y la especialización.

Estrategias de Actuación

Tejido Productivo Económico	Concentrar las extensiones del tejido productivo económico en torno a los principales polos de actividad.
	Modernizar el tejido productivo económico.
	Especializar el tejido productivo económico existente.

6.8.2.1. Política de concentración de tejidos

Desde un enfoque globalizado del Sistema Urbano es evidente que la especialización funcional de los elementos que lo integran, esto es, la concentración de actividades en partes específicas y especializadas del territorio, optimiza el consumo del suelo, dado que se evita la dispersión y la interferencia entre actividades diversas, mejorándose la movilidad (al clarificarse los flujos vinculados a las diferentes actividades) y la eficiencia del tejido.

En el caso del tejido productivo económico la concentración permite además incrementar las ventajas logísticas y aprovechar las sinergias y la complementariedad entre empresas y actividades.

Así, este Plan apuesta por la consolidación como polos de actividad económica de los ámbitos que presentan condiciones idóneas para ello, tanto por su localización próxima a los principales

centros de transporte (puertos y aeropuertos) como por su óptima articulación con el sistema de accesibilidad territorial y por contar con un amplio hinterland espacial para canalizar su crecimiento.

6.8.2.2. Política de especialización de tejidos

Más allá de la especialización de partes del territorio, el propio tejido productivo económico, como ya hemos expresado reiteradamente, adolece de un abanico excesivamente estrecho de “oferta” espacial para acoger actividades diversificadas, centrándose la existente en aquellas de perfil más logístico o de naturaleza terciaria/comercial.

Resulta evidente que la diversificación de la base económica, enunciado como objetivo de este Plan, pasa por considerar que el sector terciario debe seguir ostentando un papel preponderante pues no es previsible una evolución pendular brusca que oriente a sectores diferentes del terciario el núcleo troncal de la base económica, dado que además las principales ventajas competitivas de Gran Canaria, y el archipiélago en general, basculan sobre nuestra posición geoestratégica idónea para el impulso de actividades relacionadas con la logística en la distribución de bienes y servicios a escala global.

Por lo tanto, en buena medida el Modelo de Ordenación Insular apuesta por consolidar y extender el tejido productivo económico de naturaleza terciaria, si bien con un giro cualitativo fundamental tanto en la conformación del nuevo tejido como en el perfil de las infraestructuras y servicios y en los modos de gestión.

No obstante lo dicho, la diversificación de la base económica continúa siendo un objetivo clave. Desde este Plan se orientarán actuaciones no sólo a la incorporación en la proporción adecuada de los sectores primario, secundario y cuaternario, sino también a la relativa especialización de espacios destinados a actividades terciarias.

El objetivo último es incrementar el valor añadido de nuestra aportación productiva a los mercados y de ampliar la gama de servicios aprovechando no solo la cualidad de nuestra posición geográfica, sino las ventajas de nuestro Régimen Económico Fiscal (REF) y de la Zona Especial Canaria (ZEC).

Este objetivo se tradujo en el PIO/GC 2004 en la propuesta de desarrollo de sendos parques de actividades económicas, o parques empresariales, vinculados respectivamente al aeropuerto (Parque Aeroportuario de Actividades Económicas) y al Puerto de Arinaga (Parque Empresarial de Bahía de Formas) además de la relativa especialización funcional de los tejidos económicos vinculados a la GC-1 en Telde (actividad comercial), a la Granja del Cabildo en la costa de Arucas (empresarial/comercial) y al Puerto de Las Palmas en La Isleta (empresarial/logística).

6.8.3. Los principales polos de concentración de actividad económica

Con todo, y bajo el prisma de la concentración y especialización relativa de tejidos económicos en los términos expuestos, los polos de concentración de actividad económica que este Plan propone consolidar son los asociados a los principales nodos de comunicación:

- El entorno del puerto de Arinaga, donde se aglutina un amplio conjunto de tejidos productivos económicos que se interrelacionan en un vasto contexto territorial de excelentes condiciones topográficas y topológicas.

Las extensiones futuras de este tejido productivo económico apuntan hacia la necesidad de conformar un polo de actividades terciarias que debe cumplir además con el objetivo de fusión equilibrada de los núcleos de Vecindario y el Cruce de Arinaga, por lo que los usos a incorporar aquí deben ser afines con el residencial, y más allá de eso conformarse como un tejido productivo económico que cualifique y vertebre ambos núcleos.

Por lo que tanto la proporción de equipamientos y espacios libres, como la formalización tipológica deben atenerse a estándares exigentes de calidad.

- El entorno del Aeropuerto de Gran Canaria, con la ampliación de su Zona de Servicio para atraer nuevas demandas de servicios dada la posición geoestratégica de Gran Canaria en el tránsito internacional de conexión entre Europa, América y África, permite aventurar un futuro halagüeño para el desarrollo de piezas económicas destinadas a actividades de perfil altamente especializado.

Las extensiones futuras de este tejido cuentan con una amplia área de influencia territorial en condiciones óptimas de accesibilidad, en primera instancia con el “llenado” de las piezas territoriales que quedarán inscritas dentro de las nuevas propuestas viarias para el Corredor Litoral y el Corredor Interior descritas.

- El entorno del Área Metropolitana de Las Palmas tiene como principal centralidad el polo de actividad económica del Puerto de Las Palmas, como nodo logístico de comunicación con el exterior más importante de la isla.

Sin embargo, como ya se ha comentado adolece de un déficit de articulación con la red de accesibilidad territorial que ha de ser resuelto mediante la conexión especializada del puerto con los puntos de articulación con el Corredor Interior del mallado territorial.

En particular, porque el cambio de fase en el proceso de metropolización producido por la circunvalación – y que proyecta a la periferia las nuevas centralidades urbanas – ejerce un efecto similar con el tejido productivo económico, convirtiendo a los ámbitos territoriales aptos anudados a dicho Corredor Interior en piezas estratégicas para la consolidación de una estrategia de reubicación y especialización del suelo industrial que ha quedado inserto en la trama urbana de la ciudad, con problemas de interferencia de dinámicas y de conectividad con la red de accesibilidad territorial.

La estrategia propuesta en este Plan consiste en “aprovechar” esta circunstancia para trasladar la actividad económica menos compatible con el tejido residencial rescatando estos emplazamientos como ámbitos idóneos para el refuerzo de la centralidad urbana.

- Por último, el entorno del Puerto de Agaete, en el extremo noroeste de la red de accesibilidad territorial, surge de la dinámica emergente generada por la actividad comercial de relevancia insular de dicha instalación portuaria.

Si bien el actual tejido se limita al Polígono de San Isidro en Gáldar y a Llano Alegre en Guía el PGO de Agaete delimita un nuevo sector en el Llano de Las Moriscas.

El desarrollo y extensión del tejido productivo económico existente difícilmente se puede resolver por contigüidad, por lo que este Plan propone, dada la gran relevancia en el Modelo de Ordenación Insular de este polo de actividad económica, compatibilizar un nuevo desarrollo económico en contigüidad con el Área Libre con Equipamiento previsto en el Llano de Las Moriscas, en Agaete, al sur del Barranco del Juncal y al este de la GC-2.

Para no afectar a la singularidad del paisaje de este ámbito y que constituye uno de los pilares de su sustento económico, se propone llevar hacia el interior los usos más impactantes. En este sentido, deben extremarse las exigencias de cualificación formal de la fachada de estos tejidos hacia el Área Libre con Equipamiento, así como asegurar la menor afección a las cuencas visuales desde la GC-2, previendo una amplia franja verde con equipamientos comarcales que refuerce cualitativamente el papel estructurante de este tejido productivo económico para la diversificación económica de este ámbito territorial.

6.8.4. Los principios orientadores del crecimiento del tejido productivo económico

Aunque con connotaciones fundamentadas en el principio de eficiencia territorial, el crecimiento del tejido productivo económico obedece a pautas claramente diferenciadas del tejido residencial, que exigen revisar o cuando menos matizar el contenido sustantivo de los cuatro principios rectores del crecimiento urbanístico residencial: proporcionalidad, jerarquía, contigüidad y articulación formal.

6.8.4.1. Proporcionalidad

Evidentemente, no rige aquí el principio de proporcionalidad en relación con el dato de población. El crecimiento que es preciso canalizar es el de actividad económica, cuya previsión, más que a ratios estadísticos debe responder a apuestas territoriales que propicien el incremento y la diversificación de actividades económicas.

La respuesta al “cuánto” en lo que concierne al tejido productivo económico debería ser en principio cuanto más mejor, como forma por otra parte de evitar procesos especulativos que recurrentemente van unidos a la escasez de oferta de suelo.

No obstante, el mismo principio de eficiencia exige no comprometer con la tensión inherente a la situación expectante mucho más suelo del que el mercado demanda ni generar tejidos urbanizados eternamente vacíos.

La proporcionalidad debe pues entenderse en el contexto del crecimiento del tejido productivo económico como una exigencia de progresividad en el crecimiento adecuada a una proyección razonable (incentivada si se quiere) de la demanda.

En términos cuantitativos podría establecerse una ratio de colmatación media del 50% de un determinado tejido como condición para admitir su extensión. En todo caso esta progresividad debe ir ineludiblemente anudada a la agilidad en el proceso de formulación y tramitación del planeamiento que legitime, diseñe y programe dicha extensión, so pena de incurrir en riesgo de estrangulamiento de la actividad por insuficiencia de suelo o excesivo coste del mismo.

6.8.4.2. Jerarquía

El principio de jerarquía sí resulta aquí de plena aplicación, ampliado con el concepto de especialidad. Es decir, los crecimientos solo se admitirán en los ámbitos y con las condiciones previstas en el presente Plan conforme al modelo jerarquizado de distribución territorial de la actividad económica y de acuerdo con el perfil de especialización funcional previsto en dicho modelo.

Paradójicamente, la enorme variedad de actividades económicas susceptibles de desarrollarse, y la necesidad de dar cabida al mayor número posible de ellas, introduce un requerimiento de flexibilidad en el nuevo tejido que no es posible eludir en pro de garantizar su eficiencia y que parece oponerse al objetivo de no producir un tejido diferenciado sin referentes urbanos.

Frente al carácter indiferenciado del tejido existente, que como se ha dicho genera un espacio urbano abstracto y sin referentes, amén de caos tipológico e interferencias entre usos, el planeamiento que ordene detalladamente el nuevo tejido deberá jerarquizar el tejido urbanístico:

- **Optimizando el potencial estructurante del viario, las dotaciones y equipamientos**

El viario deberá jerarquizarse, tanto en dimensión como en diseño, de forma que los ejes principales no solo tengan capacidad de responder a las prestaciones que requiere el tráfico industrial, sino que de cauce a la actividad urbana normal con unas ratios

razonables de calidad. Para esto es imprescindible que el diseño del viario introduzca elementos que favorezcan este objetivo: ramblas, redes peatonales, aparcamientos.

Las dotaciones, equipamientos y espacios libres se dispondrán de forma que contribuyan a la jerarquización del tejido, es decir, conformando áreas de centralidad capaces de aglutinar en torno a sí la dinámica urbana. No podrán relegarse las parcelas dotacionales y de equipamientos a posiciones residuales o sin capacidad estructurante dentro del nuevo tejido.

En los casos de contacto con tejido residencial existente, son precisamente estas franjas de contacto las idóneas para generar polaridades que no solo contribuyan a jerarquizar el nuevo tejido, sino a cualificar el existente, que puede además beneficiarse del incremento de la dinámica urbana y del consumo de bienes y servicios que aporta la población trabajadora del nuevo tejido, así como la que es atraída por la nueva oferta de servicios (comercial, terciario).

- **Con una distribución de usos que agrupe los más afines y segregue los menos compatibles**

Manteniendo el objetivo de flexibilidad del tejido productivo económico sí es factible operar una zonificación que agrupe los usos futuros por afinidad evitando el contacto entre los que presenten problemas de incompatibilidad o interferencia.

Esta zonificación deberá atender además al objetivo de reforzar la dinámica urbana de la población trabajadora y usuaria del tejido. Así, los usos comerciales, terciarios y de servicios que puedan contribuir al enriquecimiento de dicha dinámica se dispondrán en torno a las nuevas centralidades y ejes de actividad urbana amplificando la cualidad estructurante de los equipamientos, dotaciones y espacios libres.

6.8.4.3. Contigüidad

El principio de contigüidad debe aquí también ser modulado en relación con su diferente alcance y significado respecto al tejido residencial. Es decir, la contigüidad, en relación con el tejido productivo económico, debe ser interpretada en términos de prevalencia condicionada respecto de los crecimientos discontinuos.

Prevalencia, en la medida en que una vez más por aplicación razonable del principio de eficiencia territorial siempre habrá de ser preferible que el nuevo tejido productivo económico se produzca por extensión directa del existente.

Sin embargo, este principio no es limitativo sino condicionado, en tanto la imposibilidad de crecer por contigüidad, no debe cercenar la posible expansión de un tejido productivo económico cuando, por su situación y rol territorial, dicho crecimiento resulte deseable.

La posibilidad de crecimientos discontinuos de tejido productivo económico consolidado estaría ligada a circunstancias derivadas ya sea del agotamiento del terreno apto en situación de contigüidad, inadecuación topográfica o paisajística del suelo colindante, incapacidad estructural para asumir la carga añadida del nuevo tejido, o excesiva fragilidad ambiental para admitir el contacto con usos de naturaleza diferente o incompatible.

Quiere esto decir que si en el tejido residencial cualquiera de los condicionantes citados nos llevaría a congelar, al menos en esa dirección, el crecimiento urbano, en el tejido productivo económico no es necesariamente así, pues prima su rol territorial en el Modelo de Ordenación Insular, adquiriendo más relevancia cuestiones como la concentración zonal (polos de actividad), la proximidad a los centros de transporte y comunicación con el exterior (puertos/aeropuerto), y la articulación con la red de accesibilidad territorial (mallado territorial).

6.8.4.4. Articulación formal

Este principio es de plena aplicación al tejido productivo económico, debiendo ser complementado de un lado por el énfasis en la adecuada articulación del tejido a la escala territorial extensa – esto es, con la red de accesibilidad territorial – y de otro, con el añadido de los criterios de articulación interna contenidos en las condiciones de calidad en la producción regular de tejido productivo económico que a continuación se detallan.

6.8.5. La planificación del nuevo tejido productivo económico de relevancia territorial

Con carácter general, para la planificación del nuevo tejido productivo económico, y en especial para las piezas económicas de relevancia territorial, el planeamiento deberá observar los criterios de **proporcionalidad, jerarquía, contigüidad y articulación formal** conforme a lo descrito en el presente epígrafe, atendiendo además a los siguientes:

6.8.5.1. Criterios al planeamiento general urbanístico

- **Identificará los ámbitos destinados al crecimiento de tejido productivo económico conforme a las determinaciones del presente Plan**, clasificando como suelo urbanizable sectorizado las piezas cuyo desarrollo se prevé en el periodo de vigencia del PGO, y como suelo urbanizable no sectorizado o rústico de protección territorial aquellas piezas cuyo desarrollo exceda el horizonte temporal de su programación.

En todo caso, la gradación en la clasificación y categorización del suelo se hará conforme a los principios de progresividad y prevalencia condicionada en los términos ya expuestos en este capítulo.

- **Determinará los elementos definidores de la estructura general del ámbito y especialmente:**
 - El viario estructurante de primer orden jerárquico y el de conexión con la red de accesibilidad territorial que se adscribirá al sistema general viario.
 - Los espacios libres de entidad significativa que cualifiquen y vertebran el ámbito extenso de crecimiento, en especial los identificados como áreas libres estructurantes o áreas agrícolas periurbanas, que se adscribirán posteriormente al sistema general de espacios libres, previendo en el último caso el mantenimiento de la actividad productiva y su incorporación gradual al tejido productivo económico conforme a los criterios previstos igualmente para el tejido residencial.
 - El aprovechamiento bruto y la orientación de usos dominantes, así como los criterios formales para la ordenación detallada del ámbito conforme a determinaciones del presente Plan.
- **Establecerá los parámetros y condiciones de calidad de la edificación**

El planeamiento deberá incrementar los requerimientos de calidad en la edificación, tanto en lo que se refiere a la diversidad tipológica, como en la calidad de los materiales.

La mayor exigencia en el diseño se requerirá en las edificaciones que conformen la “fachada” del nuevo tejido, en especial hacia los corredores de mayor accesibilidad visual, y en las que se implanten en las áreas de centralidad urbana (principales ejes de actividad y nodos dotacionales, de equipamiento y espacios libres).
- **Establecerá los parámetros y condiciones de calidad de la urbanización y los servicios**

Se exigirá a los nuevos desarrollos un nivel de prestaciones en servicios e infraestructuras adecuados al perfil de las actividades potenciales a implantar, haciendo especial hincapié en aquellas que incrementen la eficiencia del nuevo tejido, tales como:

- Instalaciones avanzadas de telecomunicación (fibra óptica/redes telemáticas/banda ancha).
 - Instalaciones de distribución de combustible (gas/hidrógeno).
 - Instalaciones de tratamiento y valorización energética de procesos y residuos industriales.
 - Instalaciones de producción de energías alternativas (eólica/fotovoltaica).
- **Criterios relativos a la gestión promocional: producción y comercialización del tejido productivo económico**

En relación con la necesidad de agilizar el planeamiento necesario para la previsión y desarrollo de actividad económica se profundizará en los mecanismos previstos al respecto en la legislación urbanística y en especial de los contenidos en la LMUOTc'09.

En relación con la gestión promocional se incrementarán las exigencias del diseño y calidad del tejido productivo económico y las prestaciones de los servicios de infraestructuras en los términos ya expresados.
 - **Criterios relativos a la gestión funcional: gestión centralizada y servicios adicionales del tejido productivo económico**

Se explorarán asimismo las herramientas jurídicas que permitan incrementar el nivel de implicación en la gestión y mantenimiento continuados del tejido productivo económico, de los agentes promocionales (propietarios del suelo) y de las empresas radicadas en él con el objeto de garantizar el funcionamiento continuado y sostenible del tejido, incrementando su rendimiento, en especial en los siguientes aspectos:

 - Servicios adicionales a las empresas de gestión centralizada y participativa.
 - Incentivación de la cooperación empresarial y colaboración logística.
 - Gestión centralizada del mantenimiento y conservación del tejido productivo económico.

6.8.5.2. Criterios complementarios al planeamiento de ordenación pormenorizada

La ordenación pormenorizada, que puede ser asumida desde el propio PGO municipal o, en su caso, desde un Plan Parcial o Plan Especial, se desarrollará, además de lo expuesto, conforme a los siguientes principios y criterios básicos:

- **Identificación e integración de las características del soporte territorial.**

Implica el reconocimiento de la topografía del ámbito, los elementos más significativos del relieve (elevaciones, depresiones), sus recursos naturales o productivos, y las preexistencias de todo tipo que por su valor intrínseco deban ser respetadas y/o puedan contribuir a la cualificación del tejido productivo económico.
- **Reconocimiento de los bordes o límites del ámbito.**

Más allá de su condición de límite, los bordes conforman en unos casos la imagen perceptible del tejido productivo económico desde el ámbito extenso, y en otros, la línea o franja de contacto con el tejido existente, de similar o diferente naturaleza respecto del nuevo.

En virtud de lo expresado, el planeamiento deberá identificar en cada caso la naturaleza del borde, así como su carácter provisional o definitivo (por referencia al supuesto de crecimiento progresivo) y adecuar la ordenación del ámbito a las exigencias impuestas por dicha naturaleza y carácter. Así:

- En los bordes de contacto del nuevo tejido con los principales corredores de accesibilidad territorial deberán incrementarse las exigencias de calidad tipológica de la edificación, tanto en el diseño como en lo relativo a los materiales de acabado (excelencia formal). A tal efecto será preferente la disposición en estos bordes de los usos de naturaleza terciaria (comerciales, oficinas) que lleven aparejada una alta exigencia de calidad formal.

Asimismo, se dispondrán en estos bordes espacios libres ajardinados que contribuyan a la calidad formal de la fachada del nuevo tejido y confieran perspectiva a la apreciación del mismo.

- En los bordes de contacto con tejido productivo económico existente deberán primar los criterios de articulación formal y funcional de ambos tejidos, resolviendo la continuidad de los ejes estructurantes del tejido existente y la transición equilibrada de actividades de forma que se evite el contacto de las menos compatibles.

En el caso de que el tejido adyacente presente en todo o en parte deterioro ambiental, tipologías inadecuadas o insuficiente conectividad en relación con la nueva pieza económica se adscribirán al ámbito piezas de renovación urbana cuya transformación será cuando menos simultánea al desarrollo del nuevo tejido.

- En los bordes de contacto con suelo destinado a tejido residencial deberá evitarse que el nuevo tejido deteriore la calidad ambiental del tejido urbanístico.

Así, se establecerán franjas de colchón o de transición entre tejidos conformados por espacios libres y equipamientos y dotaciones afines al uso residencial que no solo tendrán la función de barrera ambiental, sino que deberán servir para cualificar ambos tejidos.

▪ Flexibilidad parcelaria

Ahondando en el concepto de la flexibilidad del tejido productivo económico resulta evidente que una de las cuestiones más arduas con las que se enfrenta el planeamiento de ordenación pormenorizada del tejido productivo económico es acertar con la gama de tamaño de parcelas para responder a las necesidades de suelo de actividades muy diversas en tal requerimiento.

Un parcelario de grandes dimensiones susceptible de subdivisión ulterior suele ser la solución más recurrente. No obstante, se incurre en el riesgo de que la ordenación pormenorizada se quede en una definición “gruesa” de la configuración del tejido con escaso o nulo control sobre la forma final del mismo, y además, un planteamiento así restringe la definición de los segmentos más “menudos” del viario que completan y enriquecen la estructura urbana.

La otra posición consiste en definir un parcelario más menudo, con parcelas modulares de tamaño mínimo agregables para conformar parcelas mayores. Esta segunda opción tiene la ventaja de que se define el viario más menudo, garantizando un tejido más rico y mejor vertebrado, pero por el contrario, una vez cedido el viario a consecuencia de la reparcelación ya es imposible propiciar la agregación de un número significativo de parcelas para conformar superficies de gran entidad (30-50.000 m²) frecuentemente demandadas por grandes empresas (plataformas logísticas, de distribución o mixtas).

En ambos casos, además, resulta crucial la adecuada regulación de los supuestos de segregación y agregación de parcelas so pena de propiciar la conformación de un paisaje urbano final fragmentado y caótico, tanto por el tamaño como por el perfil tipológico de la edificación.

○ Diseño progresivo del completamiento urbanístico del tejido productivo económico

La respuesta adecuada a esta problemática pasa por que el planeamiento de ordenación pormenorizada plantee un diseño progresivo del tejido, es decir, que partiendo de un parcelario grueso, por lo menos para parte del ámbito, se “dibuje” literalmente el escenario progresivo que se deriva de la aplicación de las normas de segregación parcelaria. Cada decisión en el proceso de segregación sucesiva debe comportar un mayor completamiento del tejido (viario menudo) y la renuncia a alteraciones posteriores que puedan desvirtuar el paisaje urbano resultante.

Por ejemplo, si se decide segregar una parcela de gran tamaño en otras más pequeñas ello implicará probablemente la necesidad de intercalar viario más menudo de servicio. Pues bien, una vez tomada dicha decisión y materializado el viario ya no sería factible agregar de nuevo parcelas si esta agregación afecta al viario, que marcará a partir de aquí un límite obligado a cada actuación reparcelatoria ulterior.

○ Modulación parcelaria en función de la gama de usos progresivos previsibles

Otra herramienta que puede resultar muy útil para garantizar la coherencia y calidad del tejido productivo económico final resultante es modular también el uso (no solo el tamaño) de las parcelas en cada uno de los escenarios progresivos potenciales. Dicha modulación del uso tendría necesariamente una relación directa con el tamaño de la parcela.

Por explicarlo más gráficamente resulta evidente que los usos que pueden materializarse en una parcela pequeña (del orden de los 500 m²) no son los mismos que los susceptibles de implantarse en una de gran tamaño (grandes establecimientos comerciales, plataformas logísticas, etc.).

Luego la definición de un escenario progresivo en virtud de la parcelación comportará la previsión de la gama de usos asociada a los diferentes tamaños de parcela para cada escenario posible.

Según estos planteamientos el planeamiento habría de diseñar los escenarios progresivos y finales posibles en la totalidad del tejido determinando con claridad (incluyendo la expresión gráfica) las reglas que han de pautar el proceso de agregación/segregación parcelaria de forma que en todo momento quede garantizada la calidad final del tejido productivo económico.

6.8.6. Ámbitos de crecimiento y extensión del tejido productivo económico

En síntesis, el crecimiento de tejido productivo económico previsto en el presente Plan, se restringe con arreglo a los criterios enunciados a:

- Las áreas de extensión de actividad económica centralizadas en torno a los polos de actividad económica (actuales y propuestos) o piezas económicas de relevancia territorial.

- Las extensiones limitadas de tejido productivo económico secundario (agro-industrial) o cuaternario (parques tecnológicos, científicos, docentes) vinculadas a piezas económicas de usos primarios (piezas agrícolas mixtas).
- Los minipolígonos o parques industriales de escala local que se localicen conforme a los criterios y condicionan señalados en este Plan.
- Las piezas de apoyo logístico al sector turístico a localizar en torno al Tablero y Juan Grande en San Bartolomé de Tirajana y a Arguineguín en Mogán.

6.8.7. La intervención sobre el tejido productivo económico existente

Completa la propuesta del presente Plan, en lo que al tejido productivo económico existente se refiere, la incorporación de actuaciones dirigidas a adecuar a las exigencias de calidad enunciadas los suelos industriales y de naturaleza económica ya consolidados con el objetivo territorial último de incrementar la eficiencia no sólo de dicho tejido productivo económico sino del Sistema Urbano en que se incluyen en su conjunto.

En relación con la problemática de interferencia entre tejidos territoriales, las propuestas del presente Plan se orientarán bien al traslado del tejido productivo económico, rescatando su ubicación original como ámbitos de refuerzo de actividades urbanas o bien su reconversión con tres posibles líneas complementarias de actuación:

- **Mejora de la estructura-soporte y de las conexiones con la red de accesibilidad territorial.**
- **Supresión de las actividades no compatibles con el tejido residencial.**
- **Depuración tipológica, acrecentando la calidad estética del tejido productivo económico y su contribución a la cualificación del paisaje urbano.**

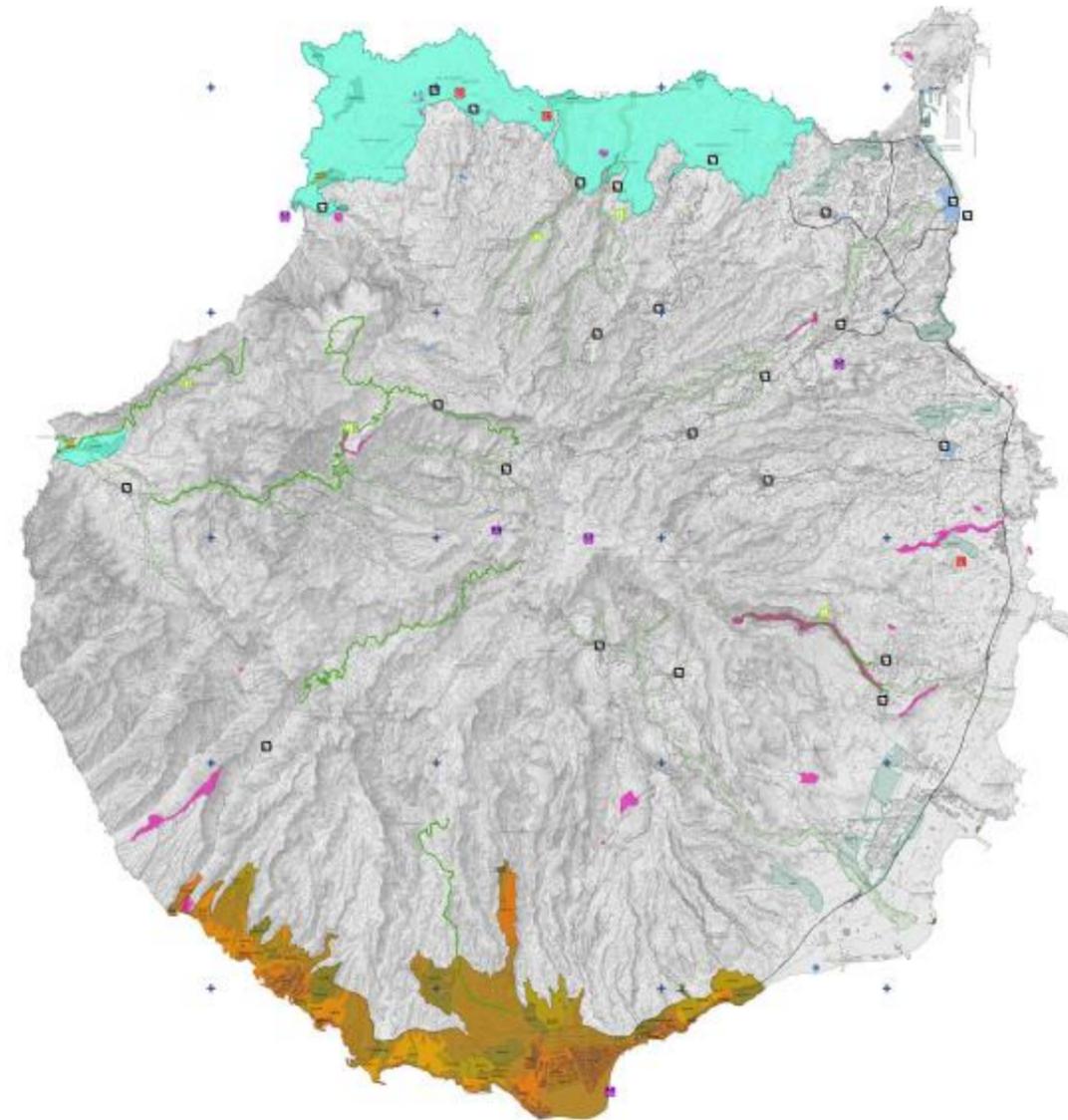
Se distinguen dos tipos de intervención sobre el tejido productivo económico existente que se refieren a actuaciones dirigidas bien a desplazar del tejido residencial los usos menos compatibles con dicha actividad urbana sustituyendo, parcial o totalmente, el tejido productivo económico original por usos afines, normalmente con el objeto de recalificar el tejido urbanístico y reforzar o generar nuevas áreas de centralidad urbana.

- Las Piezas económicas a especializar son áreas de tejido productivo económico mixto en las que por encontrarse próximas o insertas en tejido residencial o en tejido productivo económico especializado se proponen actuaciones dirigidas a la sustitución de aquellas actividades menos afines o que deterioran la calidad ambiental del tejido, por otras más cualificadas y especializadas.
- Las Piezas Económicas a renovar están frecuentemente unidas a alguna de las anteriormente descritas, está dirigida a la recalificación integral de tejido productivo económico existente, actuando tanto sobre las infraestructuras y servicios (viario, redes de instalaciones) como sobre la edificación, de forma que se incremente el rendimiento del tejido y su calidad formal.

6.9. TUR: El Tejido Turístico como apuesta por la renovación y especialización

En relación con el tejido turístico como elemento integrante del Modelo de Ordenación Insular, en el presente documento debe declararse como premisa de partida que dicha adaptación en lo que al modelo turístico se refiere ha sido ya de facto efectuada por el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Gran Canaria (PTEOTI/GC), actualmente en vigor.

Estrategia Insular de Ordenación Turística



Por lo tanto, el presente Plan, apelando no ya al principio de economía procesal, sino al simple sentido común, no plantea en modo alguno superponer al Modelo de Ordenación Turística de dicho instrumento nuevas determinaciones que alteren ese modelo sancionado formalmente por el Pleno de la Corporación Insular de forma coetánea a la formulación del presente Plan.

El objetivo último es no complicar o enlentecer más aún los ya de por sí arduos procedimientos de tramitación del planeamiento necesario para materializar en la práctica los objetivos territoriales que vertebran dicho tejido turístico.

Los objetivos que el presente Plan plantea, definido y sancionado el modelo de ordenación turística, van a girar fundamentalmente en torno a tres aspectos fundamentales:

- La simplificación normativa y perfeccionamiento instrumental de la normativa de aplicación, incorporando e integrando en un cuerpo coherente las determinaciones y

herramientas del PTEOTI/GC de orden territorial cuya regulación sea competencia del presente Plan.

- El completamiento del modelo, en lo relativo al desarrollo turístico de la costa norte e interior insular, atendiendo a las especiales características y singularidades de estos ámbitos territoriales.
- El refuerzo y desarrollo de aquellas estrategias turísticas aquí esbozadas para desarrollar nuevas potencialidades turísticas en función de los valores y recursos en presencia.

Algunas de estas cuestiones entroncan territorialmente con determinaciones sobre el tejido residencial, como el planteamiento de reforzar las centralidades residenciales de El Tablero y Arguineguín como forma de inducir la especialización y cualificación del tejido turístico; o con la red de equipamientos y dotaciones o la red de infraestructuras verdes, en lo que se refiere a las áreas libres con equipamiento estructurante turístico así como otro tipo de determinaciones de ordenación que pueden favorecer la diversificación y diferenciación del producto turístico insular, como por ejemplo las denominadas actuaciones turísticas singulares (o hitos turísticos) o los ejes turísticos.

6.9.1. La estructuración territorial del tejido turístico: un poco de historia

La ordenación territorial de la actividad turística constituye desde siempre uno de los objetivos centrales de la planificación insular en Gran Canaria, dada su innegable cualidad de principal motor económico.

De hecho, el primer Plan Insular de Ordenación de 1995, formulado al abrigo de la derogada Ley 1/1987 de Planes Insulares, declaró la actividad turística como estratégica, centrando en ella la mayor parte de sus objetivos y recursos instrumentales.

No en vano, aquel PIO/GC 1995 se abordó en un momento en que a pesar de ser el sector turístico el principal impulsor de nuestro desarrollo, contaba con un significativo desprestigio social derivado sin duda de la “agresividad” del modelo de implantación conforme al cual se estaban edificando las bases de dicho desarrollo turístico. Los aspectos negativos relevantes de aquella situación podrían resumirse en los siguientes:

- **Modelo agresivo-especulativo-autodestructivo: la negación del soporte territorial**

Uno de los rasgos más preocupantes de la producción turística en aquel momento era su agresividad con el soporte territorial, al que se le negaba su cualidad escénica relegándola a la consideración de mero soporte físico, y por tanto, transformable para adaptarlo a una masiva implantación edificatoria de oferta alojativa anodina e indiferenciada. La producción turística resultante carecía de valor añadido alguno, al desprezarse el valor cualificador del paisaje y renunciarse de antemano a la calidad estética del tejido, en pro de la obtención de abusivos beneficios inmobiliarios.

Esta ausencia de consideración del soporte territorial y de criterios de excelencia en la producción turística era palpable no únicamente en la materialización física de los desarrollos, sino en la misma planificación urbanística formulada desde una proyección plana y abstracta del territorio, sobre el que se superponía un tejido apelmazado sin referentes, sin servicios, sin espacios de articulación interna ni otros equipamientos cualificadores de la oferta que el “sol y playa”.

Así pues, a la negación del soporte, con el consecuente deterioro del paisaje y el alarmante e ineficiente consumo de suelo, se le unían los déficits estructurales y de servicios del tejido turístico y la ausencia de oferta complementaria.

- **El fenómeno de la residencialización del tejido turístico**

A consecuencia entre otros aspectos de la tolerancia del planeamiento con la mezcla de usos y de la dominancia de oferta extrahotelera, que sin el aglutinante de una gestión unitaria y profesional se prestaba a la dinámica especulativa de fragmentación de la propiedad y venta de unidades aisladas, el tejido turístico presentaba (y presenta) un alto grado de hibridación con la actividad residencial.

Este importante problema comporta interferencias entre dinámicas urbanas diferentes, y consecuentemente, deriva en la degradación del tejido turístico y en la pérdida de la competitividad del destino.

- **La ausencia de tutela e interés público en la materia**

En el momento en que se formula el PIO/GC 1995 la isla no contaba con un modelo territorial para el desarrollo del sector turístico y mucho menos una concepción integradora de la escala insular.

Así, el “modelo” se materializaba como un mero agregado de desarrollos urbanísticos sin planificación coherente y sin posibilidad de extender los “beneficios” de dicho desarrollo más allá del marco territorial de los municipios turísticos (básicamente San Bartolomé de Tirajana y Mogán) y sin poder ofrecer por otro lado un marco de seguridad jurídica que propiciase la intervención de agentes especializados en el sector frente al control del mercado por la mera producción inmobiliaria.

Frente a aquella situación, el PIO/GC 1995 eleva la planificación del sector turístico al máximo nivel en el marco de los objetivos de la actuación pública más allá del ámbito municipal, e incluso en cierto modo más allá del insular hasta la esfera autonómica, en la medida en que buena parte de sus propuestas orientaron algunas de las medidas y políticas concretas adoptadas posteriormente por la LOTC'95, el TRLOTENC'00 y la propia LDOGTC'03.

6.9.1.1. Las estrategias turísticas del primer Plan Insular de Ordenación de 1995

Las estrategias que el PIO/GC 1995 adopta para reconciliar la situación señalada y consolidar el sector turístico como un motor económico sostenible podría sintetizarse en los siguientes.

- **Tipificación del turismo como actividad industrial (exportadora de servicios)**

Remarcando la dimensión productiva y especializada del sector con el objeto de someterlo a una regulación que garantizase unos estándares mínimos de calidad en la producción y como forma de separarlo conceptualmente de la producción inmobiliaria inespecífica, y en especial de la dirigida al uso residencial.

En este sentido las medidas estaban dirigidas a:

- Especialización del tejido
 - Delimitación de las zonas turísticas insulares como ámbitos estratégicos especializados en la producción turística.
 - Incompatibilidad entre el uso residencial y el turístico
 - Consideración de los sectores urbanizables de uso turístico como de servicios a efectos de la fijación de usos y estándares diferentes a los del tejido residencial.
- Recualificación sustancial de la producción turística para aumentar su valor añadido y por tanto su competitividad
 - Homologación del producto turístico, definiendo los productos susceptibles de desarrollarse y los estándares de calidad exigibles.

- Fijación de estándares de equipamiento complementario para parcelas, sectores y piezas territoriales
- Incorporación de la cualidad escenográfica del soporte territorial mediante criterios de integración paisajística del tejido turístico, fijación de estándares de densidad (densidad bruta territorial y densidad neta de parcela) y criterios de sectorización

▪ **Implicación del conjunto del territorio insular en el concepto de territorio turístico**

El PIO/GC 1995 plantea la extensión del carácter de territorio turístico al conjunto insular, como forma de inducir el mejor reparto de las plusvalías derivadas de la actividad y de orientar la planificación a la mejora de la imagen y de las condiciones exclusivas de Gran Canaria como destino diferenciado. Así, se plantea:

- Refuerzo de la imagen de Las Palmas de Gran Canaria como capital de un territorio turístico, apoyándose en sus frentes marítimos.
 - Recuperación de la actividad turística en Las Canteras.
 - Modernización sustancial del tejido urbanístico representativo de la capitalidad insular.
- Propuesta de desarrollo de turismo especializado en el interior insular como forma de prestigiar el destino captando segmentos de demanda más cualificados.

▪ **Regulación proactiva: revisión del planeamiento**

Como aspecto clave a enfatizar, más allá de la refundación en términos conceptuales de la planificación turística, el PIO/GC 1995 supera la dimensión pasiva del planeamiento como mera herramienta reguladora de los procesos con incidencia territorial y apuesta por intervenir directamente en tales procesos.

Así, a la apuesta normativa le acompaña un remarcable esfuerzo por revisar en su integridad la planificación hasta entonces vigente, llegándose a la desclasificación de una importante superficie de suelo urbanizable turístico y a la formulación de acuerdos (Protocolos Marco) para la revisión sustancial de la planificación de desarrollo entonces vigente en los términos de calidad expresados.

6.9.1.2. Las estrategias turísticas del segundo Plan Insular de Ordenación de 2004

El PIO/GC 2004, instrumental y potencialmente reforzado, profundiza en el modelo turístico propuesto por el Plan anterior, manteniendo sus bases fundamentales, actualizadas ahora en el marco del TRLOTENC, pero ampliando sus objetivos más allá del establecimiento de las pautas de calidad en la producción del nuevo tejido turístico.

Los aspectos más destacables de este modelo renovado son:

▪ **La renovación del tejido turístico existente**

Aunque no con la intensidad que posteriormente plantea el PTEOTI/GC, el PIO/GC 2004 se anticipa de nuevo a uno de los aspectos centrales de las DOGT, planteando la renovación del tejido turístico existente como uno de los aspectos claves en el incremento de la competitividad de la oferta turística y dedicando, de hecho, dos Planes Territoriales Parciales para desarrollar operaciones estructurantes de renovación del tejido turístico consolidado o en proceso de consolidación:

- PTP-8 Regeneración y estructuración del espacio consolidado de Playa del Inglés

- PTP-9 Ordenación del espacio entre la GC-1 y la GC-500 en San Bartolomé de Tirajana

Se establecían además los criterios sustantivos para que el planeamiento municipal identificase las denominadas áreas obsoletas, áreas saturadas y áreas infradotadas, y estableciese las medidas necesarias para acometer su renovación.

Esta estrategia se plantea en el PIO/GC 2004 como complementaria a la producción de nueva oferta en los términos de calidad ya formulados en el anterior Plan, y por tanto, sin el carácter de producción sustitutiva que las DOGT posteriormente plantean desde un enfoque limitativo al crecimiento de la oferta turística.

▪ **El control del crecimiento**

El PIO/GC 2004 no plantea un techo cuantitativo al crecimiento de la oferta alojativa, al menos en términos de límite numérico expreso. La limitación que se establece es de carácter territorial, mediante la acotación de los ámbitos territoriales susceptibles de acoger desarrollo turístico y la aplicación a dichos ámbitos de una densidad territorial bruta, además de los criterios cualitativos en la producción del nuevo tejido.

En este sentido se reafirma el PIO/GC 2004 en el planteamiento de un modelo acotado en su definición territorial y con alta exigencia de calidad, pero en el que junto a la renovación de la planta existente se impulsa la producción de nuevo tejido de alta cualificación para poder consolidar la demanda y mantener la competitividad de Gran Canaria en el mercado turístico.

▪ **La formulación del modelo turístico del norte e interior insular.**

Como antes se expuso, El PIO/GC 2004 formuló el objetivo, en sintonía con el anterior Plan, de extender el concepto de territorio turístico al conjunto insular. Pero a este respecto sólo llegó a definir las claves para la recuperación de la actividad turística y el reforzamiento de la imagen de capitalidad de Las Palmas de Gran Canaria, así como la posibilidad de desarrollo de productos altamente especializados, tipo “resort”, en el interior insular, que finalmente quedó sin efecto.

El PIO/GC 2004 abunda en este objetivo formulando las bases para el desarrollo de una oferta alojativa turística de la costa norte insular. Dicha oferta se dibuja como marcadamente diferenciada respecto de la producción intensiva del sur insular, basada en productos hoteleros de alta cualificación y fuertemente especializados con fundamento en las peculiaridades paisajísticas, culturales y en los recursos naturales de la comarca, como forma de diversificar y dinamizar su economía.

Junto a esto, y suprimida en las fases iniciales del trámite del PIO/GC 2004 la figura de los enclaves turísticos especiales a requerimiento del Gobierno de Canarias, se formulan también las bases para el desarrollo del uso turístico en el interior insular, como mecanismo para aportar rentas complementarias a la población rural, contribuyendo así a la fijación en el medio rural y a garantizar la conservación de las actividades productivas de carácter tradicional.

Se contemplan así dos tipos de turismo interior: el **turismo rural** que se desarrollaría conforme a la legislación aplicable y el **turismo de naturaleza**, que admite los hoteles rurales de nueva planta, circunscribiéndolos a los sistemas territoriales de disperso identificados por el PIO/GC 2004.

6.9.1.3. La adecuación al marco del PTEOTI/GC del tejido turístico

La promulgación de las DOGT se produjo cuando el PIO/GC 2004 había culminado su trámite en la Administración Insular (esto es, había alcanzado la aprobación provisional). De acuerdo con lo previsto en su régimen transitorio, la Administración Insular decidió continuar la tramitación de

dicho Plan sin adaptarlo formalmente a las DOGT, aunque bien es cierto que en la medida en que la formulación de ambos instrumentos, PIO/GC y DOGT, fue coetánea en el tiempo, coinciden en lo sustancial.

Así pues, dado que los rasgos fundamentales de este modelo renovado se adecúan al marco definido por las DOGT, el presente Plan se limita a resolver los problemas de instrumentación normativa advertidos, incorporando e integrando en un cuerpo coherente las determinaciones y herramientas del PTEOTI/GC de orden territorial cuya regulación sea competencia de este Plan para hacerlas extensivas, dentro de las limitaciones establecidas a la implantación de la actividad por el marco legal vigente, a todo el territorio insular. Así, se plantean dos objetivos insulares:

- **La identificación de las piezas turísticas y el pautado del crecimiento**

La adaptación del modelo de ordenación turística consiste básicamente en enfatizar el carácter de reserva estratégica de las denominadas Piezas Turísticas, unas expresamente identificadas – las de la Zona Turística Litoral Sur y las del ámbito oeste de la Zona Turística Litoral Noroeste – y otras que podrán ser identificadas por el planeamiento territorial y urbanístico en las Zonas Turísticas delimitadas, anudando su clasificación y desarrollo a operaciones de renovación urbana.

Más allá incluso, se otorga un carácter prevalente a la ocupación del suelo urbano vacante tanto para localizar las nuevas camas provenientes de incentivos por renovación como las originadas por sustitución de las que se supriman en áreas sujetas a rehabilitación.

Con este objetivo se establecen condiciones para dosificar en el tiempo el desarrollo turístico de Santa Águeda, principal pieza de reserva de suelo turístico en la Zona Turística Litoral del Sur, tanto en extensión territorial como en número de camas.

- **La estructuración territorial del tejido turístico**

El PTEOTI/GC perfecciona y completa, asumiéndolo en sus aspectos fundamentales, el modelo de ordenación turística vigente, pero introduciendo novedosas herramientas normativas que permitan compaginar la renovación edificatoria del tejido turístico y el aumento ostensible de la calidad y la competitividad del parque alojativo existente.

Mediante un mecanismo ya previsto en las nuevas disposiciones contenidas primero en la Ley 19/2003, después en la Ley 6/2009 y posteriormente en la Ley 2/2013, el PTEOTI/GC regula la conversión de las actuaciones de renovación de las zonas turísticas degradadas en fuente para la obtención de derechos a materializar nuevas camas, mediante la aplicación de una política de incentivos a la renovación que liga indisolublemente el derecho a desarrollar oferta de nuevo cuño con la obligación de renovar o rehabilitar la existente que se encuentre en situación de deterioro.

Se propone así que el presente Plan incorpore aquellas determinaciones territoriales que permitan compatibilizar los mecanismos previstos para la renovación edificatoria, la mejora de las infraestructuras y equipamientos, el esponjamiento de las áreas saturadas y la especialización del suelo turístico.

6.9.2. La determinación de la capacidad máxima de acogida turística en Gran Canaria

A lo largo de las últimas décadas, la dinámica del fenómeno turístico ha venido caracterizada mayoritariamente por un crecimiento de la planta alojativa, más próxima a factores coyunturales de naturaleza inmobiliaria que a una planificación estratégica del mercado turístico.

Como consecuencia, es preocupante detectar que un elevado número de plazas alojativas se encuentran en condiciones obsoletas, tanto en lo que se refiere a los propios establecimientos, como en cuanto a los ámbitos, dotaciones y condiciones de la urbanización, sin menoscabo de gozar a la misma vez de dignos productos que identifican el destino en los mercados nacional e internacional.

Sin embargo, en un momento en que se multiplican los destinos turísticos sin que aumente significativamente la demanda y en el que los parámetros de calidad de la oferta son cada vez más determinantes, resulta urgente acometer las correcciones oportunas en la industria turística insular.

Por otra parte, el esfuerzo inversor, así como el propio proceso de urbanización, ha estado dirigido mayoritariamente a la creación de un tipo de alojamiento inespecífico, de carácter convencional, en detrimento de infraestructuras y dotaciones complementarias al clásico esquema de “sol y playa” que pudieran significar un valor añadido que caracterizara y valorara el destino.

Otro factor crucial en el análisis de la situación actual de la oferta es el hecho de que, aún a pesar de las últimas implantaciones hoteleras, la relación entre plazas extrahoteleras y plazas hoteleras existentes en la Isla es, en términos aproximados, de un 75% a un 25% por ciento, respectivamente. En las actuales y previsibles condiciones del mercado, el déficit de éstas últimas frente a las primeras es un factor negativo relevante.

La existencia y permanencia de promociones turísticas cuyos parámetros ya no tienen cabida en la industria turística insular es el factor negativo más acuciante de la actual realidad del sector. Esto no afecta sólo a las tipologías edificatorias de los establecimientos, sino que se extiende a los servicios, dotaciones, y equipamientos urbanos.

Esta pérdida de calidad ha redundado en una pérdida de capacidad alojativa real en el ámbito insular, de tal manera que en la Isla se ha producido una regresión tenaz de dicha capacidad alojativa sin sustitución suficiente por nueva oferta ajustada a las necesidades de mercado.

De tal manera que el principio de crecimiento cero establecido en la normativa turística, junto con las variaciones recientes en el mercado turístico, ha supuesto una reducción de planta alojativa por parte de la iniciativa privada, no asociada a la implantación de los procesos de recualificación turística impuestas por el marco legal vigente.

Este marco legal proponía el crecimiento cero para posibilitar un escenario de recualificación que permitiese la transferencia de plazas alojativas de zonas excedentarias a nuevas zonas que cumpliesen con los estándares más avanzados de calidad urbanística y edificatoria.

La realidad es que la falta de instrumentos de gestión adecuados a este tipo de iniciativas, las limitaciones a la incorporación de nuevos capitales de inversión por lo atomizado de la propiedad turística extrahotelera, mayoritaria en la Isla, y la falta de instrumentos ejecutivos que superen las restricciones propias del sistema de planeamiento han desembocado en un escenario de decrecimiento de la capacidad alojativa en Gran Canaria.

Este escenario de decrecimiento ha favorecido que en muchas de estas áreas se haya acelerado la introducción indebida y alegal de un uso residencial de baja calidad, sin los mínimos servicios que éste habría de comportar, que ha desestructurado el entorno turístico, y cuya manifestación más relevante es la progresiva pérdida de calidad, apreciable en la escena urbana, y en la relación con el paisaje y los recursos naturales circundantes.

En conclusión, la política de crecimiento cero en la capacidad alojativa dentro de un mercado turístico en retroceso en el que predomina la oferta extrahotelera ha demostrado ser insuficiente para resolver las carencias y falta de dinamismo en la renovación de la actividad turística insular.

Sin embargo, el desarrollo de la actividad turística, como el resto de las acciones actuales y futuras consumidoras de recursos, ha de encuadrarse, necesariamente, en un marco de

sostenibilidad no sólo referido a la conservación de los recursos naturales, sino también en lo que atañe a los factores socioeconómicos y de otros órdenes.

Por ello, asumir un ritmo de crecimiento únicamente basado en el binomio oferta - demanda de plazas alojativas sin tener en cuenta otros aspectos de la realidad insular, tal como los que se han esbozado en el Estudio de Capacidad de Carga Turística que acompaña al presente Plan es, a todas luces, inviable dentro de ese marco.

No sólo es necesario plantearse mecanismos cualitativos que orienten el crecimiento cuantitativo, sino que, además, ese crecimiento debe materializarse bajo dos premisas fundamentales: la renovación de las zonas degradadas y, simultáneamente, la puesta en el mercado de manera gradual de productos alternativos de calidad que comporten mayores equipamientos y que conformen una imagen del destino turístico de Gran Canaria vinculada a un tipo de oferta cualificada, más allá que la que actualmente se le asigna meramente relacionada con sus condiciones climáticas.

Así, el modelo de ordenación turística establecido por el presente Plan se basa fundamentalmente en garantizar el desarrollo sostenible de dicha actividad – entendida ampliamente como industria turística –, y en la consideración del territorio como un recurso estratégico para la consecución de dicho objetivo.

6.9.2.1. Los ritmos de crecimiento turístico en la legislación sectorial

Mientras que el modelo de ordenación turística del anterior Plan apostaba por acotar el marco territorial y aumentar las exigencias de calidad en la nueva producción turística, las DOGT optaron directamente por frenar el crecimiento de la oferta alojativa estableciendo el denominado “crecimiento cero” para los subsiguientes tres años a partir de su promulgación.

De hecho, hasta la entrada en vigor de la Ley 2/2013, de 29 mayo, de renovación y modernización turística de Canarias, las DOGT prohibieron la clasificación de nuevo suelo urbanizable para el uso turístico (DOT 7) e incluso declararon como objetivo la reducción efectiva de la oferta alojativa en las piezas turísticas consolidadas (DOT 16), que no en la industria turística insular en su conjunto.

Con el objetivo básico de adaptar los modelos turísticos insulares a los ritmos y límites al crecimiento establecidos por las DOGT, se previó la formulación en cada isla de un Plan Territorial Especial de Ordenación Turística (PTEOTI).

La formulación de dicho PTEOTI se demoró en Gran Canaria, dada la convicción de la Corporación Insular de que poco o ningún margen regulador le quedaba a este instrumento dada la imposibilidad de gestionar o distribuir territorialmente un crecimiento “cero”.

Por otro lado, y más allá del supuesto previsto en la DOT 12, actualmente derogado por la Ley 2/2013, la única posibilidad de generar oferta de nueva planta quedaba anudada a la sustitución de oferta existente en zonas saturadas siendo muy exiguos los incentivos obtenidos sobre las plazas sustituidas.

Además, estos incentivos debían ser necesariamente ejercidos por el propietario del complejo sustituido, dada la imposibilidad de transmitir el derecho obtenido a renovar o sustituir. En la situación atomizada propia de los desarrollos turísticos extrahoteleros de Gran Canaria, estas medidas eran insuficientes para incentivar la sustitución y menos aún la renovación.

Finalmente, primero la Ley 6/2009 y posteriormente la Ley 2/2013 que la sustituyó, vino a corregir en parte los déficits señalados, renovando la prohibición al crecimiento de la oferta pero aportando al marco normativo algunas medidas nuevas:

- Restricción al crecimiento, aunque admitiendo nueva oferta alojativa que reúna unos determinados requisitos de calidad, en caso de no estar vinculada a actuaciones de sustitución o transferencia de aprovechamientos turísticos.

- Clasificación de suelo, previendo la posibilidad de clasificar suelo urbanizable para uso turístico, si bien como competencia exclusiva de los planes de mejora de la competitividad del sector turístico y siempre que esta clasificación vaya anudada a operaciones de renovación urbana para suprimir plazas, por medio de los correspondientes convenios de sustitución.
- Aumento de los incentivos a la renovación y a la sustitución en proporciones que hiciesen atractiva la renovación urbana para los propietarios e inversores.
- Posibilidad de transmitir los derechos sobre nuevas plazas obtenidas mediante la regulación de su tráfico jurídico.
- Superposición al planeamiento insular, territorial y municipal con la creación de un nuevo instrumento denominado planes de mejora de la competitividad del sector turístico, de tramitación abreviada, para acelerar las actuaciones de renovación del tejido turístico.

Con esta nueva base jurídica la Administración Insular puede retomar el procedimiento de calibrado de la capacidad de carga turística en la Isla, subsidiario de la determinación de la capacidad de los recursos naturales, y muy particularmente del paisaje.

Evidentemente, para conservar una adecuada capacidad turística y, por tanto, evitar una presión sobre el territorio que éste no pueda asumir, es necesario adoptar medidas para ajustar la oferta de nuevas plazas alojativas a los recursos, infraestructuras y servicios disponibles en cada caso, de modo que se minimice el impacto global de las mismas sobre el entorno.

6.9.2.2. El Estudio de Capacidad de Carga Turística en Gran Canaria

Cumpliendo con la DOT 25, el presente Plan incorpora en sus estudios complementarios su Estudio de Capacidad de Carga Turística, con la finalidad de valorar la capacidad de la Isla para acoger nuevos desarrollos turísticos.

En el citado estudio, se estima que la Isla, con los recursos, infraestructuras y servicios en los niveles cuantitativos y cualitativos actuales, tendría capacidad para albergar en condiciones óptimas una oferta alojativa turística de en torno a 160.000 plazas, considerando que dicho umbral se alcanzase con oferta exenta de cualificación y oferta complementaria sin criterios de integración ambiental, y sin incrementar ni paliar los déficits infraestructurales y de servicios que se indujesen con su implantación.

No obstante, incorporando exigencias de sostenibilidad y calidad que garanticen una óptima integración ambiental de los desarrollos turísticos, y mejoras para incrementar la capacidad de infraestructuras y servicios, tanto a nivel insular como por ámbitos, la Isla podría llegar a acoger el máximo planteado por el estudio de 261.588 plazas turísticas conservando una adecuada capacidad de carga turística.

Además, el Estudio de Capacidad de Carga Turística confirma el potencial turístico de la costa norte y el interior de la Isla, así como del Valle de La Aldea, si bien con limitaciones, dando por bueno el modelo turístico que ha venido definiéndose en los anteriores planes insulares.

Así pues, el presente Plan mantiene y refuerza el modelo turístico ya planteado, estableciendo dentro del margen de capacidad de carga turística evaluado, una estimación de:

- **211.429 plazas turísticas** para la Zona Turística Litoral del Sur. Esta estimación en la costa sur supone asumir el 100% del incremento máximo previsto en el Estudio de Capacidad de Carga Turística para este ámbito coincidente con lo propuesto en el anterior PIO/GC 2004.
- **3.000 plazas turísticas** para la costa norte de la Zona Turística Litoral del Noroeste. Esta estimación en la costa norte supone asumir el 20% del incremento máximo previsto en

el Estudio de Capacidad de Carga Turística para este ámbito, coincidente con lo propuesto en el anterior PIO/GC 2004 aun planteándose un aumento de la superficie de la misma.

- **1.900 plazas turísticas** para la zona del Valle de La Aldea, también perteneciente a la Zona Turística Litoral del Noroeste. Esta estimación en el Valle de La Aldea supone asumir el 70% del incremento máximo previsto en el Estudio de Capacidad de Carga Turística para este ámbito, lo que supone un aumento de 700 plazas respecto de lo propuesto en el anterior PIO/GC 2004, que se modula territorialmente con el aumento de superficie planteada para la zona turística en este ámbito.

Junto a estos valores se estima que el incremento de plazas turísticas en el resto de la Isla podría alcanzar las 3.000 plazas para la zona turística interior y las 9.000 plazas en las áreas urbanas, aunque el turismo de ciudad no estará sometido a regulación turística en el presente Plan, por lo que el horizonte turístico propuesto por el presente Plan se situaría en torno a las 228.900 plazas turísticas, una cifra inferior a las 261.588 plazas turísticas máximas calculadas en el Estudio de Capacidad de Carga Turística.

Para que el modelo de ordenación turística propuesto no suponga una merma de los valores naturales, culturales y paisajísticos en su entorno, el presente Plan incorpora suficientes determinaciones, tanto de carácter ambiental, socioeconómico y de mercado, destino y producto turístico, así como propuestas de mejora de las infraestructuras y servicios insulares para garantizar la sostenibilidad territorial y ambiental de la actividad turística con una óptima capacidad de carga turística en la Isla.

6.9.2.3. Las Zonas Turísticas como ámbitos de desarrollo estratégico de la actividad turística

Como ya se ha dicho, el Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria se ha basado en la capacidad de los recursos, infraestructuras y servicios que existen actualmente en la Isla, sin considerar las previsiones existentes en estas materias por las administraciones competentes a nivel estatal, autonómico o insular.

Según lo expuesto, la capacidad de carga turística insular aumentará hasta permitir alcanzar de forma sostenible los umbrales máximos planteados en la medida en que se intervenga para mejorar progresivamente la capacidad de los distintos factores considerados.

Esta posibilidad de intervenir activa, e incluso discrecionalmente, en la mejora de la capacidad de carga turística es factible, cuando menos en el caso de los factores variables, como la capacidad aeroportuaria, la generación de energía eléctrica, el abastecimiento de agua, la presencia de recursos de ocio, la presencia de establecimientos con sistemas certificados de gestión ambiental o de la calidad, etc.

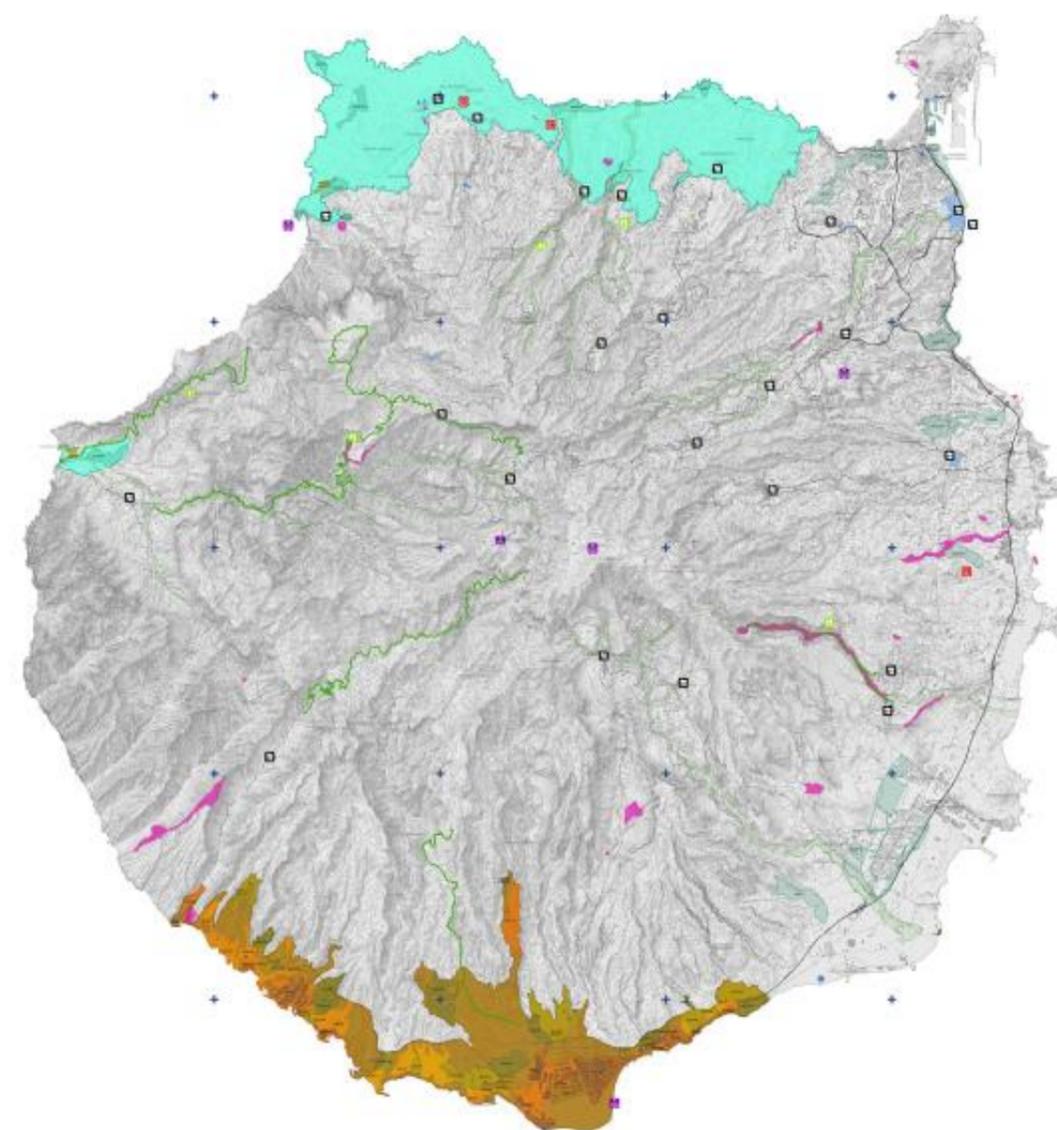
Como es notorio, algunas de estas previsiones existen ya en el Modelo de Ordenación Insular del presente Plan, muchas de ellas en curso de planificación y/o desarrollo, como pueden ser los proyectos de transporte ferroviario, la prolongación de la carretera GC-2 hasta el Valle de La Aldea, la variante aeroportuaria de la GC-1 y la culminación del corredor interior entre Telde y Vecindario, la ampliación y mejora del Aeropuerto de Gran Canaria, la diversificación de los aprovechamientos energéticos de recursos renovables, la red insular de equipamientos y dotaciones, etc.

Sin embargo, existen otros factores invariables cuya capacidad no es susceptible de incrementarse, al menos no de forma inmediata, mediante actuaciones directas de implantación y mejora de infraestructuras y servicios.

Este es el caso fundamentalmente de los recursos naturales (presencia de entornos de alto valor ambiental, de especies protegidas, formaciones vegetales de interés, elementos de alto valor geológico-geomorfológico, ocupación del suelo, etc.), de los recursos patrimoniales, o incluso de

otros factores que inciden en la población residente (oferta formativa y laboral, presión turística, crecimiento migratorio, etc.).

Zonas Turísticas Insulares



En general, este tipo de factores invariables son aquellos en los que los impactos recibidos son difícilmente reversibles, o incluso pueden condicionar a otros factores variables, por lo que es necesario implementar medidas no sólo de salvaguarda y protección de los valores naturales y productivos más singulares en presencia, sino también de integración y puesta en valor de los mismos, vinculando los derechos de aprovechamiento inherentes a los nuevos desarrollos turísticos con deberes de conservación y protección activa de dichos recursos.

En este sentido, tanto la vigente legislación turística como la planificación insular y territorial en dicha materia, han definido un modelo que anuda a los futuros desarrollos unas exigencias

cualitativas que no sólo paliarían los bajos resultados de capacidad de carga obtenidos en la situación actual, sino que permitirían incrementar ostensiblemente los umbrales de crecimiento mejorando al mismo tiempo la integración ambiental y territorial del turismo en la Isla así como en las diferentes zonas turísticas autónomamente consideradas.

Aunque el presente Plan establece a través de su zonificación y de su ordenación estructural los ámbitos que resultan compatibles para albergar actuaciones, tanto de naturaleza alojativa como de equipamiento, paralelamente se definen unas Zonas Turísticas Insulares.

Para cada Zona Turística Insular, en función de sus características ambientales y territoriales y de la proyección de sus valores naturales, culturales y paisajísticos para determinar la oferta turística asociada, se establecen medidas para:

- Controlar la implantación territorial de la actividad turística aplicando densidades netas y brutas territoriales a las piezas turísticas nuevas.
- Exigir una oferta complementaria adecuada y suficiente a escala de parcela, de sector y de pieza turística, evitando la interferencia de requerimientos impropios de la industria turística.
- Exigir la renovación de la planta alojativa obsoleta y de rehabilitación urbana de las áreas turísticas degradadas o insuficientemente dotadas.
- Especializar el destino turístico, evitando la mezcla indiferenciada de usos y mejorando la calidad del producto turístico final, bajo criterios de eficiencia energética y gestión sostenible de la actividad.
- Optimizar la integración territorial y calidad paisajística de los nuevos productos turísticos, poniendo en valor los valores naturales, culturales y paisajísticos de su entorno inmediato.

Estas exigencias cualitativas no sólo permiten paliar los efectos de la presión turística sobre el entorno, sino que permiten modular los umbrales de crecimiento en las diferentes zonas turísticas autónomamente consideradas sin mermar la capacidad de carga turística de la Isla.

6.9.2.3.1. Las Piezas Turísticas Nuevas de la Zona Turística Litoral del Sur

La Zona Turística Litoral Sur acoge la mayor parte de las preexistencias – entre ellas, las sujetas a procesos de rehabilitación – y los suelos urbanos consolidados, así como los suelos urbanizables, susceptibles de aportar nuevos productos a la misma.

Este ámbito coincide sensiblemente con el delimitado por el anterior Plan, conteniendo el área actualmente afectada por el proceso de urbanización turística de corte tradicional, asociado al aprovechamiento de las playas como principal recurso de ocio complementario.

Sin embargo, se han ajustado sus límites para incorporar determinadas piezas de suelo con aptitudes territoriales para acoger usos turísticos, o que ya lo están acogiendo en estos momentos.

Así, se redelimita su borde norte para incorporar el equipamiento estructurante turístico localizado en el Barranco de Los Palmitos, que cuenta actualmente con oferta alojativa complementaria asociada.

De igual modo, se incorporan las piezas de suelo contiguas a los desarrollos de suelo turístico consolidados o en proceso de consolidación de los haces de barranco del suroeste, cuya posición próxima o limítrofe con la prolongación de la GC-1 les aporta una doble condición territorial: tienen aptitudes para concentrar equipamientos de escala local que enriquezcan la trama urbana, a la vez que permiten singularizar la visión de cada barranco desde la autopista, dotándolo de una identidad diferenciada y especializada.

Por último, se reajusta el borde este a la realidad topográfica de los Llanos de El Berriel, entre el Aeródromo del Berriel y el SIC de Juncalillo del Sur, para asegurar una ordenación conjunta e integrada de esta pieza territorial al servicio de una oferta diferenciada de equipamientos estructurantes turísticos, que termine de definir la imagen de presentación del principal punto de acceso a la zona turística.

Por otro lado, se ha reducido su superficie trayendo los altos de Puerto Rico y Arguineguín de la Zona Turística Litoral Sur. Esta cuña territorial se había incorporado en su momento para agregar un área libre con equipamiento previsto en la Junta de los Caminos, en una posición ambientalmente frágil por su ubicación en la Zona de Especial Conservación del Macizo de Tauro.

La propuesta que realiza el Modelo de Ordenación Insular del presente Plan de localizar nuevas áreas libres con equipamiento en contigüidad a los principales desarrollos turísticos en este ámbito territorial, permiten reducir la Zona Turística Litoral Sur para preservar los valores naturales que la caracterizan.

La valoración que realiza el Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria del grupo de unidades turísticas en esta zona turística determina:

- **Dimensión ambiental**

- Parte de las unidades turísticas consideradas presentan valores ambientales que deben ser considerados—destacando los paisajísticos—. Los desarrollos turísticos que se planteen deberán incorporar medidas suficientes para garantizar la conservación de los valores ambientales existentes logrando la máxima integración de aquellos con su entorno.
- El escenario máximo previsto para este ámbito supone una media de 2.100 plazas alojativas nuevas por cada unidad, que tienen una superficie media de 108 hectáreas; estimándose una alta ocupación de suelo en comparación con el resto de unidades de la Isla. Por esta razón, los desarrollos turísticos deberán establecer medidas, especialmente en entornos de alto valor ambiental, para minimizar la superficie a transformar, de modo que se garantice un equilibrio adecuado en relación con la superficie total de cada ámbito.
- Se estima que el número de plazas máximo hipotético para estas unidades supondrá un incremento importante en la demanda de determinados recursos, especialmente en lo relativo a energía eléctrica aunque también en cuanto a abastecimiento de agua y generación de residuos. Se deberá garantizar que las infraestructuras de los servicios básicos disponen de suficiente capacidad para acoger los desarrollos turísticos que se proyecten en estos ámbitos, acometiéndose las ampliaciones necesarias en caso contrario y garantizando así un adecuado nivel de servicio para cada una de ellas.

- **Dimensión socioeconómica**

- Los desarrollos turísticos deberán tener en cuenta la posible insuficiencia de recursos sanitarios del ámbito, debiéndose acometer las mejores necesarias en su caso para garantizar un adecuado servicio a la población residente y los turistas.
- La presencia de unidades turísticas donde el número de plazas existentes supera el máximo de plazas teórico junto al elevado número de parados del sector hostelería registrados en la zona sur de la Isla, hacen que, en general, se estime una baja capacidad de absorción de parados en las unidades turísticas del litoral sur respecto a otras unidades de la Isla. Este hecho deberá ser considerado al promover nuevos desarrollos turísticos.

- **Dimensión de mercado, destino y producto turístico**

- Se considera imprescindible acometer actuaciones urgentes de renovación de la planta alojativa, así como de rehabilitación urbana de las áreas turísticas consolidadas obsoletas, saturadas e infradotadas.

Debe considerarse que existe en la actualidad una baja presencia de recursos tecnológicos y de establecimientos con certificaciones de gestión ambiental y/o de la calidad. Dado el valor ambiental del entorno de estas unidades y, en general, las exigencias de la sociedad y los turistas en materia de protección ambiental y conservación de los recursos naturales, los nuevos desarrollos turísticos deben ofrecer ineludiblemente un producto turístico de calidad, sostenible y ecoeficiente.

Ante esta valoración, el presente Plan quiere seguir manteniendo la concentración de los ámbitos de estancia y ocio del turismo intensivo organizado en las piezas turísticas de la Zona Turística Litoral Sur, con un producto turístico para el que se establecen estándares de densidad neta por parcela, que de forma común para todas las tipologías se sitúa en 60 m² de parcela neta/cama, con la excepción de la tipología de “villa” para la que se exigirán 800 m² parcela/unidad alojativa.

Asimismo, se establecen parámetros que garanticen niveles óptimos de equipamiento y servicios complementarios tanto en la urbanización como en cada parcela, en la línea de lo que propugna el Decreto de Estándares Turísticos, garantizando la compatibilidad de usos.

Para ello, se eliminan actividades industriales y de oficinas próximas, y se limita el uso comercial, sobretodo en la primera franja costera, con el objeto de evitar aglomeraciones y otros efectos inducidos no deseables en el espacio turístico.

Pero también se pormenorizan y clarifican los criterios de integración paisajística y topográfica, sobre todo en los cauces de barranco al mismo tiempo que se fomenta la compleción de las tramas urbanas de las piezas turísticas existentes.

Alternativamente, se fomenta la implantación de nuevos productos turísticos especializados y de alta calidad con gran protagonismo del equipamiento complementario, quedando prohibida la construcción de edificación hotelera y extrahotelera de baja calidad.

Para garantizar la adecuación territorial y la calidad del producto turístico final, en aquellos ámbitos planificados por el planeamiento urbanístico que pudieran resultar aptos para su implantación en la Zona Turística Litoral Sur, se establece como parámetro límite de integración territorial una densidad bruta territorial para cada pieza turística de 50 plazas por hectárea (50 plazas/ha.), con una capacidad estimada para toda la zona turística de 211.429 plazas turísticas.

Esta estimación de 211.429 plazas turísticas supone alcanzar la capacidad máxima de plazas alojativas prevista por el Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria, no alcanzando las 30 plazas por hectárea para toda la zona turística (27,5 plazas/hectáreas), coincidente con lo propuesto en el anterior PIO/GC 2004.

6.9.2.3.2. Las Piezas Turísticas Nuevas en el ámbito oeste de la Zona Turística Litoral del Noroeste: el Valle de La Aldea

El ámbito oeste de la Zona Turística Litoral Noroeste coincide sensiblemente con el delimitado por el anterior Plan, conteniendo el área actualmente propuesta para el proceso de urbanización turística de Playa de La Aldea, asociado a la diversificación de los sectores económicos para el Valle de La Aldea.

Sin embargo, se han ajustado sus límites para incorporar determinadas piezas de suelo con aptitudes territoriales para acoger equipamientos estructurantes de la actividad turística, que a su vez podrían ir acompañados de una determinada oferta alojativa complementaria.

Así, se redelimita su borde norte para incorporar el área libre con equipamiento prevista en Los Caserones entre la variante de la GC-200 en ejecución y el cauce del Barranco de La Aldea.

Esta pieza territorial reúne unas condiciones territoriales inmejorables para acoger un equipamiento estructurante turístico perfectamente integrado en el paisaje circundante, apoyado en la puesta en valor de los recursos naturales y culturales circundantes, complementando a la pieza turística nueva de Playa de La Aldea.

Asimismo, se reajusta el borde sur a la realidad topográfica de Las Marciegas detrayendo una pieza de suelo de gran fragilidad ambiental y con presencia de restos patrimoniales de interés, al objeto de salvaguardar su integridad territorial.

La propuesta que realiza el Modelo de Ordenación Insular del presente Plan de incorporar una nueva área libre con equipamiento complementario de los desarrollos turísticos previstos en este ámbito territorial, permiten aumentar la capacidad alojativa del ámbito oeste de la Zona Turística Litoral Noroeste por encima de las 1.200 plazas previstas en el anterior Plan.

La valoración que realiza el Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria del grupo de unidades turísticas en esta zona turística determina:

- **Dimensión ambiental**

- Dados los elevados valores ambientales (paisaje, fauna, vegetación, barrancos, etc.) que se localizan en el ámbito en cuestión o en su entorno cercano, los desarrollos turísticos que se proyecten deberán contar con las medidas adecuadas para garantizar la conservación de los valores ambientales existentes logrando la máxima integración, en todos los aspectos, con el entorno.

Sería recomendable explorar fórmulas que permitan anudar los desarrollos turísticos en esta zona con la preservación activa de los espacios de valor natural adyacentes, como forma de incentivar la protección de dichos espacios y hacer corresponsable de dicha protección a la iniciativa privada.

- Dadas las dimensiones de las unidades y el número máximo de plazas alojativas que se consideran, los desarrollos turísticos deberán establecer medidas para minimizar la superficie a transformar, especialmente en entornos de alto valor ambiental, de modo que se garantice un equilibrio adecuado en relación con la superficie total de cada ámbito.
- Se estima que el número de plazas máximo hipotético para estas unidades supondrá un incremento importante en la demanda de determinados recursos (principalmente de agua, energía y generación de residuos). Se deberá garantizar que las infraestructuras de los servicios básicos disponen de suficiente capacidad para acoger los desarrollos turísticos que se proyecten en estos ámbitos, acometiéndose las ampliaciones necesarias en caso contrario y garantizando así un adecuado nivel de servicio para cada una de ellas.

- **Dimensión territorial e infraestructural**

- Se deberá tener en cuenta las características de la red viaria y la red de transporte público, de modo que estas ofrezcan un adecuado servicio al turismo así como que los desarrollos turísticos no introduzcan presiones no asumibles por las mismas. En caso de que no tuviesen capacidad suficiente se deberían introducir las mejoras necesarias para garantizar el adecuado servicio de las mismas. Se considera que la culminación de la nueva carretera de Agaete a La Aldea es, en este sentido, imprescindible para mantener la capacidad de carga en niveles que permitan sustentar los futuros desarrollos turísticos en esta zona.

- **Dimensión socioeconómica**

- El ámbito de las unidades incluye en algunos casos elementos patrimoniales que podrían verse afectados. Los desarrollos turísticos deberán evitar cualquier afección negativa a los mismos y en caso de localizarse cerca de ellos presentar medidas para conservarlos, integrarlos adecuadamente y ponerlos en valor.
- En el ámbito de las unidades y en su entorno existe una importante presencia de suelos con valor agrícola y naturales. Los desarrollos turísticos deberán incorporar especialmente medidas de integración paisajística y proyectarse de modo que la afección sobre los suelos de valor ambiental y productivo sea mínima, garantizándose la compatibilidad del uso turístico con los valores ambientales y agrológicos del ámbito.
- Deberá valorarse el impacto que la presencia de turistas podría tener sobre la población, tanto en cuanto a la percepción que estos puedan tener de aquellos como en relación con las posibles interferencias que puedan ocasionar a los recursos, servicios e infraestructuras de los que hacen uso los residentes.
- No obstante, el impacto positivo para el empleo de la zona que pueden llevar aparejado los nuevos desarrollos turísticos, deben tenerse en cuenta los eventuales efectos sobre el abandono de otras actividades productivas como la agrícola, por lo que se hace necesario profundizar en mecanismos que vinculen los nuevos desarrollos con el mantenimiento de dichas actividades.

Asimismo, deberán ponderarse las necesidades formativas de la población trabajadora de la zona de cara a su empleabilidad en el sector turístico.

- Los desarrollos turísticos deberán tener en cuenta la posible insuficiencia de recursos sanitarios del ámbito, debiéndose acometer las mejores necesarias en su caso para garantizar un adecuado servicio a la población residente y los turistas.
- **Dimensión de mercado, destino y producto turístico**
 - Debe considerarse que existe en la actualidad una baja presencia de recursos tecnológicos y de establecimientos con certificaciones de gestión ambiental y/o de la calidad. Dado el valor ambiental del entorno de estas unidades y, en general, las exigencias de la sociedad y los turistas en materia de protección ambiental y conservación de los recursos naturales, los nuevos desarrollos turísticos deben ofrecer ineludiblemente un producto turístico de calidad, sostenible y ecoeficiente.

Se estima que en determinadas zonas pueda existir un bajo número de recursos turísticos en comparación con otras unidades turísticas de la Isla. Los posibles desarrollos turísticos deberán tener en consideración y evaluar los recursos turísticos disponibles con el objeto de adecuar su oferta turística a los mismos.

Ante esta valoración, el presente Plan plantea la introducción de una oferta turística diferenciada y de muy alta calidad en el Valle de La Aldea, que se sustenta en las peculiaridades naturales paisajísticas y culturales de la comarca suroeste insular, con capacidad para diversificar y dinamizar los sectores productivos en este ámbito territorial.

A la misma vez, ha de servir para estructurar toda una estrategia de puesta en valor de los recursos naturales, culturales y paisajísticos asociados al Valle de La Aldea, el Macizo de Tamadaba y la Caldera de Tejeda, en una estrategia de desarrollo de un turismo sostenible de los enclaves y núcleos tradicionales del interior insular.

Sin embargo, la polarización de la actividad económica en torno al sector primario potenciada por el relativo aislamiento de La Aldea de San Nicolás y la consecuente escasez de alternativas laborales para la población local en el sector servicios hacen recomendable aumentar aquí la

proporción de oferta alojativa estableciendo piezas turísticas nuevas en las que se concentre dicha oferta. La propuesta de este Plan se fundamenta en dos áreas:

- La posibilidad de desarrollar una Pieza Turística Nueva en el Puerto de La Aldea, en el tramo final del valle y en torno al nuevo enlace viario con la variante de la GC-200, por tratarse de un enclave topográficamente suave y apto para la implantación de un uso especial, en medio del abrupto territorio occidental de la Isla.

Los nuevos productos turísticos habrían de incorporar una importante oferta complementaria que ampliase la gama de productos turísticos ofrecidos en la Isla, prestando especial atención a los valores naturales, paisajísticos, arqueológicos y etnográficos presentes en la zona.

- Además, se incorpora un Área Libre con Equipamiento Estructurante Turístico que adecúe su superficie a los requerimientos propios de una oferta cualificada de equipamiento complementario en la naturaleza, perfectamente integrado ambiental y paisajísticamente.

Esta área libre no debe de ocupar aquellas superficies con peores condiciones para la implantación de usos o actividades turísticas, circunscribiendo su desarrollo a aquellos sectores que reúnan condiciones suficientes para asegurar la mayor integración ambiental y paisajística de la oferta turística.

El control de adecuación territorial que se establece es básicamente de tamaño de los enclaves, acorde con la naturaleza aislada del territorio circundante, con su convivencia con núcleos urbanos en el medio rural y explotaciones productivas tanto tradicionales como intensivas.

Asimismo, se establecen parámetros que garanticen niveles óptimos de equipamiento y servicios complementarios tanto en la urbanización como en cada parcela, en la línea de lo que propugna el Decreto de Estándares Turísticos, garantizando la compatibilidad de usos.

Pero también se pormenorizan y clarifican los criterios de integración paisajística y topográfica, sobre todo en los cauces y laderas de barranco, al mismo tiempo que se fomenta la vinculación de suelo con valores agrícolas o valores ambientales para su protección y salvaguarda.

Así, se fomenta la adscripción de suelo rústico de protección agrícola o de protección ambiental de forma proporcional al suelo a ocupar por los desarrollos turísticos, como superficie complementaria de los futuros productos turísticos para diferenciar la oferta, quedando vinculada a la preservación de sus valores ambientales o, en su caso, al mantenimiento de la actividad productiva como recurso turístico diferenciado.

Para todo el ámbito oeste de la Zona Turística Litoral Noroeste, tal y como ha sido redelimitada, se prevén unas 1.900 plazas turísticas, que incrementa la estimación realizada por el anterior Plan, pero sin variar la densidad bruta territorial para toda la zona turística, esto es, manteniendo las 6 plazas por hectárea (6 plazas/hectárea) propuestas en el anterior Plan.

Aun así, esta estimación de 1.900 plazas turísticas queda asimismo por debajo de las 2.700 plazas de capacidad máxima propuestas por el Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria.

Asimismo, para garantizar la adecuación territorial y la calidad del producto turístico final en aquellos ámbitos planificados por el planeamiento urbanístico que pudieran resultar aptos para su implantación, en el ámbito oeste de la Zona Turística Litoral Noroeste se establece como parámetro límite de integración territorial una densidad bruta territorial para cada pieza turística de 25 plazas por hectárea (25 plazas/ha.).

En función de la cantidad de suelo de protección ambiental o agrícola que efectivamente se adscriba al producto turístico, se podrá alcanzar las 50 plazas por hectárea (50 plazas/ha.) en la pieza turística, siempre y cuando en la suma de las superficies de la pieza turística y de los suelos adscritos no se superen, de ningún modo, las 25 plazas por hectárea (25 plazas/ha.).

Así, se fomenta la adscripción de suelo rústico de protección agrícola o de protección ambiental de forma proporcional al suelo a ocupar por los desarrollos turísticos, como superficie complementaria de los futuros productos turísticos para diferenciar la oferta, quedando vinculada a la preservación de sus valores ambientales o, en su caso, al mantenimiento de la actividad productiva como recurso turístico diferenciado.

En todo caso, debido a las limitaciones normativas impuestas por la Ley 2/2013, la materialización de cualquier oferta alojativa en el ámbito oestede la Zona Turística del Noroeste sólo podrá producirse en suelo urbanizable de uso turístico ya clasificado, o en suelo urbanizable de nueva clasificación exclusivamente cuando dicho desarrollo esté anudado a la sustitución de igual número de plazas en áreas sometidas a operaciones de renovación urbana, mediante los denominados convenios de sustitución, o a determinado tipo de productos turísticos de máxima calidad.

En su defecto, el desarrollo de la nueva pieza turística deberá estar anudado a Proyectos de Actuación Territorial, o procedimiento equivalente, en suelo rústico de interés turístico. Pero en este caso, no podrán incorporarse plazas alojativas, salvo la oferta proveniente de renovación o sustitución, o exenta de limitación por la legislación turística aplicable, y mientras se mantenga este tipo de imposiciones normativas.

6.9.2.3.3. Las Piezas Turísticas Nuevas en el ámbito norte de la Zona Turística Litoral del Noroeste

El ámbito norte de la Zona Turística Litoral Noroeste no coincide con el delimitado por el anterior Plan, aumentando la superficie de la misma, aunque conteniendo el área propuesta en su momento entre Arucas y Agaete.

Así, se redelimita la Zona Turística Litoral Noroeste para ajustar sus bordes a las dinámicas de fomento de la actividad turística en el Cuadrante Insular Noroeste, que en los últimos años se han apoyado en el impulso y fomento de los valores ambientales, patrimoniales y etnográficos de este ámbito territorial, alejándose de la explotación del litoral como forma de diferenciar y especializar la oferta turística respecto de los desarrollos turísticos ubicados en otros puntos de la Isla.

En consecuencia, se ha planteado una ampliación del ámbito norte de la Zona Turística Litoral Noroeste que no limite el posible desarrollo de piezas turísticas a la franja situada en los primeros quinientos metros del litoral, como injustificadamente hacía el anterior Plan, para ajustar la localización y número de plazas alojativas de los posibles productos turísticos al tipo de oferta turística que realmente atrae demanda en el Cuadrante Insular Noroeste.

Dado que los criterios paisajísticos y de contención urbanística en que se basaba la identificación de las piezas de suelo con aptitudes territoriales para acoger excepcionalmente el desarrollo turístico son extensibles a los suelos incluidos en la nueva delimitación de la Zona Turística Litoral Noroeste, abarcando las medianías de Gáldar, Santa María de Guía, Moya, Firgas y Arucas, es razonable poner en valor la aptitud territorial de todo este amplio ámbito territorial para acoger cierto desarrollo turístico, de manera muy controlada y limitada.

Sin embargo, la propuesta que realiza el Modelo de Ordenación Insular del presente Plan se basa en aumentar el ámbito susceptible de acoger nuevas Piezas Turísticas, pero sin plantear incrementar la capacidad alojativa de la zona turística, que se mantiene en las 3.000 plazas turísticas.

Esta estimación de 3.000 plazas turísticas supone multiplicar por diez el actual número de plazas alojativas, estimado en 346 plazas, muy por debajo de las 13.925 plazas de capacidad máxima propuestas por el Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria.

La valoración que realiza el Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria del grupo de unidades turísticas en esta zona turística determina:

- **Dimensión ambiental y Dimensión socioeconómica**

- Los desarrollos turísticos deberán incorporar especialmente medidas de integración paisajística y proyectarse de modo que la afección sobre los suelos de valor ambiental y productivo sea mínima, garantizándose la compatibilidad del uso turístico con los valores ambientales y agrológicos del ámbito.
- Los desarrollos turísticos deberán establecer medidas para minimizar la superficie a transformar, especialmente en entorno de alto valor ambiental, de modo que se garantice un equilibrio adecuado en relación con la superficie total de cada ámbito.
- Deberá garantizarse la presencia y capacidad de las infraestructuras básicas de cada ámbito, en especial las de la red de energía eléctrica, habida cuenta del alto número de plazas por hectárea planteado y de la demanda estimada que generarán.
- En general, se aprecia una limitada dotación de recursos sanitarios en las unidades consideradas que deberá ser tenida en cuenta a la hora de desarrollar nuevos productos turísticos en estos ámbitos.

- **Dimensión de mercado, destino y producto turístico**

- Debe considerarse que existe en la actualidad una baja presencia de recursos tecnológicos y de establecimientos con certificaciones de gestión ambiental y/o de la calidad. Dado el valor ambiental del entorno de estas unidades y, en general, las exigencias de la sociedad y los turistas en materia de protección ambiental y conservación de los recursos naturales, los nuevos desarrollos turísticos deben ofrecer ineludiblemente un producto turístico de calidad, sostenible y ecoeficiente.

Ante esta valoración, el presente Plan plantea la introducción de una oferta turística alternativa y de muy alta calidad en el ámbito norte de la Zona Turística Litoral Noroeste, apoyada en un uso turístico hotelero, fuertemente especializado y de pequeño tamaño, con un carácter afecto a las peculiaridades paisajísticas, arqueológicas, etnográficas y de recursos naturales del entorno, que contribuya a la dinamización y diversificación de la economía del Cuadrante Insular Noroeste.

El control de adecuación territorial que se establece es básicamente de tamaño de los enclaves, acorde con la naturaleza fraccionada del territorio circundante, con su convivencia con núcleos urbanos en el medio rural y explotaciones productivas tanto tradicionales como intensivas, y con su ya emergente carácter mixto de residencia permanente y alojamiento temporal.

Así, los posibles desarrollos turísticos en el ámbito norte de la Zona Turística Litoral Noroeste han de concentrar las edificaciones en enclaves específicos de escasa entidad superficial en relación con el espacio agrícola al que se adscriben, al objeto de incrementar, cualificar o complementar la dotación de espacios libres y equipamientos turísticos complementarios con los valores ambientales, patrimoniales y etnográficos característicos del suelo agrícola, y en particular en las piezas agrícolas puras.

En estos supuestos, se admite excepcionalmente el desarrollo de tejido turístico de manera muy controlada y limitada, en el que la edificación y la urbanización destinadas al uso turístico se limita a la ocupación puntual de enclaves específicos de escasa entidad superficial no sujetos a explotación agrícola, situándose en los bordes de las zonas próximas o limítrofes con suelos urbanos para evitar la fragmentación del espacio agrícola al que se adscriben, tanto a efectos productivos como ambientales y paisajísticos.

Para todo el ámbito norte de la Zona Turística Litoral Noroeste, tal y como ha sido redelimitada, se prevén unas 3.000 plazas turísticas, que mantiene la estimación realizada por el anterior Plan, ya que a partir del análisis de las unidades turísticas más adecuadas en el ámbito norte de la

Zona Turística Litoral Noroeste para la implantación de nuevas Piezas Turísticas en los términos anteriormente definidos, se alcanzaría una densidad bruta territorial para dicho ámbito de 1,5 plazas por hectárea (1,5 plazas/hectárea), coincidente con la propuesta del anterior Plan.

Aplicando dicha densidad bruta territorial para todo el ámbito norte de la Zona Turística Litoral Noroeste podrían alcanzarse hasta 12.500 plazas turísticas, acercándose a las 13.925 plazas de capacidad máxima propuestas por el Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria.

Sin embargo, se mantienen en el presente Plan las 3.000 plazas turísticas, lo que equivale a multiplicar por diez el actual número de plazas alojativas, estimado en 346 plazas, o consolidar a futuro una densidad bruta para todo el ámbito de 0,35 plazas por hectáreas (0,35 plazas/hectáreas), muy por debajo del tope previsto de 1,5 plazas/hectárea.

De esta manera, el control de densidad no tiene aquí una condición determinante básica, sino que es subsidiario de otros parámetros de definición del producto turístico, de forma y escala de los enclaves, de nivel óptimo de equipamiento y servicios complementarios, o de integración paisajística y topográfica.

Aun así, para garantizar la adecuación territorial y la calidad del producto turístico final en aquellos ámbitos planificados por el planeamiento urbanístico que pudieran resultar aptos para su implantación en el ámbito norte de la Zona Turística Litoral Noroeste, se establece como parámetro límite de integración territorial una densidad bruta territorial para cada pieza turística de 25 plazas por hectárea (25 plazas/ha.) y no más del 15% de plazas turísticas respecto a la población residente en el entorno del enclave.

En función de la cantidad de suelo de protección ambiental o agrícola que efectivamente se adscriba al producto turístico, se podrá alcanzar las 50 plazas por hectárea (50 plazas/ha.) en la parte de la pieza turística destinada a tal fin, siempre y cuando en la suma de la superficie de dicha parte de la pieza turística y del resto de los suelos adscritos o inscritos en ella no se superen, de ningún modo, las 25 plazas por hectárea (25 plazas/ha.) ni el criterio del 15% de proporción de plazas turísticas respecto de la población residente en el enclave.

Así, se fomenta la adscripción de suelo rústico de protección agrícola o de protección ambiental de forma proporcional al suelo a ocupar por los desarrollos turísticos, como superficie complementaria de los futuros productos turísticos para diferenciar la oferta, quedando vinculada a la preservación de sus valores ambientales o, en su caso, al mantenimiento de la actividad productiva como recurso turístico diferenciado para la población circundante.

En todo caso, debido a las limitaciones normativas impuestas por la Ley 2/2013, la materialización de cualquier oferta alojativa en el ámbito norte de la Zona Turística del Noroeste sólo podrá producirse en suelo urbanizable de uso turístico ya clasificado, o en suelo urbanizable de nueva clasificación exclusivamente cuando dicho desarrollo esté anudado a operaciones de renovación urbana, mediante los denominados convenios de sustitución.

En su defecto, el desarrollo de la nueva pieza turística deberá estar anudado a Proyectos de Actuación Territorial, o procedimiento equivalente, en suelo rústico de interés turístico. Pero en este caso, no podrán incorporar plazas alojativas, salvo la oferta proveniente de renovación o sustitución, o exenta de limitación por la legislación turística aplicable, y mientras se mantenga este tipo de imposiciones normativas.

6.9.2.3.4. Las Piezas Turísticas Nuevas de Turismo Interior en la Zona sin Uso Turístico Específico

La Zona sin Uso Turístico Específico se corresponde con aquella parte del territorio insular en la que se podría implantar uso turístico, no sujeto a limitación normativa o territorial, en el suelo urbano consolidado de residencia permanente, o en el suelo rústico.

Dado que en el suelo urbano no turístico es admisible la implantación de establecimientos alojativos urbanos (como hoteles y apartamentos urbanos), siempre y cuando el planeamiento urbanístico los establezca previamente como uso principal de una parcela concreta, así como los

hoteles y casas emblemáticas, sólo es necesario ajustar el desarrollo del turismo interior en el suelo rústico, por su posible impacto ambiental en el territorio.

A tales efectos, se considerará que el ámbito susceptible de acoger una oferta diferenciada de turismo interior está conformado por el resto del territorio insular, excluyendo los suelos urbanos residenciales definidos por el planeamiento urbanístico.

Así pues, se redelimita la Zona sin Uso Turístico Específico para ajustar sus bordes a los nuevos límites establecidos para la Zona Turística Litoral Noroeste y la Zona Turística Litoral Sur, adscribiendo el resto del territorio insular a las dinámicas de fomento de una oferta turística específica en apoyo de la cualificación de los principales valores naturales, patrimoniales, y paisajísticos del territorio insular, y aún más allá, para la integración y puesta en valor igualmente del patrimonio etnográfico – tanto en las formas tradicionales y artesanales de explotación como en los modos de transformación del suelo –.

En consecuencia, se ha planteado una ampliación de la Zona sin Uso Turístico Específico que incorpora la Plataforma Litoral del Este, que había quedado injustificadamente excluida en el anterior Plan.

Esta redelimitación de la Zona sin Uso Turístico Específico, concentra una oferta que podría alcanzar unas 3.000 plazas turísticas de turismo interior en el período de vigencia del presente Plan.

Esta estimación de 3.000 plazas turísticas supone duplicar el actual número de plazas alojativas, estimado en 1.387 plazas, muy por debajo de las 13.925 plazas de capacidad máxima propuestas por el Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria.

La valoración que realiza el Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria del grupo de unidades turísticas en esta zona turística determina:

- **Dimensión ambiental**
 - Los desarrollos turísticos que se implanten en estas zonas deberán contar con medidas adecuadas y suficientes (tanto en la fase de diseño, como de construcción y de explotación) para minimizar su afección paisajística y garantizar una adecuada integración con el entorno dado los valores existentes.
- **Dimensión socioeconómica**
 - Existe en general una limitada dotación de recursos sanitarios en las unidades turísticas consideradas que deberá ser tenida en cuenta a la hora de desarrollar nuevos productos turísticos en estas zonas.
 - En comparación con otras unidades, las unidades UTI poseen una baja capacidad de absorción de parados del sector hostelería por ser en general unidades relativamente pequeñas (41 hectáreas, de media) y que se localizan en un entorno donde se plantean las densidades de plazas alojativas más bajas de la Isla. Algo que deberá considerarse al promover nuevos desarrollos turísticos.
- **Dimensión de mercado, destino y producto turístico**
 - Debe considerarse que existe en la actualidad una baja presencia de recursos tecnológicos y de establecimientos con certificaciones de gestión ambiental y/o de la calidad. Dado el valor ambiental del entorno de estas unidades y, en general, las exigencias de la sociedad y los turistas en materia de protección ambiental y conservación de los recursos naturales, los nuevos desarrollos turísticos deben ofrecer ineludiblemente un producto turístico de calidad, sostenible y ecoeficiente.

El turismo de interior se perfila como parte de la solución territorial para evitar el riesgo de desaparición de la transformación “cultura” del paisaje rural ante el incipiente proceso de

despoblamiento y abandono de las actividades tradicionales que es, sin duda, acelerado por la capacidad de atracción del entorno metropolitano y los corredores costeros, donde se concentran los principales centros de actividad económica y servicios básicos a la población.

Este tipo de oferta vincula su factor diferencial precisamente en los valores naturales, paisajísticos y etnográficos presentes en el medio rural. Así esta oferta no sólo permite generar economías complementarias a las derivadas de la explotación del campo, sino que tiene el potencial de incrementar el “volumen” de actividad primaria y de permitir la supervivencia de los oficios, usos y costumbres tradicionales vinculados a la misma, pues son precisamente estos elementos los que le confieren valor añadido.

Para todo la Zona sin Uso Turístico Específico, tal y como ha sido redelimitada, se prevén unas 3.000 plazas turísticas destinadas al turismo interior, muy por debajo de la aplicación de la densidad bruta territorial para toda la zona turística de 4 plazas por hectárea (4 plazas/hectárea).

Aplicando dicha densidad bruta territorial para toda la zona turística podrían alcanzarse hasta 16.512 plazas turísticas de capacidad máxima propuestas por el Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria.

Sin embargo, se proponen en el presente Plan alcanzar las 3.000 plazas turísticas, lo que equivale a duplicar el actual número de plazas alojativas, estimado en 1.387 plazas, lo cual no alcanza una décima parte de la capacidad máxima propuesta por el Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria.

Aun así, para garantizar la adecuación territorial y la calidad del producto turístico final en aquellos ámbitos planificados por el planeamiento urbanístico que pudieran resultar aptos para la implantación de turismo interior, se establece como parámetro límite de integración territorial una densidad bruta territorial para cada pieza turística de 4 plazas por hectárea (4 plazas/ha.) y no más del 15% de plazas turísticas respecto a la población residente en el enclave.

De acuerdo con estas condiciones, la materialización de oferta alojativa de turismo interior podrá producirse:

- **En suelo rústico:** de conformidad con la normativa vigente que regula las condiciones de implantación del turismo rural, esto es, mediante la rehabilitación y ampliación de edificaciones existentes con valor patrimonial.
- **En suelo rústico de asentamiento rural:** donde la implantación de alojamiento turístico de nueva planta se circunscribe en el presente Plan al modelo de Turismo de Naturaleza acuñado por el anterior Plan, pero circunscrito al ámbito de los asentamientos rurales.
- **En suelos urbanos de carácter tradicional:** para materializar una oferta alojativa de nueva planta en la modalidad de Hoteles y Casas Emblemáticas, conforme a lo regulado en el Decreto 142/2010, de 4 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento y se modifica el Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos, con una regulación similar a la propia del hotel de ciudad, pero ajustada a las características y a los condicionantes de integración paisajística y oferta turística singular requeridos.

No obstante, el desarrollo del turismo de interior requiere de una ordenación territorial coherente, que encadene y relacione los hitos e itinerarios más valiosos, a nivel patrimonial o paisajístico, favoreciendo la puesta en valor del territorio en su conjunto.

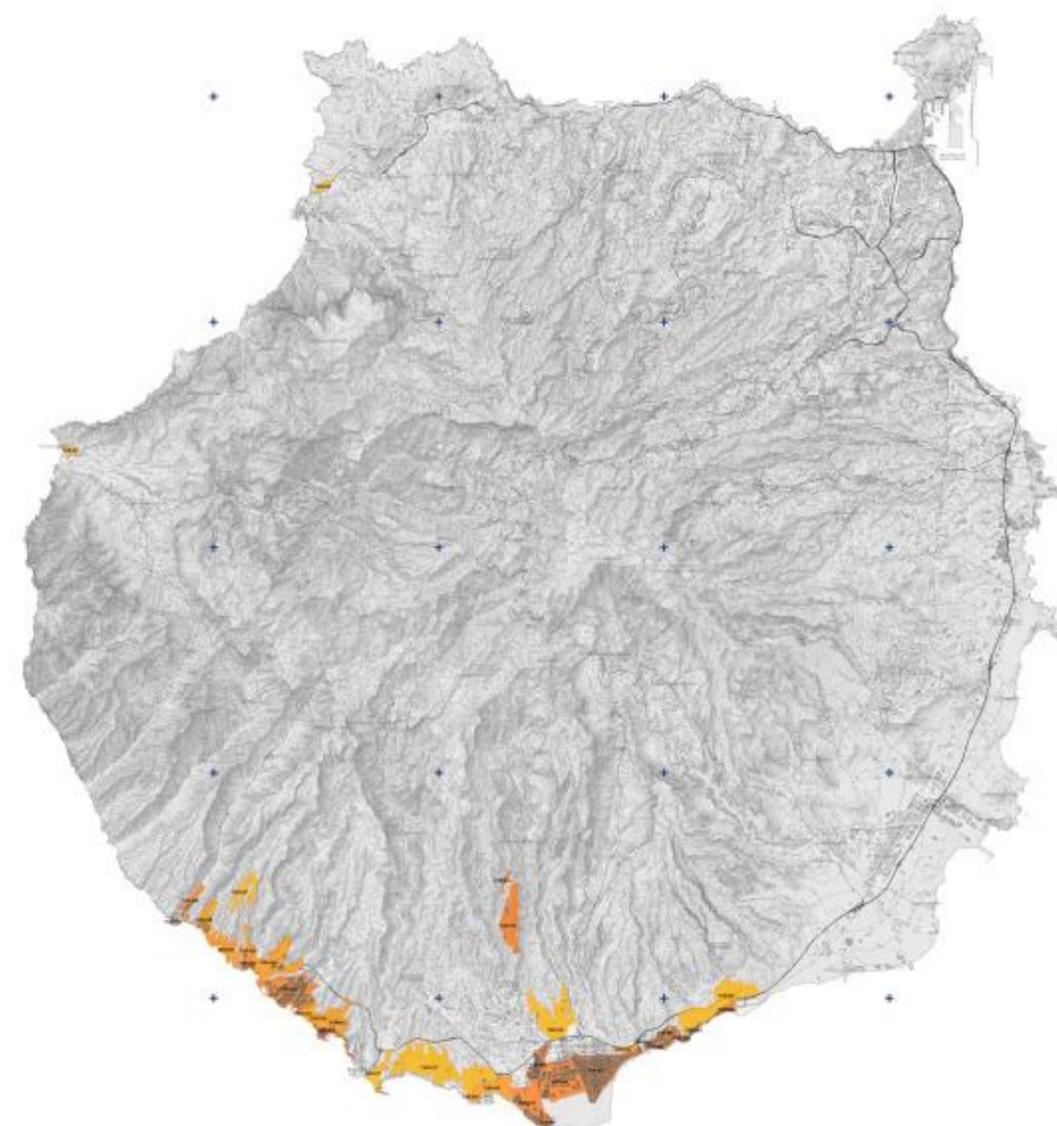
Por esta razón, cualquier actuación de turismo interior debe estar asociada a operaciones de mejora paisajística y de refuerzo del tejido rural productivo, así como a la puesta en valor de los recursos etnográficos y culturales presentes en el área de influencia territorial, pudiendo apoyarse en la Red de Infraestructuras Verdes y en los valores ambientales y recursos naturales del Tejido Ambiental como principal argumento territorial para articular la adecuación cualitativa de las instalaciones alojativas con su entorno circundante.

Además, requiere de una gestión dinámica y competitiva del parque alojativo asociado, con el objeto de optimizar su comercialización y hacer extensivos los beneficios de su rendimiento económico a la población residente en el medio rural.

6.9.3. La estructuración territorial del tejido turístico: criterios fundamentales

El desarrollo de la actividad turística, como el resto de las acciones actuales y futuras consumidoras de recursos, ha de encuadrarse necesariamente en un marco de sostenibilidad no sólo referido a la conservación de los recursos naturales, sino también en lo que atañe a factores socioeconómicos, infraestructurales y de otros órdenes.

Tejido Turístico



Por ello, no sólo es necesario plantear mecanismos que orienten el crecimiento cuantitativo, sino que además ese crecimiento debe materializarse bajo dos premisas fundamentales. La renovación de las zonas degradadas y, simultáneamente, la puesta en el mercado de manera gradual de productos alternativos de calidad que comporten mayores equipamientos y que conformen una imagen del destino turístico de Gran Canaria.

Para acometer el establecimiento de determinaciones de ordenación adecuadas con las estrategias turísticas definidas, se hace necesario circunscribir el contenido de la Normativa del presente Plan a cuestiones tales como:

- Establecer los criterios de sectorización del suelo urbanizable no sectorizado turístico por el planeamiento municipal.
- Establecer los criterios para la aplicación de dispensa de estándares en las operaciones de renovación edificatoria.
- Establecer los parámetros y estándares de equipamiento en los sectores turísticos.
- Establecer los criterios de calidad e integración paisajística de la nueva oferta turística.

Estas cuestiones aquí expuestas constituyen el núcleo sustantivo de la regulación de la actividad turística por el PTEOTI/GC, por lo que el presente Plan hace un ejercicio de armonización territorial de las determinaciones para evitar complejizar la aplicación de los instrumentos y herramientas que se están poniendo al servicio de la recualificación turística.

El planeamiento territorial y urbanístico será el encargado de establecer previamente la delimitación de los ámbitos de residencia permanente y otros usos no turísticos en el seno de las zonas turísticas insulares.

Por su parte, la producción de nuevo suelo de uso turístico estará muy condicionado por límites cualitativos y cuantitativos, derivados de las limitaciones impuestas por el marco normativo vigente al objeto de priorizar la renovación de las áreas saturadas e infradotadas.

A partir de ese momento, y con el objetivo de evitar la desafección posterior de ámbitos turísticos definidos por el presente Plan, el planeamiento urbanístico no podrá recalificar o clasificar nuevo suelo para residencia permanente en ámbitos definidos previamente como turísticos, salvo que se revise el presente Plan a tal fin.

Al mismo tiempo, el planeamiento territorial y urbanístico procederá a la identificación de Piezas Turísticas, tanto nuevas como consolidadas, con el objeto de establecer la estrategia de actuación más adecuada a cada situación, de acuerdo con los criterios de identificación propuestos en el presente Plan.

Estrategias de Actuación

Tejido Turístico	Renovar y rehabilitar el tejido turístico existente.
	Especializar las piezas en proceso de consolidación.
	Reservar piezas territoriales para una oferta turística singular de alta cualificación paisajística.

6.9.3.1. La especialización de las piezas turísticas litorales

Para controlar el creciente proceso de residencialización que afecta al suelo turístico y que contribuye a acelerar su deterioro, comprometiendo seriamente la calidad y la competitividad del principal sector económico insular, el presente Plan establece medidas para que las denominadas áreas mixtas (en las que se mezcla el uso turístico con el residencial) tiendan a

especializarse en uno u otro uso en función del uso dominante, no admitiéndose la mezcla de usos turístico y residencial en un mismo sector de planeamiento.

Así, el presente Plan establece como objetivo prioritario la especialización en el uso turístico del mayor número de piezas territoriales turísticas mixtas.

- Las **piezas turísticas nuevas** deberán especializarse en un uso turístico puro conforme a los criterios previstos en el presente Plan. En estas piezas la proporción de alojamiento temporal no turístico no podrá superar el 15% de la edificabilidad o de la superficie de las parcelas lucrativas del sector.
- Las **piezas turísticas en proceso de consolidación** deberán igualmente especializarse en el uso turístico. A tal efecto se revisará, conforme a los criterios previstos en el presente Plan, el planeamiento urbanístico, general y parcial, que admita la mezcla de usos, pudiendo el alojamiento temporal no turístico alcanzar la proporción de hasta un 15% de la edificabilidad o de la superficie de las parcelas lucrativas del sector no materializada, más otro 15% de la edificabilidad o de la superficie de las parcelas lucrativas del sector materializada que se transforme a dicho uso de alojamiento temporal no turístico.
- Las **piezas turísticas consolidadas** deberán también especializarse segregando el uso residencial del turístico. Con el fin de facilitar la ordenación pormenorizada de las piezas turísticas de uso mixto se identificarán y delimitarán en su interior aquellas áreas a especializar en uno u otro uso, conforme a los siguientes baremos:
 - **Área consolidada mixta con especialización turística (ACT).** Cuando la presencia de uso turístico sea igual o superior al 30% de la edificabilidad o superficie de parcelas con aprovechamiento lucrativo.
 - **Área consolidada mixta con especialización residencial (ACR).** Cuando la presencia del uso turístico sea inferior al 30% de la edificabilidad o superficie de parcelas con aprovechamiento lucrativo.
 - **Área consolidada mixta con compatibilización de usos (ACC).** Cuando en una pieza turística consolidada de uso mixto no sea posible, a causa de la distribución física de los usos residenciales y turísticos, identificar y delimitar áreas a especializar que resulten homogéneas, coherentes y adecuadas a los fines de especialización, se admitirá la posibilidad de compatibilizar usos en dicha pieza conforme a unos criterios urbanísticos dispuestos a tal efecto.

Para instrumentar este proceso de especialización, el presente Plan establece criterios para que el planeamiento territorial y urbanístico identifique en cada una de las piezas turísticas los ámbitos o recintos que debe ordenar, para orientando dicha ordenación a la especialización en uno u otro uso global (turístico o residencial).

A tal efecto, se aplicarán no sólo medidas coercitivas, consistentes básicamente en declarar fuera de ordenación el uso a suprimir en cada ámbito, sino también incentivos para la transición de uno a otro uso, según el caso, mediante la posibilidad de conservar el derecho a materializar las camas o viviendas que se supriman en un ámbito de uso dominante diferente en otro del mismo uso.

Como ya se ha comentado, otro aspecto que se introduce con el objeto de facilitar la especialización es la posibilidad de que hasta un 15% de la edificabilidad o de la superficie de las parcelas lucrativas del sector no materializada, más otro 15% de la edificabilidad o de la superficie de las parcelas lucrativas del sector materializada que se transforme a dicho uso de alojamiento temporal.

De esta forma al menos una parte importante del uso residencial, consolidado o previsto en estas piezas turísticas, podría transformarse en dicho producto de alojamiento temporal,

minimizándose así la complejidad y duración en el tiempo de la especialización de las piezas turísticas.

6.9.3.1.1. La renovación edificatoria y la rehabilitación urbana de las zonas turísticas

La existencia y permanencia de piezas turísticas cuyos parámetros urbanísticos ya no tienen cabida en la industria turística insular es el factor negativo más acuciante de la actual realidad del sector, afectando no sólo a las tipologías edificatorias de los establecimientos, sino que también se extiende a los servicios, dotaciones y equipamientos urbanos.

Por otra parte, tanto sus carencias, como las propias dinámicas del mercado turístico, han propiciado en muchas de estas áreas la introducción indebida y alegal de un uso residencial de baja calidad, sin los mínimos servicios que éste habría de comportar, lo que ha desestructurado y degradado el entorno turístico, y cuya manifestación más relevante es la progresiva pérdida de calidad estética apreciable en la escena urbana.

Por ello, y por otros factores concomitantes, el presente Plan preconiza la necesidad de proceder a la rehabilitación de estos ámbitos, mediante los instrumentos que el actual marco normativo habilita.

Esta rehabilitación ha de enmarcarse no sólo en la transformación en profundidad de los establecimientos preexistentes, sino que ha de incluir las medidas adecuadas para rehabilitar el suelo consolidado infradotado y/o saturado, a fin de garantizar las condiciones ambientales mínimas propias de la urbanización turística.

Entre las piezas territoriales turísticas consolidadas en el entorno de las zonas turísticas de San Bartolomé de Tirajana y Mogán, el planeamiento podrá distinguir tres tipos de zonas objeto de rehabilitación:

- **Piezas Turísticas saturadas**, constituidas por aquellas cuya densidad supera las 200 plazas/ha.

Estas áreas son sometidas a operaciones de esponjamiento o sustitución mediante el traslado de capacidad alojativa a otro emplazamiento ya sea dentro del mismo municipio o a otro municipio diferente.

Estas transferencias de aprovechamiento que permitirán, entre otras cosas, el desarrollo de una oferta turística especializada y de alta calidad en el norte insular y en La Aldea, se instrumentan a través de los denominados "convenios de sustitución", en los que además de los promotores turísticos intervienen los ayuntamientos afectados por las operaciones de sustitución.

- **Piezas turísticas insuficientemente dotadas**, que son aquellas en las que los niveles de infraestructuras y equipamientos son deficitarios en relación con las necesidades de población turística a la que sirven.

En estas zonas se trata de orientar la inversión pública y privada a la renovación tanto de las infraestructuras y dotaciones públicas como de los equipamientos privados, tales como los centros comerciales, en franco deterioro actualmente, e incorporar nueva oferta complementaria y de servicios en los vacíos obtenidos mediante las operaciones de sustitución antes descritas.

- **Piezas turísticas obsoletas o en declive**, que son aquellas en las que la planta alojativa muestra deterioro por su antigüedad (más del 60% tiene más de 15 años).

En estas zonas se trata de incentivar la inversión en renovación, ofreciendo como incentivo el derecho a materializar entre 3 y 5 camas nuevas por cada cama renovada, dependiendo de la cuantía de la inversión en renovación y de la categoría final de los establecimientos rehabilitados.

Una herramienta básica para viabilizar estas operaciones, introducida por el PTEOTI/GC y regulado por la Ley 2/2013, es el denominado Registro Insular de Camas Turísticas.

Este novedoso instrumento tendrá la función de regular el tráfico jurídico de los derechos sobre ejecución de nuevas camas (autorizaciones previas) que se obtendrán como incentivo al invertir en la renovación de complejos turísticos obsoletos.

De esta forma se consigue que invertir en renovación resulte atractivo no sólo para los propietarios de complejos obsoletos, que pueden financiar los costes de rehabilitación con la venta de los derechos sobre nuevas camas obtenidos, sino para los empresarios turísticos interesados en desarrollar nuevos productos, ya que con la compra de estos derechos se garantizan la posibilidad de hacerlo a pesar de las restricciones al crecimiento (crecimiento cero) establecidas por el Gobierno de Canarias.

La reciente reforma de la Reserva de Inversiones de Canarias (RIC), que prima la inversión en renovación restringiendo la inversión en suelo, potenciará aún más esta dinámica al permitir la materialización de fondos de la RIC con un alto índice de rentabilidad e incluso operar mediante fondos de inversión, gestionados desde las entidades financieras a través de sociedades capital-riesgo que agrupen fondos RIC de pequeños y medianos empresarios para destinarlos a renovación.

6.9.3.1.2. Aumento de la proporción de alojamiento temporal no turístico

Una de las cuestiones más solicitadas por los agentes económicos relacionados con el sector turístico durante la tramitación del PTEOTI/GC fue el aumento de la proporción del alojamiento temporal como uso compatible en la zona turística, fijado en el anterior Plan en un 15% de la edificabilidad de un sector turístico.

El alojamiento temporal no turístico puede ser considerado un producto no reglado (no sometido a autorización previa), que constituye una de las claves fundamentales para mantener la dinámica económica vinculada al sector turístico, dado que su doble naturaleza de producto residencial compatible con el uso turístico, no sujeto además a limitación por la moratoria, le confiere un gran potencial. Tal como citaba el PTEOTI/GC, determinados estudios económicos han considerado que:

"...su importancia radica en su doble concepto, como producto turístico e inmobiliario, ya que tiene una gran capacidad de generación de actividad económica y de empleo, tanto en el sector servicios como en el de la construcción. En los últimos años, éste mercado ha aumentado su peso específico en el sector inmobiliario como consecuencia de que ha existido, y aún existe, una gran demanda de compradores extranjeros que quieren comprar una vivienda en España (segunda residencia o vivienda habitual) y de grupos inversores que desean desarrollar grandes proyectos urbanísticos..."

1. Asimismo, el turismo residencial está suponiendo un elemento estabilizador, fidelizador y desestacionalizador de la demanda para los sectores inmobiliario y turístico en las zonas de costa; y que, al parecer, va a seguir desempeñando este papel de manera cada vez más relevante..."

2. La incompatibilidad de usos y los perjuicios para el destino turístico se producen con la residencia permanente, que deberá estar excluida de los ámbitos turísticos. La residencia permanente deberá situarse fuera de los ámbitos turísticos no sólo por cuestiones relacionadas con la imagen del destino turístico sino por sus costes medioambientales y escasísima rentabilidad social."

El alojamiento temporal no turístico no sólo no afecta negativamente al objetivo de la especialización, sino que la reconversión al mismo de parte del uso residencial permanente extendido en las zonas turísticas mixtas contribuirá directamente a la consecución de dicho objetivo.

Debe tenerse en cuenta además que la existencia de una moratoria, aun con excepciones, supone una restricción muy fuerte para la inversión en edificaciones turísticas. Limitar también en exceso el alojamiento temporal no turístico supondría dificultar notablemente la inversión en un momento de crisis económica en el que no existe ningún peligro de construcción incontrolada sino, al contrario, una atonía absoluta del sector de la construcción con índices de paro y de desaparición de empresas muy elevados.

Por otro lado, la experiencia de otros destinos demuestra que en la práctica una convivencia equilibrada entre el alojamiento temporal no turístico y los productos turísticos reglados refuerza el destino, requiriendo dicho equilibrio un mayor margen para el alojamiento temporal del que actualmente contempla el PIO/GC 2004.

Así, el nuevo límite se fija en un 30%, proporción que todos los estudios apuntan como la más equilibrada para potenciar el destino sin desnaturalizar su carácter turístico, reservándose para el uso turístico reglado el 70% de la edificabilidad de las piezas turísticas.

6.9.3.2. La cualificación de la nueva oferta mediante el desarrollo de oferta complementaria

El presente Plan regula la implantación en todo nuevo desarrollo turístico de los denominados equipamientos turísticos complementarios, cuyo objetivo es elevar ostensiblemente la calidad de la oferta y su especialización temática a fin de adaptarla a los perfiles de una demanda cada vez más segmentada y exigente, de forma que se rompa la dinámica de la producción masiva e indiferenciada que comporta la pérdida gradual de valor añadido de la oferta de Gran Canaria y por tanto de su competitividad.

Asimismo, se identifican determinadas piezas de suelo con aptitudes territoriales para la implantación de una oferta cualificada de equipamientos estructurantes turísticos que complementa la oferta asociada a los desarrollos turísticos existentes, consolidados o en proceso de consolidación.

Estas nuevas áreas libres con equipamiento estructurante turístico se ubican preferentemente entre la GC-500 y la GC-1 para la Zona Turística Litoral Sur, y en determinados ámbitos de suelo agrícola en abandono del interior de la vertiente noroccidental de la Isla, para la Zona Turística Litoral Noroeste.

Además, a tal fin se incorporan determinadas piezas territoriales externas a las zonas turísticas insulares que constituyen por sí mismo elementos de gran valor para la identificación del destino turístico con los rasgos identitarios de la Isla.

Todas estas áreas libres con equipamiento estructurante tienen por objeto potenciar el valor de los recursos paisajísticos, etnográficos y culturales de Gran Canaria, de forma que el pretendido aumento de valor añadido se sustente además en el principio de sostenibilidad territorial imprescindible para garantizar un desarrollo duradero y no agresivo con nuestro entorno y nuestros recursos naturales.

A su vez, se trata de incorporar actuaciones singulares de valorización turística de concretos elementos de gran valor iconográfico – como el Roque Nublo, el Cenobio de Valerón, la Cueva Pintada de Gáldar y otros muchos – así como determinados recursos patrimoniales y etnográficos de interés y relevancia insular, representativos de una imagen singular y exclusiva de Gran Canaria como destino turístico diferenciado.

La potenciación de estas cualidades representativas e identitarias como soporte para una oferta turística cualificada es otra de las estrategias planteadas por este Plan.

6.10. RES: El Tejido Residencial como herramienta de pautado y control del crecimiento urbanístico

Atendiendo a los objetivos enunciados, el presente Plan fundamenta su estrategia de control del crecimiento del tejido residencial sobre cinco principios operativos:

- El principio de jerarquía
- El principio de proporcionalidad
- El principio de contigüidad
- El principio de contención
- El principio de articulación formal

La diagnosis desarrollada en el presente Plan – sintetizado en el concepto de uso eficiente del territorio insular – hace necesario profundizar en estos principios, ratificándolos, pero ampliándolos conceptualmente y sobre todo, traduciéndolos en determinaciones más singularizadas que acoten con mayor precisión las posibilidades de crecimiento de cada núcleo en virtud de sus características concretas, su posición en el sistema urbano de asentamientos poblacionales y su rol territorial específico.

6.10.1. La jerarquía y la proporcionalidad como determinantes del crecimiento. El Sistema de Asentamientos Poblacionales.

En la regulación del principio de jerarquía prevista en el presente Plan se remite al planeamiento municipal el cometido de determinar la estructura jerárquica de los asentamientos de población del ámbito municipal al objeto de identificar qué núcleos deberán crecer y cuáles no.

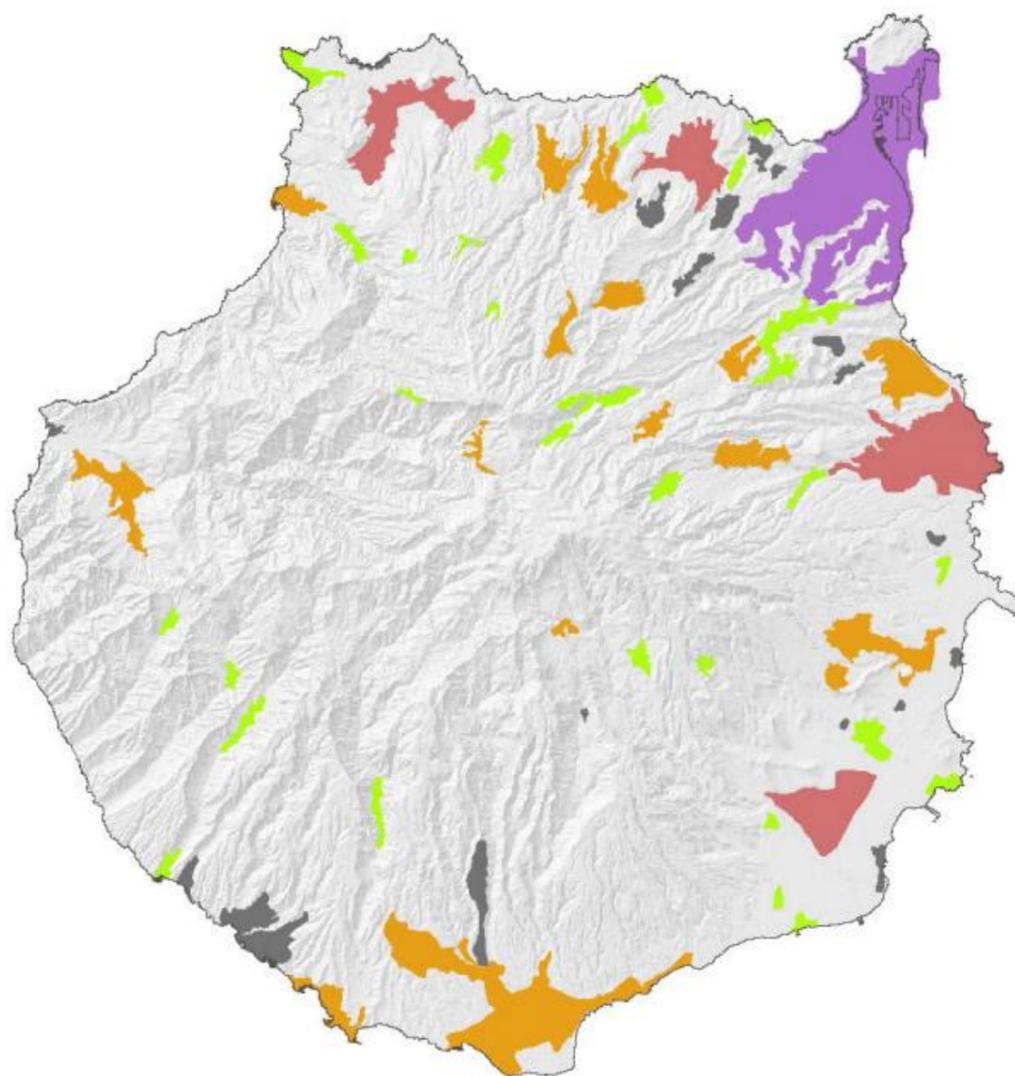
En todo caso, como se ha hecho evidente a partir de los datos aportados por la Memoria de Información, las interrelaciones entre los núcleos de población trascienden absolutamente los límites municipales conformando un sistema urbano de escala insular en el que se aprecian, a su vez, diversos subsistemas interrelacionados que en este Plan se asimilan a los ámbitos territoriales sobre los que se estructura y formulan los principales objetivos territoriales y acciones estratégicas, vertebrando en última instancia el Modelo de Ordenación Insular.

En cada ámbito territorial, independientemente de las relaciones “externas” que continúan afectando de manera diversa a cada asentamiento de población que lo compone, se establecen a su vez agrupaciones internas entre núcleos, a modo de constelaciones de asentamientos con vínculos cada vez más estrechos, sin duda derivados de la proximidad física, llegando a producirse de hecho en muchos casos la fusión entre tejidos conformándose conurbos que trascienden los límites municipales (como es el caso de los núcleos de Guía y Gáldar, o de Vecindario y Arinaga).

Este entramado territorial de aglomeraciones poblacionales, que a su vez contienen asentamientos más o menos dispersos en su edificación y/o consolidación, determinan en última instancia un bucle escalar de naturaleza fractal en la jerarquización del rol territorial de cada asentamiento de población.

Diríamos que en este sentido cada rango de aproximación escalar, en cada escalón de las citadas unidades de asentamiento, adquiere relevancia un determinado asentamiento nucleado o conjunto de asentamientos nucleados que, por así decirlo, son representativos de la naturaleza y entidad del ámbito territorial, definiendo en última instancia su perfil en el conjunto del territorio-isla.

Asentamientos Poblacionales



En este sentido, se distinguen cuatro rangos de acotación, correspondientes a otras tantas escalas de aproximación al sistema de asentamientos poblacionales que conforman, en sí mismo, el Sistema Urbano:

- Asentamiento Tipo I
Centros de especial concentración de servicios a nivel autonómico, integrados preferentemente en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Las Palmas.
- Asentamiento Tipo II
Principales centros de servicios a nivel insular, que atienden las necesidades de un ámbito territorial y poblacional amplio, superior en todo caso al municipio en que se ubiquen, estando normalmente integrados en los dos corredores costeros: el Corredor Litoral del Norte y la Plataforma Litoral del Este.
- Asentamiento Tipo III

Centros locales de servicios más inmediatos y menos especializados, destinados a un ámbito limitado a nivel municipal o de pequeña comarca aislada, integrados tanto en la segunda periferia del ámbito territorial del Área Metropolitana de Las Palmas como en las cabeceras comarcales de las Medianías y Cumbres Insulares.

- Asentamiento Tipo IV

Centros de servicios limitados a su propia población y la del entorno rural inmediato; aunque puede darse casi en cualquier posición, y muy probablemente ligada a las circunstancias del disperso edificatorio, tiene mayor preponderancia en las periferias del ámbito territorial del Área Metropolitana de Las Palmas y del Corredor Litoral del Norte.

Estos asentamientos adquieren relevancia, asumiendo el rol de centralidad territorial a las diferentes escalas en virtud no única ni principalmente de su tamaño, o de la cantidad de población que acogen, sino fundamentalmente del área de influencia territorial y población a la que sirven. Y esto va a depender a su vez de la cantidad y tipo de servicios en él concentrados.

6.10.2. Criterios de delimitación y jerarquización de los Asentamientos Poblacionales

En el marco de este Plan, se denomina asentamiento poblacional al ámbito territorial, de escala inferior a la insular, cuya delimitación y jerarquización se fundamenta en los criterios geofísicos, socioeconómicos y administrativos que se detallan en los siguientes apartados.

De forma general, este ámbito territorial es un entorno estimado en el que se aprecia actividad poblacional, con independencia de la clase y categoría del suelo, dentro del cual pueden encontrarse núcleos de población, edificaciones dispersas y otras actividades que, pudiendo guardar o no una relación directa con la actividad poblacional, se deducen como parte integrante e unitaria del asentamiento.

Los criterios que se exponen a continuación permiten comprender de qué manera se han delimitado las diferentes unidades de asentamiento y qué pautas se han seguido a la hora de clasificarlos en la jerarquía de las unidades de asentamiento identificadas en la isla por este Plan.

6.10.2.1. Criterio de índole geofísica

La orografía de la isla supone un factor importante que, en ocasiones, dependiendo de la geomorfología, puede suponer limitaciones y condicionantes para la clasificación de suelos urbanos y urbanizables, y de la cercanía a entornos poblacionales, constituye límites al crecimiento poblacional, condicionando la delimitación de los asentamientos. En otros casos, se identifican elementos orográficos singulares que forman parte integrante de unidades de asentamiento.

La característica principal de la orografía insular lo constituye lo abrupto de su superficie, una superficie que presenta importantes emergencias y depresiones, con picos de montaña, barrancos que penetran transversalmente desde la costa a la cumbre de la isla, calderas, etc., característica que influye de una manera importante en la delimitación de las unidades de asentamiento; aunque también la isla contiene determinadas zonas más llanas, como es el caso de la plataforma llana litoral del este de la isla, donde la orografía es menos vinculante para la delimitación de las unidades.

Este factor ha sido considerado de forma un tanto diferente entre los asentamientos poblacionales más tradicionales y los nuevos crecimientos urbanos.

Los primeros, y siempre de forma general, se han adaptado de una manera mejor a la abrupta orografía del centro de la isla, que es donde se localizan tales asentamientos tradicionales principalmente, adaptación que deviene de las formas tradicionales de ocupación del suelo, al

tiempo que de la propia escala de la edificación, fundamentalmente prismas cortos con una vinculación original con las actividades agrarias.

Sin embargo, los crecimientos poblacionales más recientes, y de manera también general, han originado impactos notables en el territorio y paisaje, fundamentalmente por la poca adaptación a la orografía original del terreno, ya que el avance de los medios y tecnologías de construcción han facilitado la transformación del terreno para la ubicación de la edificación, con importantes impactos paisajísticos.

También, las necesidades de mayores densidades en las construcciones más recientes, ha fomentado la construcción de edificaciones de mayor volumen, lo que representa generalmente mayores impactos en el medio, con edificaciones muy perceptibles a contracielo o a contramar, que las formas tradicionales de ocupación del suelo, más adaptado al medio. Todo ello hace que se deba tener en cuenta la orografía de la isla a la hora de delimitar las unidades de asentamiento.

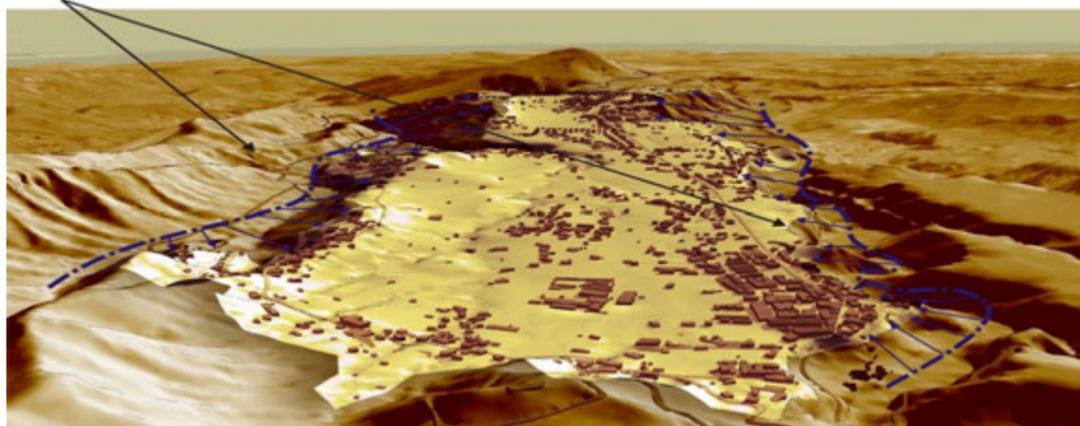
Se exponen a continuación los criterios determinantes, tanto de aquellos accidentes naturales que constituyen límites de las unidades de asentamiento como de aquellos otros que se entienden como elementos singulares y estructurantes de las unidades; todo ello estimado según el análisis realizado, sin que deban entenderse como factores exactos y rigurosos, puesto que la realidad geofísica de la isla es heterogénea.

6.10.2.1.1. En cuanto a accidentes orográficos delimitadores de unidades de asentamiento

Se relacionan a continuación las condiciones que deben tener los accidentes orográficos para que se consideren delimitadores de las unidades de asentamiento:

- Depresiones o barrancos de laderas pronunciadas y/o con características ambientales naturales relevantes, en los que la ocupación edificatoria perjudica la lectura ambiental del accidente natural, implica excesivas dificultades y costes para la transformación del terreno para la edificación, supone un riesgo para la integridad de los habitantes y/o genera impactos paisajísticos por la necesidad de cortes excesivos del terreno o por la ubicación de edificaciones a contracielo.
- Acantilados o laderas excesivamente escarpadas para la ocupación edificatoria del asentamiento de población.
- Protuberancias, tales como conos o emergencias orográficas, inaccesibles desde el asentamiento y/o con pendientes de terreno excesivamente pronunciadas para la ocupación edificatoria.

Barrancos delimitadores de la Unidad de Asentamiento



Unidad de asentamiento de Valsequillo.

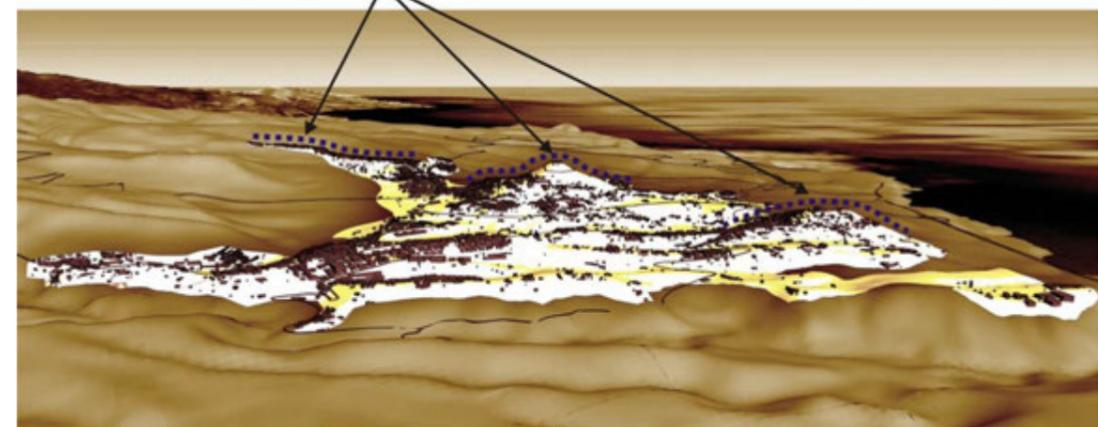
En cualquier caso, para que tales accidentes orográficos constituyan límites en los asentamientos poblacionales, deberán encontrarse cercanos al ámbito poblacional, sin que existan holguras excesivas que no estén destinadas a la compleción de los asentamientos de población, incluyendo los tratamientos de borde.

6.10.2.1.2. En cuanto a accidentes orográficos integrados en unidades de asentamiento

Se relacionan a continuación las condiciones que deben tener los accidentes orográficos para que se consideren como elementos estructurantes y singulares incorporados en las unidades de asentamiento:

- Depresiones o barrancos que discurren a través de entornos poblacionales y que conforman parte de la propia estructura del asentamiento de población.
- Protuberancias integradas en la configuración del asentamiento de población, tales como conos o emergencias orográficas accesibles desde el asentamiento y que albergan usos propios o vinculados con el mismo, ya esté ocupado por la edificación, por espacios libres del asentamiento o por equipamientos o servicios ligados al mismo.

Accidentes orográficos que conforman elementos singulares de la Unidad de Asentamiento



Unidad de asentamiento de Arucas.

6.10.2.2. Criterios de índole socioeconómica

Las características socioeconómicas de cada asentamiento constituyen el factor determinante que permite establecer la jerarquización de las mismas. Tal jerarquía se apoya en los tipos de núcleos de población que se establece en el anterior apartado 6.10.1.

De esta manera, para el análisis de dicho nivel de servicios se ha centrado el estudio, principalmente, en el análisis pormenorizado de los servicios sanitarios y educativos de los núcleos de población que contiene cada asentamiento de población, pero valorando a su vez otros servicios, tales como los deportivos, culturales y especializados.

Además del criterio del nivel de servicios que tiene cada asentamiento, se han aplicado otros criterios adicionales para distinguir el grado de dispersión y densidad de las mismas, quedando como resultado asentamientos con características muy urbanas y compactas, otros muy heterogéneos donde su estructura se compone de tejidos residenciales que flotan en el medio rural orbitando alrededor de otros núcleos urbanos compactos, mientras que otras presentan estructuras más dispersas en su globalidad.

Todo ello permite comprender el grado de relación que existe entre los núcleos de población y los asentamientos dispersos de la isla.

Por último, el análisis de las actuales dinámicas de población permite vislumbrar las futuras situaciones de sobrepresión demográfica o despoblamiento de las mismas, previsiones que posibilitan la toma futura de decisiones a la hora de aumentar o congelar el nivel jerárquico actual de los asentamientos poblacionales.

6.10.2.2.1. En cuanto al nivel de servicios que tienen las unidades de asentamiento

Tal como se dijo anteriormente, el nivel de servicios que tienen las unidades de asentamiento permite establecer la jerarquía de las mismas.

En el presente Plan se ha optado por centrar el nivel de servicios en el análisis pormenorizado principalmente de los servicios sanitarios y educativos, que son los que conforman los principales servicios de necesidad para la población.

Los servicios públicos sanitarios y educativos conforman el nivel de servicios de mayor trascendencia territorial estructurante y, por tanto, tienen un carácter relevante para la jerarquización de los asentamientos. Su correcta localización en el territorio permite alcanzar el nivel de equilibrio adecuado en el Sistema Territorial Insular. Así, se ha considerado como un nivel aceptable de servicios básicos para cada tipo de asentamiento el siguiente:

▪ Asentamiento Tipo I

a) Sanitarios:

- Centro local (CL)
- Centro de salud (CS)
- Urgencias (U)
- Centro de asistencia especializada (CAE)
- Hospital (H)

b) Educativos:

- Colegio de educación infantil y primaria (CEIP)
- Centro de enseñanza obligatoria (CEO) y/o instituto de enseñanza secundaria (IES)
- Centro de educación de personas adultas (CEPA)
- Escuela municipal de música (EEMM) y/o residencia escolar (RE)
- Universidad (UNIV)

▪ Asentamiento Tipo II

a) Sanitarios:

- Centro local (CL)
- Centro de salud (CS)
- Urgencias (U)
- Centro de asistencia especializada (CAE)

b) Educativos:

- Colegio de educación infantil y primaria (CEIP)
- Centro de enseñanza obligatoria (CEO) y/o instituto de enseñanza secundaria (IES)
- Centro de educación de personas adultas (CEPA)
- Escuela municipal de música (EEMM) y/o residencia escolar (RE)

▪ Asentamiento Tipo III

a) Sanitarios:

- Centro local (CL)
- Centro de salud (CS)

b) Educativos:

- Colegio de educación infantil y primaria (CEIP)
- Centro de enseñanza obligatoria (CEO) y/o instituto de enseñanza secundaria (IES)

▪ Asentamiento Tipo IV

a) Sanitarios:

- Centro local (CL)

b) Educativos:

- Colegio de educación infantil y primaria (CEIP)

Nota: ha de entenderse que aquellas unidades de asentamiento que contengan uno o varios centros de salud (CS) pero no contengan centros locales (CL) no pierden la jerarquía que les da el CS, puesto que dicho servicio supera y suplente al CL. De la misma forma, aquellas unidades de asentamiento que contengan uno o varios centros de enseñanza obligatoria (CEO) pero no contengan colegios de educación infantil y primaria (CEIP) tampoco pierden la jerarquía que les da el CEO, puesto que dicho servicio cubre la educación infantil y primaria.

Para aclarar de forma sintética los niveles de servicios que se han considerado para la jerarquización de las unidades de asentamiento, se expone a continuación el siguiente cuadro:

	SANIDAD	EDUCACIÓN	SANIDAD	EDUCACIÓN	SANIDAD	EDUCACIÓN	SANIDAD	EDUCACIÓN
NIVEL DE SERVICIOS							H	UNIV
					CAE	EEMM/RE	CAE	EEMM/RE
					U	CEPA	U	CEPA
			CS	CEO/IES	CS	CEO/IES	CS	CEO/IES
	CL	CEIP	CL	CEIP	CL	CEIP	CL	CEIP
	IV		III		II		I	
	TIPOS DE UNIDADES DE ASENTAMIENTO							

Además de ello, se ha podido confirmar que aquellos asentamientos que contienen servicios sanitarios y educativos acordes a un tipo concreto de unidad, según los criterios que se exponen a continuación, generalmente también contienen otros servicios acordes a tal tipo, ya sean servicios deportivos (escuelas deportivas, polideportivos, pistas y canchas de juego, piscinas, campos de fútbol, etc.), culturales (museos, bibliotecas, teatros, auditorios, centros de interpretación, etc.) y especializados (centros de protección civil, servicios de bomberos, cementerios y tanatorios, mercados, vertederos, etc.).

Por tanto, el valor que tienen los servicios básicos sanitarios y educativos para que la población acuda a ellos, fije su residencia cercana o se desplace de un asentamiento a otro depende, además de múltiples variables: la movilidad, la población, tanto la permanente como la temporal, el espacio geográfico al que atienden, etc.

Por otro lado, se han identificado y delimitado otros asentamientos en la isla que, sin contener el nivel de servicios necesario para encontrarse, al menos, en el tipo IV, constituyen unidades representativas en la escala territorial insular.

Se trata de asentamientos que, en algunos casos, contienen algunos de los servicios relacionados anteriormente (aunque no alcanzan el nivel de servicios exigido para clasificarse en el tipo IV, como se ha dicho anteriormente) o que, aun no disponiendo de tales servicios, son representativos por sus dinámicas de población, grado de accesibilidad, influencia con respecto a otros asentamiento que orbitan en sus proximidades, etc.

En definitiva, se trata de núcleos poblacionales con sinergias territoriales que participan del sistema territorial de asentamientos poblacionales de Gran Canaria, y que por ello se han representado, identificándolas y delimitándolas. A tales unidades de asentamiento se les ha asignado el **tipo "0"**, diferenciándolas del resto.

Por otro lado, se han identificado unidades de asentamiento carentes del nivel de servicios adecuado para la población que albergan, con lo que sobrecargan a otras unidades próximas, muchas de ellas con servicios tan solo locales.

En definitiva, el nivel de servicios de los asentamientos posibilita la jerarquización de las mismas, pero ello debe de analizarse en conjunto con las dinámicas de población.

En ocasiones determinados núcleos de población tienen actualmente una tendencia muy importante al despoblamiento, con lo que no podría justificarse la inserción de determinados servicios, en otras ocasiones resulta necesario incorporar los servicios básicos para abastecer a la población, tanto del propio asentamiento como de otras unidades cercanas.

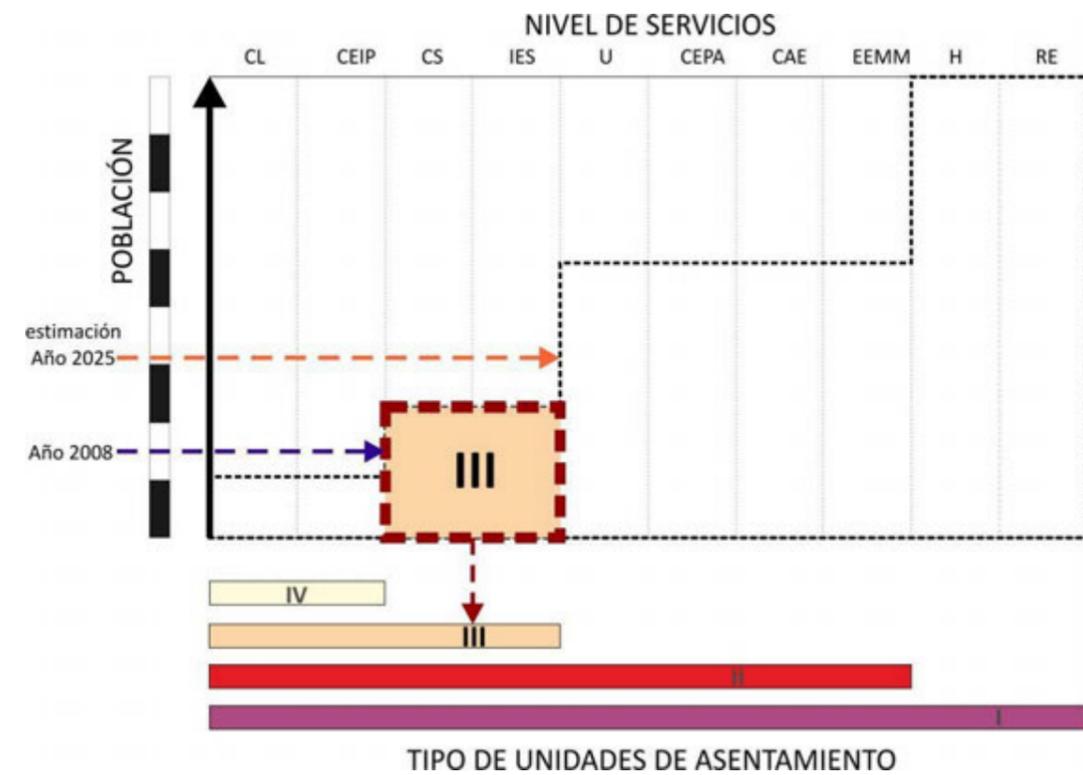
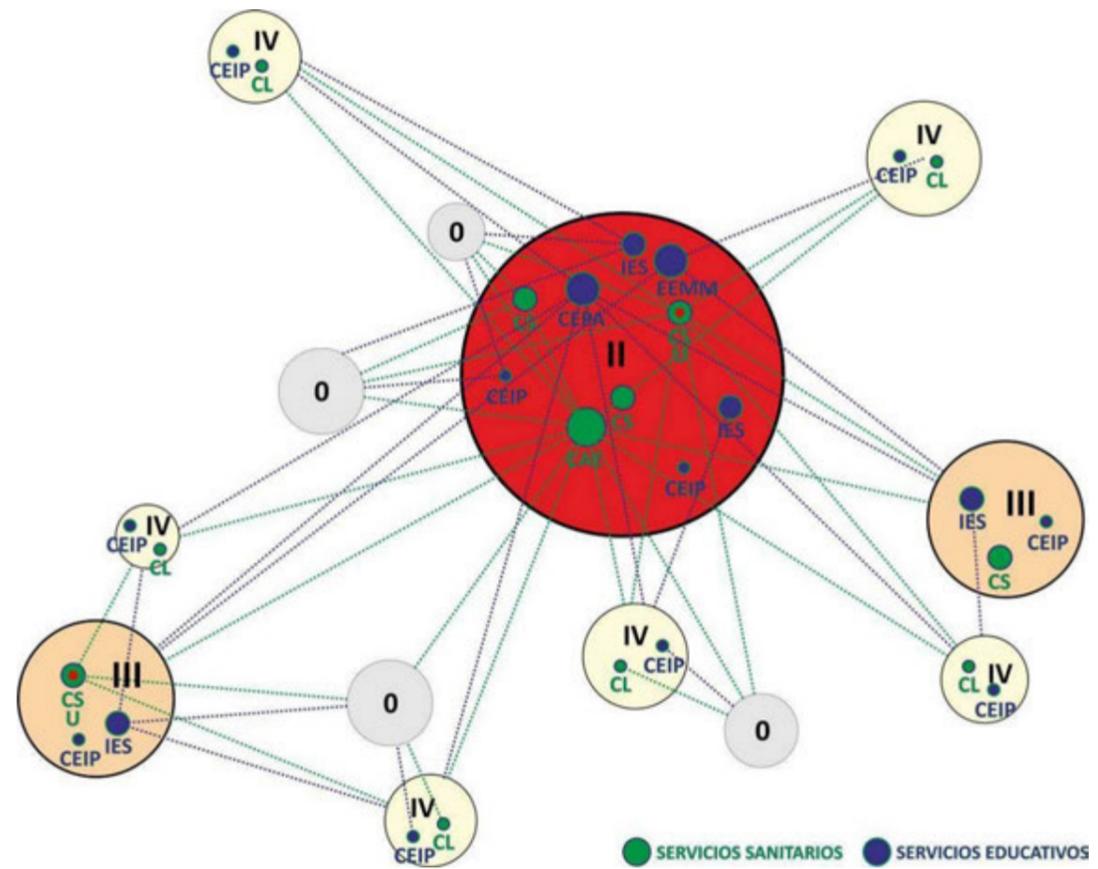
6.10.2.2.2. En cuanto a las dinámicas de población de las unidades de asentamiento

El análisis de las dinámicas demográficas de la Isla permite reconocer los actuales y futuros problemas de determinadas unidades que no contienen los necesarios servicios para el nivel jerárquico que deberían ocupar.

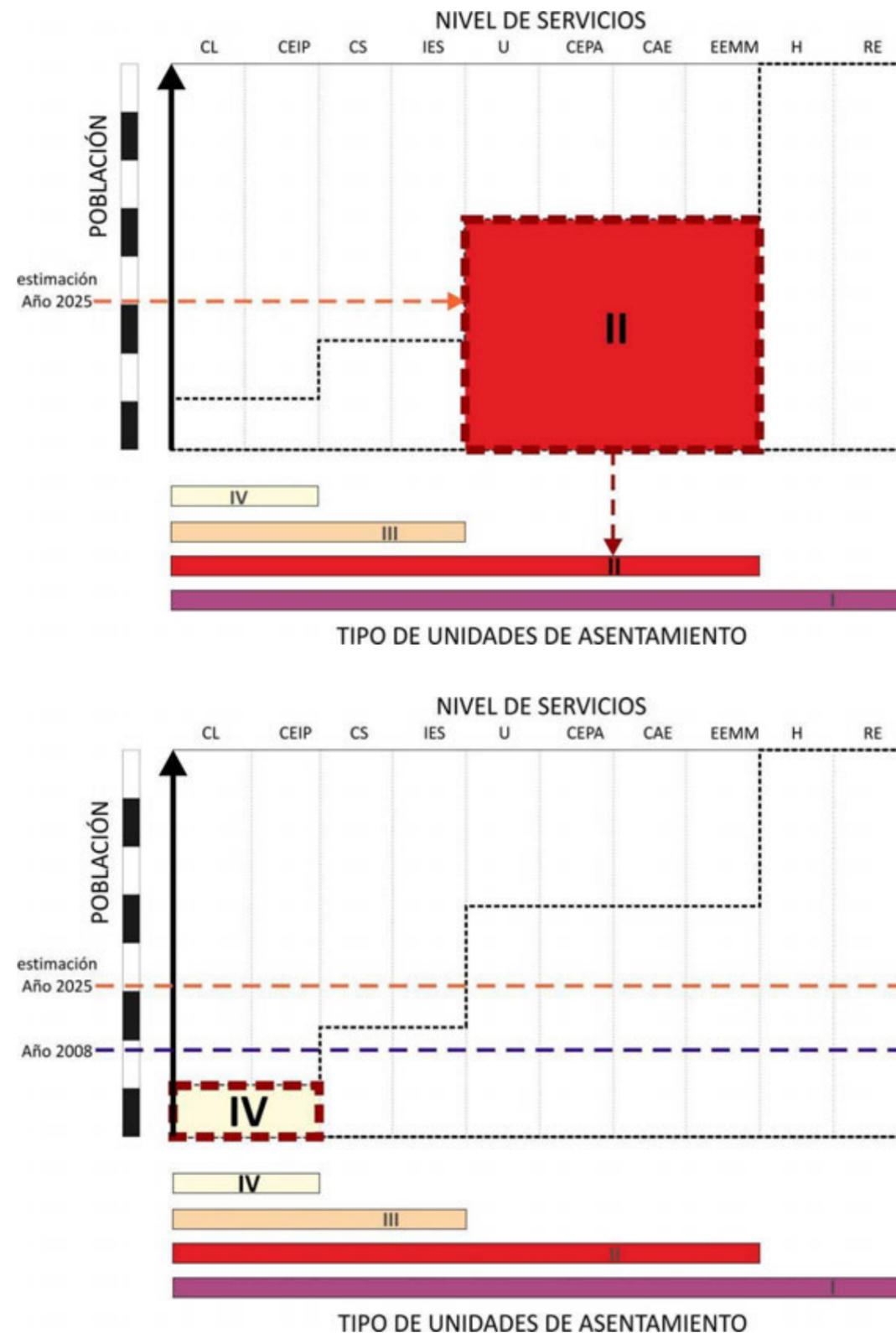
En este sentido, a la ubicación de los actuales servicios sanitarios y educativos se debe añadir los datos poblacionales tanto actuales como previsiones futuras. Estos datos ofrecen una lectura clara de qué asentamientos están viendo incrementado su población y cuales se están despoblando. En referencia a ello, los datos de población estimados a futuro están calculados para el año 2025, tal como se desarrolla en las tablas incorporadas en el apartado 6.4.3 de esta Memoria de Ordenación.

Así, aunque la jerarquía de los asentamientos viene determinada por el nivel de servicios que albergan (tal como se ha desarrollado en el apartado anterior), en la toma de decisiones sobre qué unidades de asentamiento deben o no ver aumentado su nivel sus servicios y con ello aumentar su grado en la escala jerárquica, deberá tenerse en cuenta, entre otros posibles factores, las dinámicas de población, así como el factor de la movilidad, tal como se desarrolla en los siguientes subapartados.

Desde una valoración general del conjunto de asentamientos identificados, pueden reconocerse determinados núcleos de población que tienen un estándar de servicios conveniente para el conjunto de la población que albergan. Sin embargo, registran un crecimiento demográfico estimado para el futuro relativamente alto, lo que hace que pueda resultar necesario también un incremento en los servicios básicos, y, en ocasiones, un aumento en su jerarquía actual:



Otras situaciones en el territorio insular permiten identificar determinados asentamientos con un número importante de población y que, sin embargo, apenas contienen servicios o los tienen, pero de escasa entidad para la población que albergan. Incluso, en muchos de estos casos, puede observarse que las previsiones de crecimiento demográfico a futuro podrán producir problemas puesto que al no contener los servicios necesarios sobrecargarán a otros núcleos de población próximos con servicios supralocales:



En otros casos podemos encontrarnos con unidades de asentamiento que aun viendo incrementada su población, se encuentran cercanas y/o muy bien comunicadas con otras unidades de asentamiento de rango mayor y con servicios suficientes para atender al conjunto de la población. Este último factor también es importante porque permitirá evitar duplicidades innecesarias de servicios muy próximos.

6.10.2.3. En cuanto al carácter urbano o rural de las unidades de asentamiento

Además de los criterios de jerarquía basados en el nivel de servicios, se han aplicado también otros criterios adicionales que permiten clasificar el carácter urbano, rural o mixto que tiene el tejido urbanístico que los compone. Estos criterios de clasificación permiten comprender el grado de compacidad o dispersión que tienen los asentamientos.

- Existen asentamientos de carácter fundamentalmente urbano, por lo que los tejidos que contienen están compuestos, en la gran mayoría, por suelos urbanos y urbanizables, pudiendo albergar suelo rústico, ya sea de asentamiento rural o agrícola u otro, aunque no son significativos en la unidad.

En ellos se suele localizar preferentemente una gran cantidad de servicios básicos para la población, tanto para la población local como, en muchas ocasiones, para la población que habita en entornos dependientes de tales servicios.

- También hay asentamientos que están compuestos por suelos urbanos, urbanizables y un determinado disperso de edificación residencial en suelo rústico que se deduce de la lectura global de la propia unidad.

Suelen albergar la mayor cantidad e importancia de servicios para la población tanto local como, en ocasiones y dependiendo de su jerarquía, para la población que depende de tales servicios, distribuidos principalmente en los suelos urbanos y urbanizables de la unidad, mientras que, en otros suelos incluidos en la misma, como pudiera ser suelo rústico de asentamiento rural, el nivel de servicios es menor o inexistente.

- Por último, pueden existir asentamientos que están compuestos por suelo rústico de asentamiento rural y/o agrícola y otros suelos rústicos que pueden contener un determinado disperso edificatorio que se deducen de la lectura global de la propia unidad.

Este subtipo generalmente no tiene trascendencia territorial puesto que no suele contener servicios, o los contiene, pero en escasa proporción y de pequeña entidad, aunque es posible identificar algunas excepciones que se encuentran distantes de otras unidades con servicios y, por ello, han necesitado de la implantación de determinados servicios para abastecer a su población y, en ocasiones, a la población que habita en entornos próximos.

- Pero, en general, la población que habita en este subtipo depende de otras unidades de relevancia territorial con servicios supralocales.

Así pues, mientras determinados asentamientos contienen tejidos fundamentalmente urbanos y, por tanto, su morfología es generalmente compacta, otros se componen de tejidos mixtos, con concentraciones urbanas y edificación residencial en suelo rústico, e incluso otros núcleos urbanos, generalmente sin los servicios necesarios para alcanzar el nivel mínimo definido para la jerarquía de asentamientos poblacionales, mantienen una estructura rural.

6.10.2.3. Criterios de índole administrativa

Los factores administrativos de las distintas unidades de asentamiento pueden influir tanto en la delimitación de las mismas como en las limitaciones y condicionantes que el régimen jurídico del suelo puede establecer.

Por un lado, con respecto a las infraestructuras viarias, aquellas de primer orden tienen la capacidad de ejercer de límites de los asentamientos ya que influyen, en determinados casos, en la generación de tejidos diferenciados a ambos márgenes de la vía.

Esta cuestión que se pone de manifiesto sobre todo en aquellos núcleos de población muy próximos a tales vías, si no existen otros factores determinantes en la conformación de su perímetro, como pudiera ser, por ejemplo, la propia orografía.

Asimismo, para los asentamientos que se encuentran próximos a Espacios Naturales Protegidos, se considera la franja de contacto con el ENP como el propio perímetro de la unidad, evitando así que el tejido poblacional afecte a los valores ambientales de los ámbitos protegidos.

Por otro lado, otros factores administrativos, como es el tipo de ENP en el que se puedan incluir dichos asentamientos, la clasificación de los suelos de los mismos, con agotamiento o no de sus posibilidades de clasificar nuevos suelos urbanos y/o urbanizables, y las áreas afectadas por servidumbres o dominios públicos, determinan condicionantes y limitaciones fundamentales que deben ser tenidas en cuenta para cualquier intervención que se lleve a cabo.

6.10.2.3.1. En cuanto al sistema viario

La tupida red de movilidad rodada que tiene Gran Canaria contiene dos factores principales capaces de influir de manera notable en la delimitación y clasificación de los asentamientos.

Por un lado, las grandes infraestructuras viarias pueden ejercer de delimitadoras de los crecimientos poblacionales de las unidades al suponer, en ocasiones, barreras que limitan la continuidad del tejido residencial, induciendo la generación de territorios diferenciados a ambas áreas anexas a la vía.

Por otro lado, la red de accesibilidad rodada ejerce un papel importante en las necesidades de la población, permitiendo el desplazamiento de la misma a los servicios, allí donde éstos se encuentren, lo que hace que determinados núcleos sin servicios cubran sus necesidades gracias a su buena accesibilidad y conexión rodada con otras unidades con servicios supralocales.

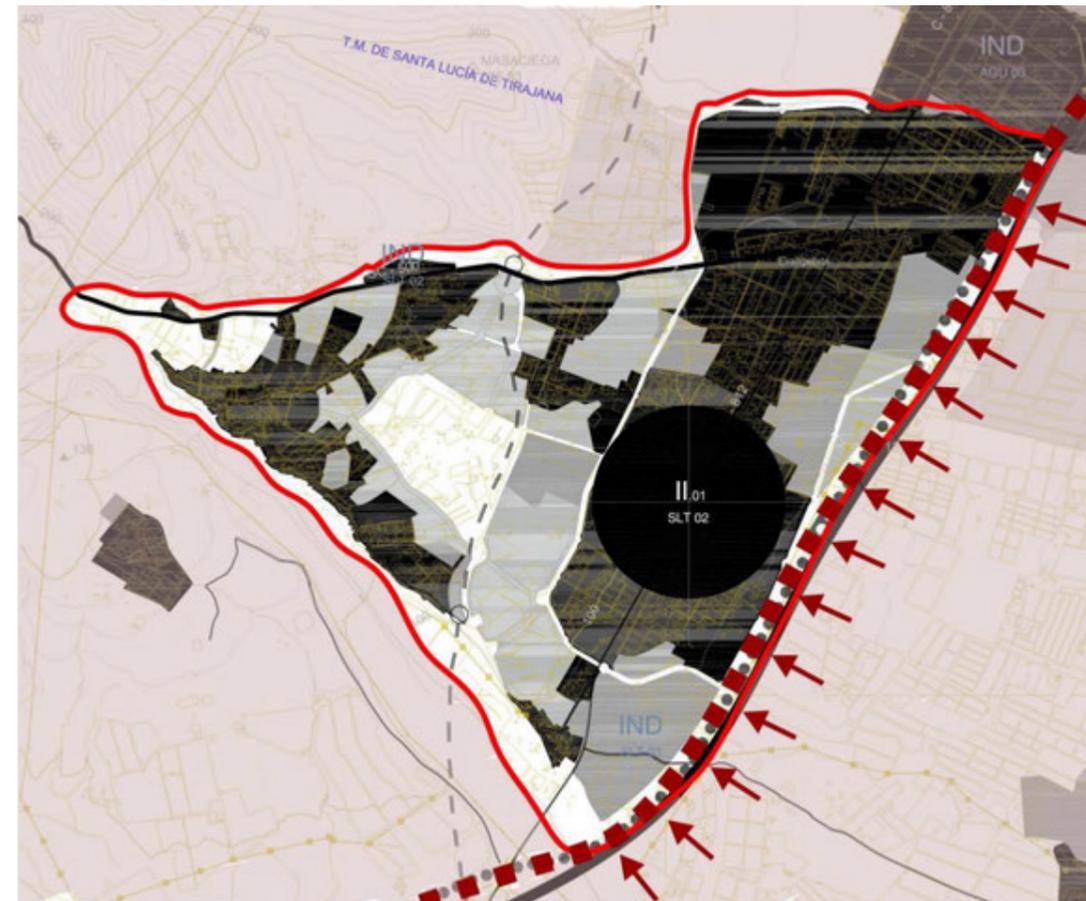
- En algunas ocasiones, algunas vías estructurantes interiores de rango inferior, como es la red radial que conecta los asentamientos principales del centro de la isla (vías como la GC-10, GC-60, GC-75, etc.) también tienen esta capacidad, principalmente cuando limitan con asentamientos con un nivel jerárquico relativamente bajo.

En el resto de casos, tales vías, cuando atraviesan núcleos de población, suelen conformar la calle principal del núcleo, a modo de travesía urbana.



Infraestructura viaria con capacidad de ejercer como delimitador de la unidad de asentamiento.

- Las vías que tienen capacidad para hacer de límite de los núcleos poblacionales son, generalmente, aquellas de primer rango en la jerarquía del sistema viario insular, tales como autopistas y autovías, concretamente la GC-1, GC-2, GC-3 y GC-4.



Unidad de asentamiento de Vecindario.

- El resto de vías que se localizan en la isla, tanto la red complementaria compuesta por vías como las GC-100, GC-200, GC-500, etc., así como las redes locales de conexión entre pequeños núcleos de población, no tienen, generalmente, entidad como para ejercer de elemento delimitador de los núcleos poblacionales, identificándose como vías que discurren por el ámbito de los distintos asentamientos que ejercen, en ocasiones, el papel de ejes estructurantes del propio tejido poblacional.

Con respecto a la relación entre el nivel de accesibilidad que aporta la infraestructura viaria a las distintas unidades de asentamiento y el radio de influencia que ejercen los servicios supralocales como consecuencia de ello, resulta determinante la valoración de la movilidad como factor que repercute en la ubicación de los servicios.

En este sentido, las grandes infraestructuras viarias ofrecen al ciudadano una gran libertad de movilidad, posibilitando que determinados núcleos desprovistos de los servicios básicos puedan abastecerse de otras unidades bien provistas de ellos, incluso cuando se trate de unidades relativamente lejanas pero muy bien comunicadas.

En estos casos, la decisión de la población de habitar en unidades de asentamiento sin los servicios suficientes para la cantidad de población que albergan, pero con otros atractivos para el ciudadano, hace que aquellas unidades centrifugadas de la capital insular y de las principales unidades de la isla presenten crecimientos demográficos de gran importancia. Así, esta mayor libertad de movilidad hace que los habitantes puedan disponer de los servicios básicos en un radio de distancia relativamente amplio.

En el otro extremo se encuentran aquellos núcleos localizados en entornos con escasa o difícil accesibilidad, lo que dificulta de manera notable el desplazamiento ciudadano a otros asentamientos con los servicios adecuados para atender a su población. Esto ocurre en aquellas unidades que se encuentran ubicadas en las medianías y centro de la isla y en aquellas ubicadas

en espacios muy lejanos de otras unidades con servicios supralocales, como ocurre, por ejemplo, en La Aldea de San Nicolás.

En estos casos resulta indispensable acortar el radio de distancia que la población tiene que recorrer para acceder a los servicios básicos, implantando aquellos servicios que resulten necesarios por lo que podrían ver aumentado su nivel en la jerarquía establecida.

6.10.2.3.2. En cuanto a la situación actual de los suelos

La situación de los suelos en los asentamientos poblacionales permite valorar las posibilidades reales de clasificación de nuevos suelos urbanos y/o urbanizables.

En este sentido, mientras algunos núcleos admiten aún determinados crecimientos del tejido urbano sobre suelos no ocupados hasta ahora, otras unidades tienen agotadas sus posibilidades de clasificación de suelo urbano y urbanizable, lo que implica acometer determinados procesos de transformación de sus tejidos y/o renovaciones urbanas.

Estas dos circunstancias, en función de la situación actual de los suelos pueden admitir determinados crecimientos siempre que:

- Existan posibilidades reales de clasificación de nuevos suelos urbanos y/o urbanizables para establecer determinados crecimientos urbanos cerrados o limitados, como franjas de transición entre el tejido urbano y otros tejidos o espacios de naturaleza diferente.

De esta manera, se conforman o bien ámbitos en los que la extensión del tejido residencial está acotada y delimitada, o bien ámbitos con capacidad para admitir determinados crecimientos urbanos abiertos o progresivos cuando el crecimiento urbanístico no se encuentra limitado en un contexto cercano inmediato, pudiendo tratarse de vacíos territoriales de estructura diversa que organizan, estructuran y ordenan el entorno inmediato de los asentamientos poblacionales en que se ubican.

- En caso de no existir posibilidades de clasificación de nuevos suelos urbanos y/o urbanizables, por estar agotadas sus posibilidades reales de clasificar nuevos suelos para el crecimiento del tejido urbanístico, requieren de una transformación de sus tejidos o de renovaciones urbanas.

En estos casos, se justificaría tales operaciones para la diversificación de las áreas de centralidad urbana y la especialización funcional de las mismas, así como para reforzar las centralidades urbanas y lograr una mayor eficiencia del tejido urbano consolidado.

6.10.2.3.3. En cuanto a los Espacios Naturales Protegidos

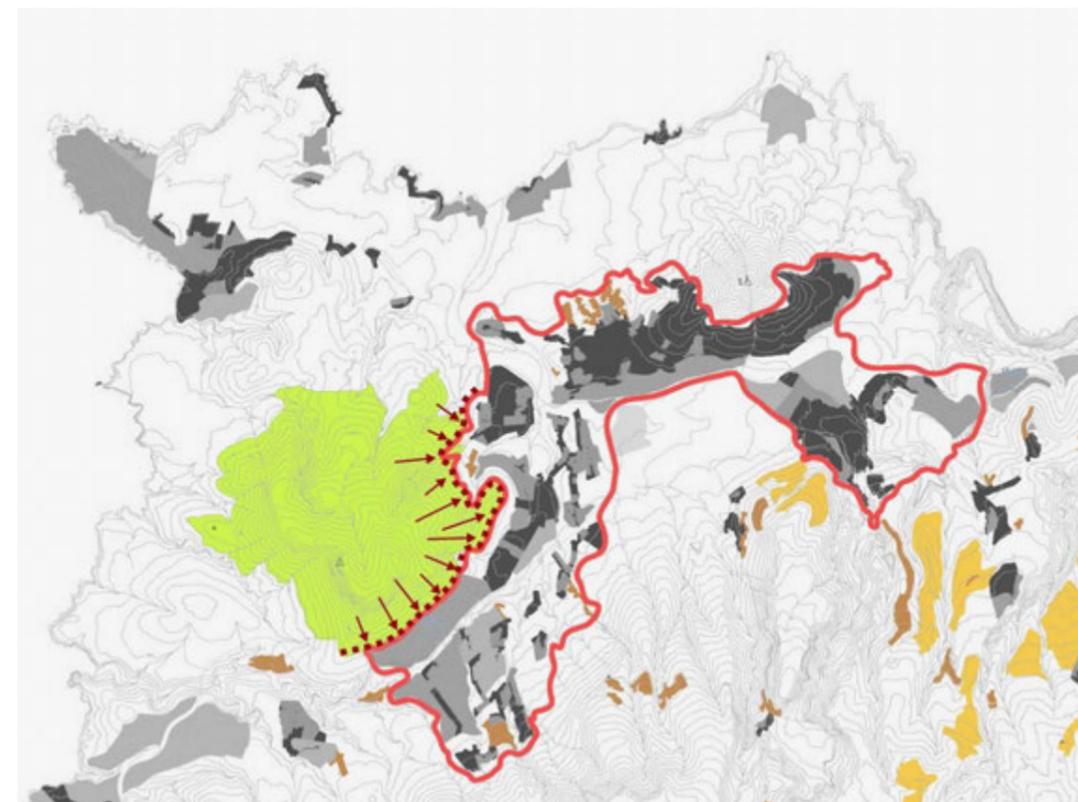
Como consecuencia de ello, **las unidades de asentamiento** que se encuentren localizadas en ámbitos incluidos **en Espacios Naturales Protegidos llevan aparejadas un régimen jurídico específico restrictivo** debido a la sensibilidad del territorio insular, frágil y limitado.

Resulta necesario tener muy presente la diferencia entre aquellos asentamientos que se encuentran incluidas en ámbitos de Espacio Natural Protegido de aquellos otros que estén fuera de tales espacios, así como aquellas que limitan con los mismos puesto que el régimen jurídico del suelo puede funcionar, en ocasiones, como delimitador de determinadas que se encuentren localizadas anexas al perímetro de los ENP.

Esta diferenciación, según la circunstancia concreta en que se encuentren las unidades de asentamiento con respecto a los ENP, permite establecer determinadas pautas a la hora de clasificar suelos urbanos y urbanizables, a sus limitaciones y condiciones.

La tónica general en estas áreas es la protección y conservación del medio natural y rural, por lo que los núcleos ubicados en ellas tienen muy limitado su crecimiento.

En todo caso, estas limitaciones al crecimiento urbano tienen el objetivo, en el marco legal específico, de congelar lo existente para proteger y conservar el paisaje.



Límite de la unidad de asentamiento de Gáldar-Guía con el ENP Monumento Natural de Amagro.

En cualquier caso, hay que diferenciar entre los distintos ENP puesto que suponen regímenes jurídicos distintos. En este sentido:

- En los Parques Rurales y Paisajes Protegidos, en cuanto a su régimen jurídico, se admite la existencia de suelos urbanos, urbanizables y rústicos de asentamiento rural y agrícola, aunque siempre restringidos a no entorpecer la conservación de los recursos naturales y de los valores ambientales.

Se podrán reclasificar suelos urbanizables si se consideran precisos para absorber los crecimientos previsibles de carácter residencial permanente, comprendiendo exclusivamente la superficie adecuada al asentamiento poblacional que haya de constituirse.

- En el resto de Espacios Naturales Protegidos de la Isla no podrá establecerse otra clase de suelo que la de suelo rústico, salvo las excepciones que se establezcan legalmente, lo cual incluye a las formas tradicionales de poblamiento.

Se detectan algunas excepciones de suelos urbanos en estas categorías de ENP, como es el caso de El Risco y Lomo de Pedro Alfonso, núcleos urbanos que han sido exceptuados de protección del Espacio Natural Protegido en el que se ubican puesto que, atendiendo a la definición de suelo urbano establecida en el artículo 50 del TRLOTENC, los terrenos de ambos núcleos han sido efectivamente urbanizados de conformidad con el planeamiento urbanístico municipal con anterioridad al momento en que se redactan los Planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos en que se encuentran.

- El resto de asentamientos están localizados fuera de los ENP pero pueden estar limítrofes con éstos, pudiendo darse el riesgo real de que el tejido poblacional afecte a los valores ambientales de tales ámbitos.

En estos casos, los ENP pueden constituir delimitaciones de las unidades de asentamiento.

Así pues, los asentamientos de población incluidos en Espacios Naturales Protegidos tienen distintos regímenes del suelo en función del tipo de protección de que se trate, tal como se ha expuesto, lo que incluye limitaciones y condicionantes que hacen que las unidades puedan absorber o no crecimientos residenciales bajo determinadas condiciones específicas asociadas a la propia gestión y conservación de estos espacios.

6.10.2.3.4. En cuanto a las servidumbres y dominios públicos

Muchos asentamientos están sujetos a las limitaciones que establecen las distintas servidumbres y/o dominios públicos existentes y previstos.

En estos casos, aunque generalmente no constituyen un criterio definidor para la propia delimitación de las unidades, sí suponen condicionantes y limitaciones al tejido residencial. En este sentido:

- Para el caso de las servidumbres aeronáuticas, se identifica una gran cantidad de núcleos urbanos en ámbitos afectados por tales servidumbres, lo que influye en la limitación de las alturas y otros condicionantes que requieren de resolución favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas.

Con respecto a las alturas de las edificaciones y de acuerdo con las excepciones contempladas en los artículos 7 y 9 del Decreto 584/72, sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74 y Real Decreto 1541/2003, ninguna construcción podrá sobrepasar las alturas con respecto al nivel del mar indicadas en los correspondientes planos relativos a las Servidumbres Aeronáuticas, salvo que a juicio de la autoridad competente se demuestre que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves.

Asimismo, las construcciones que se desarrollen en ámbitos afectados por las huellas de ruido incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, para los escenarios actual y la configuración de desarrollo previsible del Sistema General Aeroportuario, tal como se dice en el citado Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas, dejarán claramente establecida la incompatibilidad de nuevas edificaciones destinadas a usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios.

- En lo que respecta a las servidumbres de protección de costas, los asentamientos que limitan con las áreas costeras deberán considerar las limitaciones establecidas por la Ley de Costas con respecto a los usos propuestos en el dominio público marítimo-terrestre como en las zonas afectadas por la servidumbre de protección.
- De igual manera, otras servidumbres como las hidrológicas que protegen los cauces de barrancos, etc., suponen limitaciones que, aunque de manera general no configuran la propia delimitación de los asentamientos, sí pueden suponer determinadas limitaciones que deben tenerse en cuenta.

6.10.3. Metodología de estimación demográfica para los Asentamientos Poblacionales

Para ajustar la estrategia insular de ordenación del sistema de asentamientos poblacionales se ha calculado, en función de los datos estadísticos existentes recopilados en la Memoria de Información, la proyección demográfica para el año 2025 para cada una de los asentamientos identificados.

Para obtener los datos relativos a esta proyección demográfica se ha trabajado con el método que más abajo se expone, toda vez que no resulta posible llegar a los datos específicos de cada

unidad a partir de la desagregación de los datos globales que fija el ISTAC para cada comarca insular, principalmente debido a las siguientes razones:

- Debido a que el perímetro de los asentamientos se ha determinado a partir de los criterios expuestos anteriormente, relativos a la preexistencia de la actividad poblacional y no a partir de su adaptación a los límites municipales, no resulta posible determinar el porcentaje de población que tiene cada asentamiento delimitado en relación al 100% de la población del municipio correspondiente.

Por ello y aunque se pueda determinar la proyección demográfica de un término municipal concreto a partir de los datos ofrecidos por el ISTAC desagregados de la comarca insular donde se encuentre, esta operación no es posible realizarla para aquellos asentamientos cuya superficie no se encuentra totalmente dentro de un único ámbito municipal.

- Un determinado porcentaje de la población, no excesivamente relevante, se ubica fuera de los asentamientos identificados en este Plan; se trata de toda aquella población que no habita dentro del ámbito de los núcleos poblacionales de repercusión territorial, es decir, la población que habita en núcleos de población de escasa entidad y la que habita en el disperso edificatorio aislado.

Por ello, operar desagregando los datos que ofrece el ISTAC para calcular las previsiones demográficas para cada asentamiento no ofrecería datos fiables, puesto que una parte de la realidad poblacional de la isla quedaría al margen de dichos cálculos.

- Por otro lado, se ha calculado la proyección demográfica para el año 2025 ya que el año 2019 al que se refieren los cálculos ofrecidos por el ISTAC resulta muy cercano en el tiempo y daría poca vigencia a los cálculos de previsiones demográficas del presente Plan.

Con todo y a partir de los datos de que se disponen, se puede realizar una estimación demográfica específica para cada asentamiento, realizando la siguiente suposición: la población tiene un crecimiento vegetativo que solo depende del tiempo (t), es decir, $P=P(t)$ y que en el tiempo estudiado no existirán variaciones imprevistas de la población, como pudiera ser debido a guerras, epidemias o catástrofes naturales.

Se llama variación instantánea de la población a dP/dt y tasa de crecimiento a $1/P \cdot dP/dt$

Si la tasa de crecimiento es constante (K), entonces tendremos, para determinar la función de P respecto del tiempo, $P=P(t)$, que resuelve la ecuación diferencial de variables separadas:

$$1/P \cdot dP/dt = K;$$

$$dP/dt = KP;$$

$$dP/P = Kdt$$

$$\text{Integrando; } \int dP/P = \int K dt ; LP = Kt + C$$

Para determinar la constante C sabemos que las condiciones iniciales son; para $t = 0 \rightarrow P = P_0$

$$LP_0 = 0 + C;$$

$$C = LP_0;$$

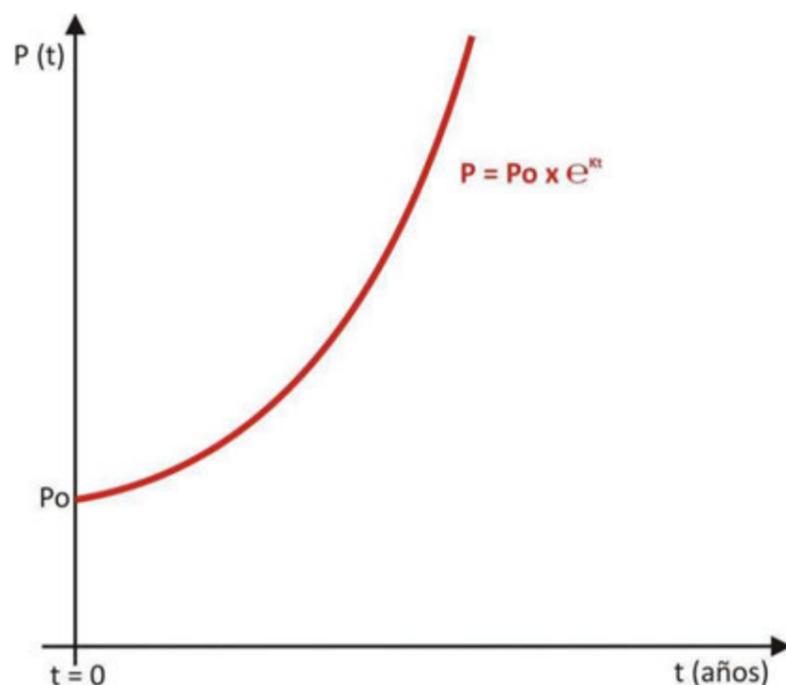
$$LP = Kt + LP_0;$$

$$LP - LP_0 = Kt;$$

$$L(P/P_0) = kt;$$

$$P/P_0 = e^{kt};$$

$P = P_0 \cdot e^{Kt}$; es decir, que la población no varía linealmente sino de forma exponencial:



La tasa de crecimiento K se determinará obteniendo la media de los distintos años en que conozcamos el incremento de población de las tasas de crecimiento anuales, es decir, $\Delta P / P$;

$$K = 1/t \sum_{i=0}^{i=t-1} [(P_{i+1}) - P_i] / P_i$$

Fijado K , podemos saber la población en el año $t = t_i$;

$$P_i = P_0 \cdot e^{Kt_i}$$

Se desarrollan a continuación dos ejemplos de proyección demográfica al año 2025 de unidades de asentamiento (ver apartado 3. Jerarquización de las Unidades de Asentamiento) a partir de los datos demográficos conocidos de los años 2000 al 2008:

EJEMPLO 1: Asentamiento III.02.VSC.01.VALLESECO

$P_{2000} = 2.133$ hab.

$P_{2008} = 2.186$ hab.

$\Delta P = P_{2008} - P_{2000} = 53$ hab.

$\Delta P/P = (P_{2008} - P_{2000})/P_{2000} = 0,0248$

$t = 8$ años

$K = 1/8 \cdot 0,0248 = 0,0031$; que representa una tasa anual de crecimiento poblacional del 0,31%

$P_{2025} = P_{2000} \cdot e^{Kt_{25}} = 2.133 \cdot e^{0,0031 \cdot 25} = 2.133 \cdot e^{0,0775} = 2.305$ hab. previstos para el año 2025

En este ejemplo puede observarse un incremento débil de la población, propio de los núcleos de población de cotas altas de la isla, por debajo de la tasa de crecimiento poblacional insular que no alcanza el 1,5%.

EJEMPLO 2: Asentamiento III.02.TEJ.01.TEJEDA

$P_{2000} = 1.411$ hab.

$P_{2008} = 1.267$ hab.

$\Delta P = P_{2008} - P_{2000} = -144$ hab.

$\Delta P/P = (P_{2008} - P_{2000})/P_{2000} = -0,1021$

$t = 8$ años

$K = 1/8 (-0,1021) = -0,0128$; que representa una tasa anual de crecimiento poblacional en negativo del -1,28%

$P_{2025} = P_{2000} \cdot e^{Kt_{25}} = 1.411 \cdot e^{-0,0128 \cdot 25} = 1.411 \cdot e^{-0,32} = 1.026$ hab. previstos para el año 2025

En este caso se observa un decremento poblacional con una pérdida de población relativamente importante, representando una de las unidades de asentamiento que se están actualmente despoblando.

Por otro lado y en aplicación del método expuesto, se aporta a continuación la estimación demográfica prevista de las comarcas insulares Metropolitana – Noroeste – Sureste, tanto para el año 2025 como para el año 2050, aunque conviene tener muy presente que, en la medida en que se realiza una previsión para un futuro más lejano, lógicamente el resultado es menos fiable. Como datos de partida se han tomado los datos poblacionales de los años 2004 y 2009 aportados por el Instituto Canario de Estadística.

COMARCA METROPOLITANA:

$P_{2004} = 524.302$ hab.

$P_{2009} = 555.109$ hab.

$\Delta P = P_{2009} - P_{2004} = 30.807$ hab.

$\Delta P/P = (P_{2009} - P_{2004})/P_{2004} = 0,0588$

$t = 5$ años

$K = 1/5 \cdot 0,0588 = 0,0118$; que representa una tasa anual de crecimiento poblacional del 1,18%

$P_{2025} = P_{2004} \cdot e^{Kt_{21}} = 524.302 \cdot e^{0,0118 \cdot 21} = 524.302 \cdot e^{0,2478} = 671.738$ hab. previstos para el año 2025

$P_{2050} = P_{2004} \cdot e^{Kt_{46}} = 524.302 \cdot e^{0,0118 \cdot 46} = 524.302 \cdot e^{0,5428} = 902.229$ hab. previstos para el año 2050

COMARCA NOROESTE:

$P_{2004} = 102.672$ hab.

$P_{2009} = 105.592$ hab.

$\Delta P = P_{2009} - P_{2004} = 2.920$ hab.

$$\Delta P/P = (P_{2009} - P_{2004})/P_{2004} = 0,0284$$

t = 5 años

$K = 1/5 \cdot 0,0284 = 0,0057$; que representa una tasa anual de crecimiento poblacional del 0,57%

$P_{2025} = P_{2004} \cdot e^{Kt_{21}} = 102.672 \cdot e^{0,0057 \cdot 21} = 102.672 \cdot e^{0,1194} = 115.693$ hab. previstos para el año 2025

$P_{2050} = P_{2004} \cdot e^{Kt_{46}} = 102.672 \cdot e^{0,0057 \cdot 46} = 102.672 \cdot e^{0,2622} = 133.452$ hab. previstos para el año 2050

COMARCA SURESTE:

$P_{2004} = 164.996$ hab.

$P_{2009} = 189.668$ hab.

$\Delta P = P_{2009} - P_{2004} = 24.672$ hab.

$$\Delta P/P = (P_{2009} - P_{2004})/P_{2004} = 0,1495$$

t = 5 años

$K = 1/5 \cdot 0,1495 = 0,0299$; que representa una tasa anual de crecimiento poblacional del 2,99%

$P_{2025} = P_{2004} \cdot e^{Kt_{21}} = 164.996 \cdot e^{0,0299 \cdot 21} = 164.996 \cdot e^{0,6280} = 309.179$ hab. previstos para el año 2025

$P_{2050} = P_{2004} \cdot e^{Kt_{46}} = 164.996 \cdot e^{0,0299 \cdot 46} = 164.996 \cdot e^{1,3754} = 652.833$ hab. previstos para el año 2050

6.10.4. Jerarquización de Asentamientos Poblacionales. Situación actual y Estrategia Insular de Ordenación

Se expone a continuación un esquema sintético y general de la organización de los criterios de delimitación y jerarquización expuestos, en el que se puede apreciar en base a qué factores (y siempre a partir del reconocimiento tanto de cada asentamiento como del entorno en el que se aprecia actividad poblacional, con independencia de la clase y categoría del suelo incluido) se delimitan y jerarquizan las unidades de asentamiento.

- c) Con respecto a los **criterios de delimitación**, el perímetro seleccionado de los asentamientos se establece siempre estimativamente, ya que la realidad del territorio es heterogénea y responde a múltiples factores, lo que hace que la delimitación de los asentamientos poblacionales, aun apoyándose en los factores expuestos, responden a aproximaciones sucesivas contrastadas con un pormenorizado trabajo de campo.
- d) Con respecto a los **criterios de jerarquización**, es el nivel de servicios el que otorga a los asentamientos de población su jerarquía actual, así como su carácter urbano o rural, además de permitir orientar su morfología, características, grado de dispersión, etc., constituyendo criterios adicionales.

Sin embargo, para la toma de decisiones sobre qué unidades deben aumentar su nivel de jerarquía no resulta suficiente la valoración de qué servicios básicos suponen un déficit en la unidad. A ello debe sumarse la consideración de sus dinámicas de población actuales y futuras previstas, el grado de accesibilidad que tiene, si está bien conectada con otras unidades con servicios supralocales que puedan abastecer a su población, si tiene o no agotadas sus posibilidades de clasificar nuevos suelos urbanos y/o urbanizables, si se encuentra localizada en un Espacio Natural Protegido y, de ser así, si se trata de un ENP que admite la clasificación de suelos urbanos y urbanizables o no.

JERARQUIZACIÓN DE ASENTAMIENTOS					
ASENTAMIENTO POBLACIONAL	CRITERIOS DE DELIMITACIÓN		CRITERIOS DE JERARQUIZACIÓN		
<p>Entorno estimado</p> <p>en el que se aprecia actividad poblacional con independencia de la clase y categoría de suelo, dentro del cual pueden encontrarse núcleos de población, edificaciones dispersas y otras actividades relevantes que, pudiendo guardar o no una relación directa con la población residente, se deducen como parte integrante del asentamiento</p>	1. CRITERIOS DE GEOFÍSICA	DE ÍNDOLE	1. CRITERIOS DE GEOFÍSICA	DE ÍNDOLE	
	A. Accidentes delimitadores del asentamiento	orográficos del	A. Accidentes delimitadores del asentamiento	orográficos del	
	B. Accidentes inetgrados en el asentamiento	orográficos en el	B. Accidentes inetgrados en el asentamiento	orográficos en el	
	2. CRITERIOS DE SOCIOECONÓMICO	DE ÍNDOLE	2. CRITERIOS DE SOCIOECONÓMICO	DE ÍNDOLE	
	A. Nivel de servicio		A. Nivel de servicio		
	B. Dinámica de población		B. Dinámica de población		
	C. Carácter urbano o rural		C. Carácter urbano o rural		
	3. CRITERIOS DE ADMINISTRATIVA	DE ÍNDOLE	3. CRITERIOS DE ADMINISTRATIVA	DE ÍNDOLE	
	A. Sistema viario		A. Sistema viario		
	B. Situación de los suelos		B. Situación de los suelos		
	C. Espacios Naturales Protegidos		C. Espacios Naturales Protegidos		
	D. Serv. y dominios públicos		D. Serv. y dominios públicos		

Con todos estos criterios, y en virtud del estado de la ordenación territorial y de los recursos naturales desarrollado en el Capítulo 4 de esta Memoria de Ordenación para el conjunto del Sistema Territorial Insular, la adscripción del rol territorial de cada asentamiento poblacional se concreta enfatizando para cada asentamiento reconocido la entidad jerárquica de su centralidad territorial.

No obstante, las sinergias que igualmente se han ido identificando a partir del pronóstico esbozado en la Memoria de Información, así como los procesos perturbadores relacionados con el tejido residencial de las unidades de diagnóstico, puesto en equilibrio con la proyección demográfica planteada en el año horizonte de 2025, ponen al conjunto de asentamientos poblacionales en un escenario donde:

- En primera instancia, los principales crecimientos previsibles se van a centrar en el corredor costero del este insular y en el noroeste insular.
- Los principales núcleos de población que van a acoger dicho crecimiento serán Telde y los Llanos de Arinaga, configurándose como los principales asentamientos con una dinámica de crecimiento poblacional constante en el tiempo.

Esta proyección demográfica es compatible con la capacidad de transformación territorial del área de influencia de dichos asentamientos, a tenor de las unidades

ambientales y las unidades de diagnóstico, de baja o moderada fragilidad, en que se insertan.

- El noroeste insular presenta un potencial territorial suficiente para ostentar el rol territorial de cabecera comarcal, que aglutine los servicios básicos para una amplia área de influencia entre La Aldea de San Nicolás y Firgas.

Este potencial territorial debe modularse conforme a los valores reconocidos en las unidades ambientales y de diagnósticos identificadas, principalmente con una fragilidad moderada o alta, para atemperar la incidencia ambiental de los nuevos desarrollos con los crecimientos razonablemente previsibles en este ámbito territorial.

- En segundo lugar, y dada su posición jerárquica respecto a los anteriores núcleos, los asentamientos de Jinámar, Carrizal-Ingenio, Agüimes y Maspalomas atraerán parte de los crecimientos poblacionales de la Plataforma Litoral del Este, bien por su capacidad de aglutinar determinados servicios básicos para la población bien por su cercanía a los principales centros de producción y principales tejidos de actividad económica insular, como son las zonas turísticas e industriales insulares.

- En tercer lugar, se observa una tendencia a concentrar servicios básicos de forma dispersa en la Zona Litoral Turístico Residencial del Sur, hibridadas con el tejido turístico.

Por las características territoriales de las unidades ambientales y de diagnóstico existentes, con ámbitos de baja o moderada fragilidad colindantes o próximos a los núcleos poblacionales existentes, existe potencial territorial para plantear una mejor articulación territorial y estructuración del sistema de asentamientos en este ámbito territorial.

De esta manera se puede dar lugar a la configuración de una centralidad territorial de servicios para la creciente población residencial en torno al sector turístico insular que, a su vez, frene la mezcla de usos turísticos y residenciales en las piezas territoriales turísticas ya consolidadas.

- En otros ámbitos insulares, se consolidan las tendencias de crecimiento poblacional en torno a los principales núcleos de servicios, como es el caso de los núcleos urbanos en la periferia del Área Metropolitana de Las Palmas.

Los asentamientos de Valsequillo, San Mateo y Teror se configuran como núcleos de servicios locales periféricos o “en trasera” de abastecimiento de bienes y servicios del sector primario al Área Metropolitana de Las Palmas, por un lado; así como principales nodos de servicios a la población rural de las medianías y cumbres insulares.

- Por último, aquellos asentamientos que atienden a la población local en la periferia del Área Metropolitana de Las Palmas se sujetan a una estrategia de compleción de su nivel de servicios, en aquellos casos en que estén incompletos, para asegurar un correcto escalonamiento en los niveles de servicio que ayude al equilibrio jerárquico de la principal aglomeración urbana insular.

- De igual modo, se promueve el reforzamiento del rol territorial de las principales cabeceras municipales en las medianías y cumbres insulares, para frenar los procesos de despoblación evidenciados, y asegurar el sostenimiento de unos servicios locales de calidad para la población residente en el medio rural, aún a pesar de que las proyecciones demográficas indican tendencias contrarias.

Esta estrategia está ligada al sostenimiento de la calidad territorial en los ámbitos rurales y naturales, de acuerdo con los objetivos de potenciación de herramientas para el mantenimiento de la población en sus lugares de origen que, a su vez, coadyuve a la protección de los valores y recursos en presencia.

Con base en estas consideraciones, una de las principales cualidades de la estrategia insular de potenciación de determinadas centralidades territoriales radica en su capacidad de aglutinar el crecimiento urbanístico, atrayendo en torno a sí el tejido residencial.

Una centralidad territorial reforzada con capacidad atractora genera en torno a sí un tejido compacto y eficiente mientras que un asentamiento sin centralidad diferenciada, o con una centralidad débil, se muestra incapaz de retener en torno a sí a la población a la que “sirve”, produciendo finalmente un tejido difuso y por tanto ineficiente, tensionado por la capacidad atractora de otras centralidades periféricas.

Por esta razón una de las principales estrategias de este Plan consiste en el reforzamiento de centralidades antes expuesto, atendiendo al rol sistémico asignado a cada asentamiento en el Modelo de Ordenación Insular.

El objeto de esta estrategia insular es producir el necesario reequilibrio en el Sistema Territorial Insular reforzando la capacidad aglutinante de las centralidades asociadas a los asentamientos poblacionales identificados. De forma extensa, se puede deducir los siguientes niveles jerárquicos para los asentamientos poblacionales identificados en la Memoria de Información:

ASENTAMIENTO	POBLACIÓN		NIVEL		OBSERVACIONES
	2008	2025	ACTUAL	PROPUESTO	
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	351.963	400.466	I	I	Consolidar el nivel de jerarquía igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales
GALDAR - GUÍA	27.020	30.960	II	II	
ARUCAS	24.119	30.835	II	II	
TELDE	66.932	98.297	II	II	
VECINDARIO	60.473	148.762	II	II	
AGAETE	4.313	4.874	III	III	
JINAMAR	30.183	30.111	III	II	Consolidar la conurbación con Telde igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales
SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA	815	725	III	III	
AGÜIMES	5.824	6.791	III	III	
FIRGAS	5.901	7.168	III	III	
INGENIO	28.880	41.767	III	III	Reforzar los niveles de servicios del asentamiento para adecuarlos a las tendencias demográficas
LA ALDEA DE SAN NICOLÁS	7.259	7.950	III	III	
MOYA	5.221	4.911	III	III	
ARGUINEGUÍN	4.961	8.384	III	III	
SANTA BRÍGIDA	5.230	5.537	III	III	

ASENTAMIENTO NOMBRE	POBLACIÓN		NIVEL ACTUAL	NIVEL PROPUESTO	OBSERVACIONES
	2008	2025			
TABLERO-MASPALOMAS - PLAYA DEL INGLÉS - SAN AGUSTÍN – SAN FERNANDO	39.534	85.248	III	II	Concentrar los servicios residenciales dividiendo El Salobre de El Tablero-San Fernando
EL SALOBRE	1.234	1.519	III	IV	Reforzar los niveles de servicios del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas
SAN MATEO	3.042	4.665	III	III	
TEJEDA	1.267	1.026	III	III	Reforzar los niveles de servicios del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas
TEROR	6.877	7.847	III	III	
VALSEQUILLO	5.024	8.179	III	III	
VALLESECO	2.186	2.305	III	III	
PLAYA DE ARINAGA	8.423	39.684	IV	II	Consolidar la conurbación con Cruce de Arinaga igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales
ARTENARA	624	489	IV	IV	Reforzar los niveles de servicios del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas
SARDINA DEL NORTE	3.002	6.201	IV	IV	Reforzar los niveles de servicios del asentamiento para adecuarlos a las tendencias demográficas
PLAYA DE MOGÁN	1.304	2.667	IV	IV	
CASTILLO DEL ROMERAL	3.034	4.595	IV	III	Consolidar la conurbación con Juan Grande igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales
SAN PEDRO - VECINDAD DE ENFRETE	1.038	821	IV	IV	Reforzar los niveles de servicios del asentamiento para frenar las tendencias demográficas regresivas
CRUCE DE ARINAGA	9.770	28.021	IV	II	Consolidar la conurbación con Vecindario igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales
BAÑADEROS	2.687	3.321	IV	IV	
CAMBALUD - TRAPICHE	1.126	1.099	IV	IV	
CAIDERS	271	206	IV	IV	
CASAS DE AGUILAR	378	332	IV	IV	
MONTAÑA ALTA	219	198	IV	IV	
TASARTE	639	570	IV	IV	
TENOYA	3.230	5.657	IV	IV	Reforzar los niveles de servicios del asentamiento para adecuarlos a las tendencias demográficas

ASENTAMIENTO NOMBRE	POBLACIÓN		NIVEL ACTUAL	NIVEL PROPUESTO	OBSERVACIONES
	2008	2025			
TAFIRA ALTA - EL MONTE	4.392	4.032	IV	I	Consolidar la conurbación con Las Palmas de Gran Canaria igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales
CASAS DE VENEGUERA	213	293	IV	IV	
MOGÁN	1.882	5.775	IV	IV	Reconducir los niveles de servicios del asentamiento para frenar las excesivas tendencias demográficas
CERCADOS DE ESPINO - EL HORNO	707	791	IV	IV	
FONTANALES	188	134	IV	IV	
LA ATALAYA	3.103	3.466	IV	IV	
ALDEA BLANCA	952	1.152	IV	IV	
JUAN GRANDE	664	512	IV	III	Consolidar la conurbación con Castillo del Romeral igualando los niveles de servicio mediante centralidades locales
SANTA LUCÍA DE TIRAJANA	601	610	IV	IV	
UTIACA	553	529	IV	IV	
LAS LAGUNETAS	450	375	IV	IV	
LOMO MAGULLO	1.179	1.154	IV	IV	
EL GORO - OJOS DE GARZA	3.056	4.108	IV	IV	Atender a la reubicación de El Goro-Ojos de Garza en iguales condiciones de servicio
TENTENIGUADA	943	902	IV	IV	
TEMISAS	359	326	IV	IV	
ARIÑEZ	229	159	IV	IV	
COSTA AYALA - TINOCA	1.840	1.902	IV	IV	
LAS ROSAS	441	459	0	0	
EL AGUJERO	339	3.918	0	IV	Consolidar el núcleo como centro de servicio locales de la costa de Galdar
EL BARRERO	1.093	6.876	0	IV	Consolidar el núcleo como centro de servicios locales de la costa de Ingenio
POZO IZQUIERDO	588	6.458	0	III	Consolidar el núcleo como centro de servicios locales de la costa de Santa Lucía de Tirajana
LA GOLETA	387	766	0	0	

ASENTAMIENTO NOMBRE	POBLACIÓN		NIVEL ACTUAL	NIVEL PROPUESTO	OBSERVACIONES
	2008	2025			
VISVIQUE	3.507	6.902	0	IV	Consolidar el núcleo como centro de servicio locales de las medianías de Arucas
FATAGA	373	471	0	0	
MONTE LEÓN - MONTAÑA LA DATA	965	2.094	0	0	
HORNOS DEL REY	409	380	0	0	
LA JARDINERA	1.263	1.257	0	0	
SAN JOSÉ DEL ÁLAMO	1.309	3.971	0	0	Reconducir los niveles de servicios del asentamiento para frenar las excesivas tendencias demográficas
LOS HOYOS	1.145	943	0	IV	Consolidar el núcleo como centro de servicio locales en la segunda periferia del Área metropolitana de Las Palmas
CASA AYALA	2.457	2.888	0	IV	Consolidar el núcleo como centro de servicio locales en la segunda periferia del Área metropolitana de Las Palmas
LOS GILES	2.011	3.821	0	IV	Consolidar el núcleo como centro de servicio locales en la segunda periferia del Área metropolitana de Las Palmas
LAS MESAS	3.410	6.675	0	IV	Consolidar el núcleo como centro de servicio locales en la segunda periferia del Área metropolitana de Las Palmas
PLAYA DE SAN NICOLÁS - LOS CASERONES	117	94	0	IV	Consolidar el núcleo como centro de servicio locales de la costa de La Aldea complementario a su desarrollo turístico
TAURITO	51	181	0	0	
PUERTO RICO	5.701	85.108	0	IV	Aumentar el nivel de jerarquía para los servicios necesarios en la costa de forma complementaria a Arguineguín

En conclusión, la esencia de este Sistema Territorial Insular reside en el planteamiento de una situación de equilibrio entre centralidades de asentamientos, rompiendo la pulsión monocéntrica de la capital insular para conformar un sistema policéntrico de centralidades territoriales escalonadas de forma que cada asentamiento de población, atendiendo a su jerarquía, pero también a su posición en el modelo, pueda afianzar su papel a partir del desarrollo de sus potencialidades específicas y diferenciadas.

En la situación de equilibrio sistémico que define el objetivo esencial de este Plan, la relación entre los asentamientos poblacionales tiende a decantarse en términos de complementariedad, es decir, de reparto de papeles, adquiriendo cada asentamiento una función definida como forma de afianzar su identidad y por tanto su condición de centralidad con “personalidad” propia dentro del conjunto insular.

Esta pulsión identitaria, casi genética, debe ser fomentada, pues opera en beneficio del Modelo de Ordenación Insular, incrementando su eficiencia en la medida en que la especialización minimiza el consumo de espacio y optimiza la movilidad territorial, en base a criterios de uso eficiente del suelo.

6.10.4.1. El control del crecimiento residencial desde la perspectiva del uso eficiente del territorio

Una de las conclusiones más evidentes que se obtienen del análisis del rol territorial de los asentamientos poblacionales de Gran Canaria, es el enorme ratio de superficie ocupada por habitante, entendiendo como ocupada no sólo la que soporta directamente tejido residencial, sino también la constituida por el suelo rústico absorbido o interpenetrado con dicho tejido y sometido a las tensiones e impactos de lo que denominamos espacio frontera o borde periurbano.

Esta desproporción es especialmente manifiesta en el Área Metropolitana de Las Palmas donde, de forma muy especial en lo que hemos denominado la primera periferia metropolitana – conformada por extensos desarrollos de tejido residencial de baja densidad –, es palmario el derroche de territorio consumido o tensionado por el tejido urbanístico.

La reversibilidad de estos procesos es tan compleja, que el planeamiento no puede, salvo puntualmente y con un importante esfuerzo de gestión, pretender retrotraer la realidad a un estado anterior del soporte limpio de ocupación residencial devolviéndole el carácter rural o natural. La actitud del planeamiento, por tanto, debe ser remedial respecto de los efectos nocivos del sistema de asentamientos poblacionales en su estado actual y preventiva respecto de su posible evolución.

Una estrategia clave en esta tarea reside precisamente en reconducir la fuerza de los procesos expansivos hacia la reconversión de lo construido, de tal manera que el conjunto de asentamientos de población no debe crecer más en su extensión territorial, salvo de manera justificada por las necesidades de desarrollo socioeconómico y de acuerdo con los razonables crecimientos previsibles.

Más allá incluso de lo expresado, pues como ya hemos visto la Zona C.1 y la Zona C.2) incluye no solo el tejido residencial, sino el tejido productivo y los vacíos territoriales estructurantes (ya sean áreas libres o piezas agrícolas), debe quedar sentado el objetivo territorial de no admitir la formación de nuevos asentamientos de población incluso dentro de las zonas C.3.1 y C.3.2 – salvo casos excepcionales, como el del traslado de población en Ojos de Garza por la afección de la nueva pista del Aeropuerto – debiendo limitarse los crecimientos futuros al completamiento del tejido existente, cuya capacidad de extensión dependerá esencialmente de las limitaciones del soporte territorial, del rol territorial de cada núcleo dentro del Sistema Urbano y de la eventual prevalencia de otros destinos diferentes al residencial para el suelo apto, en virtud de los requerimientos del modelo territorial propuesto.

6.10.4.2. La nueva formulación del principio de proporcionalidad

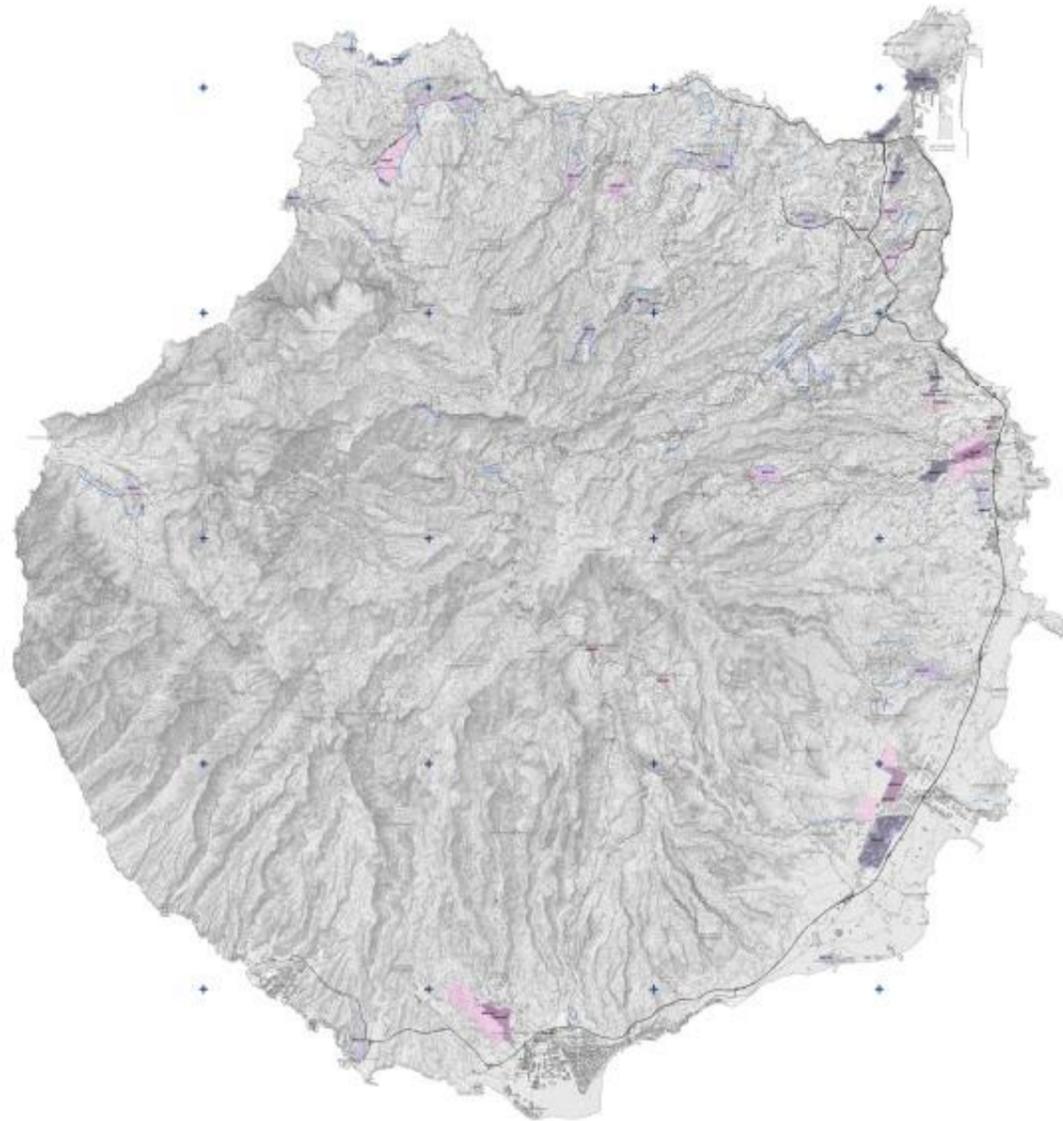
En la nueva formulación del Modelo de Ordenación Insular, el presente Plan revisa el alcance del principio de proporcionalidad, dado que no puede quedar restringida la previsión de desarrollo urbanístico únicamente al crecimiento vegetativo de la población del municipio, remitiendo a la esfera municipal la distribución de dicho crecimiento, con un límite abstracto de extensión superficial que según el caso podría producir desarrollos aberrantes al admitirse literalmente la duplicación de la superficie de un asentamiento de población.

A partir del Modelo de Ordenación Insular aquí enunciado, fundamentado en el principio de uso eficiente del territorio, será la estrategia insular definida en el presente Plan para los

asentamientos poblacionales la determinante del “cuanto”, es decir, de la carga poblacional que de acuerdo con el Sistema Territorial Insular diseñado corresponderá asumir a cada parte del territorio, trascendiendo obviamente los límites municipales en virtud del diferente rol funcional de cada núcleo en el Modelo de Ordenación Insular.

Se definen así, en el presente Plan los ámbitos susceptibles de acoger nuevos crecimientos dentro de las zonas C.3.1 y C.3.2, de forma que se acota la potestad clasificatoria del planeamiento municipal, al que le corresponderá como tarea esencial la programación del crecimiento previsible dentro de su período de vigencia, atendiendo no sólo a las localizaciones señaladas en este Plan sino a los criterios de prevalencia y pautado temporal que también se establecen en virtud del principio de eficiencia territorial así como conforme a las directrices de adecuación formal, de los diferentes modos de crecimiento.

Tejido Residencial



6.10.5. Los modos de crecimiento regular. Criterios de prevalencia y pautado temporal

Fijados hasta aquí los criterios del dónde y cuánto crecer, corresponde a este epígrafe la determinación del cómo crecer, no sólo desde la óptica formal o abstracta, sino sistémica, atendiendo al objetivo de desarrollo equilibrado del Modelo de Ordenación Insular, lo cual implica determinar un orden de prioridades a la hora de elegir los modos de crecer y de fijar el orden cronológico en que han de activarse.

6.10.5.1. Crecimiento exógeno: por extensión de tejidos y ocupación de suelo rústico

Por crecimiento exógeno se entiende aquel que comporta la ocupación de suelo no ocupado hasta entonces por el tejido urbano, independientemente de la clasificación que ostentase en el planeamiento urbanístico.

Estrategias de Actuación

Crecimiento Exógeno	Pautar progresivamente la transformación urbanística de las piezas de transición atendiendo a sus cualidades estructurantes.
	Reforzar centralidades identificando vacíos de oportunidad en el sistema urbano.
	Limitar el crecimiento del tejido residencial mediante actuaciones de completamiento del borde urbano.

Atendiendo a la capacidad del sustrato territorial adyacente al suelo consolidado para acoger crecimientos, a la solvencia o solidez de la red de accesibilidad territorial como estructura soporte de los mismos y al papel que a cada asentamiento se asigna en el Modelo de Ordenación Insular, se identifican dos tipos de crecimiento exógeno:

- Áreas de crecimiento urbano cerrado o limitado
- Áreas de crecimiento urbano abierto o progresivo

El crecimiento exógeno cumplirá siempre para el tejido residencial los principios de contigüidad y articulación formal en los términos regulados en el PIO/GC 2004 y asumidos en este Plan.

6.10.5.1.1. Áreas de crecimiento urbano cerrado o limitado

En zonas C.1 y C.2 se identificarían como áreas de crecimiento urbano cerrado o limitado aquellos ámbitos en los que la extensión del tejido residencial está acotada y delimitada ya sea por:

- la existencia de límites geográficos (barrancos, laderas, costa),
- de infraestructuras de accesibilidad de primer nivel jerárquico,
- por otros tejidos (tejido ambiental, económico o turístico)
- por vacíos territoriales con capacidad estructurante en el modelo insular (áreas libres y piezas agrícolas)
- por suelos incluidos en zona A o B al estar integrados en el Sistema Natura o Rural respectivamente.

Las áreas de crecimiento urbano cerrado o limitado identificadas en el presente Plan responden a situaciones diversas dependiendo del tipo de límite, la amplitud de la pieza, las características del tejido urbano adyacente y el rol territorial que a dicha pieza se le asigne en el modelo.

En todo caso, la condición común es que se trata de piezas que por su limitada extensión requieren ser integradas en el planeamiento urbanístico como una unidad con el objeto último de “diseñar” con garantías de calidad paisajística y eficiencia territorial la franja de transición hacia tejidos o espacios de naturaleza diferente.

Cabe distinguir dos situaciones territoriales básicas:

▪ **Los vacíos de oportunidad para refuerzo de centralidad**

Estas piezas territoriales emergen de la interposición sobre el conjunto de asentamientos poblacionales actual del nuevo mallado de accesibilidad territorial, esencialmente de los ejes de primer nivel jerárquico, apareciendo como recintos de gran valor para acoger usos no sólo residenciales sino esencialmente de servicios y equipamientos de refuerzo del rol territorial del asentamiento.

En estas piezas el planeamiento municipal deberá prever la ordenación detallada y programar su desarrollo conforme a los fines y estrategia que para cada una se establecen en este Plan y atendiendo a los siguientes cometidos mínimos:

- La proporción de equipamientos, dotaciones y usos terciarios se corresponderá con el rol de centralidad (local, comarcal, insular) que la unidad de asentamiento ostenta en el Modelo de Ordenación Insular (Tipo I, II, III, IV). El dimensionado de estos usos se efectuará atendiendo a la población de su ámbito de servicio o influencia conforme a dicha jerarquía y considerando los déficits que respecto de dicho dimensionado tenga el tejido urbano adyacente.
- La proporción de espacios libres también deberá ser generosa, en correspondencia con la población a la que sirven en virtud de su rango territorial, y atendiendo a la exigencia de calidad paisajística del tejido de borde de transición.

Si existen en el ámbito piezas agrícolas productivas que por su posición, características y dimensiones pueden contribuir a la cualificación paisajística del tejido de borde será preferente su incorporación al Sistema Urbano con dicha condición, esto es, manteniendo el uso agrícola siempre que su explotación sea compatible con la calidad ambiental del tejido en el que se inserta.

A tal efecto el planeamiento adscribirá dichas piezas a la clasificación de urbanizable asignándoles los aprovechamientos urbanísticos que le correspondan en virtud del área de reparto en que se integren. La materialización de dicho aprovechamiento se efectuará en suelo edificable del sector en que se integre la pieza, detrayendo de dicho aprovechamiento, en primera instancia, el equivalente a la productividad agrícola del suelo que el propietario mantiene en explotación. En una segunda fase del desarrollo del ámbito y, en todo caso, en el momento en que cese la actividad agrícola, la pieza territorial pasará a tener uso de espacio libre público compensando al titular del suelo con el aprovechamiento equivalente a la productividad agrícola de dicho suelo.

- El planeamiento general incorporará necesariamente la ordenación detallada de estos ámbitos atendiendo a su condición de “fachada” del tejido urbanístico y por tanto, con las máximas exigencias de calidad en la conformación final de dicha imagen.

Deberán respetarse, integrarse y potenciarse los valores etnográficos, patrimoniales, arqueológicos o arquitectónicos del tejido urbanístico adyacente

evitándose que el nuevo tejido desnaturalice el carácter del asentamiento y su perfil en el Sistema Urbano.

En todo caso el nuevo tejido reflejará también en sus características tipológicas y en el dimensionado y diseño viario, los espacios libres y las dotaciones y equipamientos dicha condición de centralidad que el Modelo de Ordenación Insular le confiere.

- Para garantizar la adecuada articulación del nuevo tejido urbanístico con el existente evitando transiciones bruscas en la tipología o la densidad y siempre que el tejido existente presente, en todo o en parte, deterioro ambiental o tipologías inadecuadas o insuficiente conectividad en relación con la nueva pieza y su cometido territorial, se adscribirán dichas preexistencias al ámbito como piezas de renovación urbana, cuya transformación será previa o cuando menos simultánea al desarrollo del nuevo tejido.

En todo caso en los vacíos de oportunidad para refuerzo de centralidad no se admitirán tipologías edificatorias de baja densidad (unifamiliar aislada, adosados, en hilera) salvo como remate en ámbitos donde dicho tejido sea el dominante.

- Cuando los vacíos de oportunidad para refuerzo de centralidad no sólo limiten con el viario de primer nivel, sino que se articule con el mismo mediante los correspondientes enlaces, el planeamiento deberá diseñar la estructura de accesibilidad interna del ámbito de forma que se optimice la permeabilidad del tejido jerarquizado y diversificando los flujos de penetración y salida desde y hacia el viario de primer nivel.

▪ **Las actuaciones de completamiento de borde urbano**

Se refieren a piezas intersticiales de suelo localizadas entre el tejido urbanístico existente, normalmente de perímetro irregular, y el límite definitivo al crecimiento de dicho tejido definido como ya se ha dicho por accidentes geográficos, infraestructuras u otros tejidos o sistemas territoriales.

En estas piezas el crecimiento admisible será el estrictamente necesario para completar el tejido urbanístico, resolviendo el borde o franja de transición de forma que se garantice la calidad formal e integración paisajística de la fachada urbana definitiva.

El planeamiento general deberá ordenar pormenorizadamente estas piezas identificando y grafiando sus límites así como las franjas no edificables de protección o servidumbre que en su caso deriven de la naturaleza de dichos límites.

- En la franja no edificable se dispondrán espacios libres y zonas verdes, así como ejes o vías perimetrales rodados o peatonales articulados con los equipamientos y el viario estructurante de la pieza.
- Cuando el límite esté configurado por un accidente natural (barrancos, montañas, costa) se definirá una franja no edificable de amplitud suficiente como para garantizar la no ruptura del valor escenográfico de dicho límite, esto es, que no comprometa la percepción del elemento geográfico definidor del mismo.
- Cuando el tejido urbanístico existente invada parcialmente el límite o la franja no edificable establecida conforme al criterio expuesto – y en especial, cuando dicho tejido esté conformado por tipologías repetitivas o que impongan geometrías contrarias a las líneas dominantes del relieve – el planeamiento preverá su sustitución de forma que la materialización del crecimiento admisible en el conjunto de la pieza quedará condicionada a la eliminación previa o simultánea del tejido excedente y la restitución paisajística del borde.

- La proporción de espacios libres deberá adecuarse a la exigencia de calidad paisajística de la fachada urbana resultante aprovechando su cualidad de vacío de articulación interna y externa del tejido urbanístico que confiere perspectiva a la escena urbana, a lo que hay que añadir el valor estético de la masa vegetal en la cualificación del paisaje urbano.

Si existen en el ámbito piezas agrícolas productivas que por su posición, características y dimensiones pueden contribuir a la cualificación paisajística del tejido de borde será preferente su incorporación al Sistema Urbano con dicha condición, esto es, manteniendo el uso agrícola siempre que su explotación sea compatible con la calidad ambiental del tejido en el que se inserta.

A tal efecto el planeamiento adscribirá dichas piezas a la clasificación de urbanizable asignándoles los aprovechamientos urbanísticos que le correspondan en virtud del área de reparto en que se integren. La materialización de dicho aprovechamiento se efectuará en suelo edificable del sector en que se integre la pieza, detrayendo de dicho aprovechamiento, en primera instancia, el equivalente a la productividad agrícola del suelo que el propietario mantiene en explotación. En una segunda fase del desarrollo del ámbito y, en todo caso, en el momento en que cese la actividad agrícola, la pieza territorial pasará a tener uso de espacio libre público compensando al titular del suelo con el aprovechamiento equivalente a la productividad agrícola de dicho suelo.

- Para garantizar la adecuada articulación del nuevo tejido urbanístico con el existente evitando transiciones bruscas en la tipología o la densidad y siempre que el tejido existente presente, en todo o en parte, deterioro ambiental o tipologías inadecuadas o insuficiente conectividad en relación con la nueva pieza y su cometido territorial, se adscribirán dichas preexistencias al ámbito como piezas de renovación urbana, cuya transformación será previa o cuando menos simultánea al desarrollo del nuevo tejido.

Deberán respetarse, integrarse y potenciarse los valores de orden patrimonial, etnográfico, arqueológico y/o arquitectónico del tejido urbanístico adyacente, evitándose que el nuevo tejido desnaturalice su carácter. En todo caso, el nuevo tejido depurará su calidad estética atendiendo a su condición de conformador de la fachada urbana.

- Se optimizará así mismo la eficiencia del nuevo tejido, evitando las tipologías de baja densidad (unifamiliares, adosados o hileras) salvo como remate en ámbitos donde dicho tejido sea el dominante.

No podrán en todo caso admitirse tipologías o productos promocionales basados en la repetición de módulos edificados, en especial cuando esa no sea la naturaleza del tejido en que se apoya el crecimiento y especialmente cuando impongan geometrías contrarias a las líneas dominantes del relieve o del paisaje urbano.

6.10.5.1.2. Áreas de crecimiento urbano abierto o progresivo

Las áreas de crecimiento urbano abierto o progresivo son ámbitos incluidos en zonas C.3.1 y C.3.2 en las que el crecimiento urbanístico no se encuentra limitado en un contexto inmediato por la existencia de accidentes geográficos, infraestructuras de primer nivel o por otros tejidos diferentes al residencial, sino por vacíos territoriales de estructura diversa conformados por suelos normalmente de naturaleza mixta en el que se alternan piezas agrícolas con suelos residuales frecuentemente degradados por la presencia de usos o instalaciones de alto impacto y elevado consumo de suelo.

No quiere esto decir que el crecimiento en dichos ámbitos no esté sujeto a límites territoriales pues dichos límites necesariamente han de existir en un contexto más o menos remoto, configurándose en última instancia como tal, al menos, las propias zonas C.3.1 y C.3.2.

Por otra parte, el límite a la extensión del tejido residencial en estos ámbitos va a tener una cualidad progresiva o evolutiva, en tanto que el planeamiento urbanístico habrá de incorporar sólo la cantidad de suelo que, ajustada a las previsiones de crecimiento poblacional conforme al principio de proporcionalidad, pueda ser efectivamente desarrollado en el periodo de vigencia de dicho planeamiento.

En todo caso, los asentamientos susceptibles de esta modalidad de crecimiento se encuentran expresamente identificados en este Plan. No pueden acogerse a la misma, unidades de asentamiento no incluidas al menos en el rango jerárquico III de acotación escalar.

Los objetivos territoriales que habrán de orientar la ordenación de estos ámbitos son:

- **Reforzar el perfil característico de la centralidad territorial**

En modo alguno se admitirá el crecimiento del asentamiento en que se apoye mediante extensiones de tejido exclusivamente residencial. Se fomentará la extensión de actividades centrales al nuevo tejido, diversificando los usos y maximizando la capacidad vertebradora y cualificadora del espacio urbano de las dotaciones, equipamientos y espacios libres.

- El nuevo tejido residencial debe siempre aportar valor añadido al existente en cuanto a calidad del paisaje urbano, enriquecimiento de la vida urbana y eficiencia del tejido en términos de cantidad de actividad urbana por unidad de superficie como de claridad y jerarquía estructural del mallado viario que lo soporta.
- El impulso económico que lleva aparejada la promoción inmobiliaria en la creación de nuevo tejido residencial debe aprovecharse como motor para la recualificación del tejido existente. A tal efecto, para garantizar la adecuada articulación del nuevo tejido urbanístico con el existente evitando transiciones bruscas en la tipología o la densidad y siempre que el tejido existente presente, en todo o en parte, deterioro ambiental o tipologías inadecuadas o insuficiente conectividad en relación con la nueva pieza y su cometido territorial, se adscribirán dichas preexistencias al ámbito como piezas de renovación urbana, cuya transformación será previa o cuando menos simultánea al desarrollo del nuevo tejido.
- Las nuevas tipologías urbanas habrán de aumentar el rendimiento y la calidad estética del tejido precedente, respetando en todo caso los valores de orden patrimonial, etnográficos, arqueológicos y/o arquitectónicos presentes en el mismo, de forma que se evite desnaturalizar el perfil característico del asentamiento originario.
- En todo caso se evitarán las tipologías edificatorias de baja densidad (unifamiliares, adosados, hilera) salvo como remate de tejido de baja densidad ya existente.

No se permitirá el crecimiento abierto de tejido urbano conformado, total o mayoritariamente, por tipologías de baja densidad salvo que esté prevista su transformación. En estos casos, la ordenación estará dirigida a la congelación de dicho tejido, limitando el crecimiento al exclusivamente necesario para resolver la fachada o borde de contacto con el suelo rústico.

- **Control por el planeamiento urbanístico del pautado del crecimiento**

El pautado del crecimiento del tejido residencial así como de la “forma” o paisaje y estructura del tejido urbanístico resultante, tanto en cada extensión parcial del mismo como en el horizonte final de ocupación del ámbito extenso o definitivo, deberá ser planteado por el planeamiento urbanístico atendiendo a los siguientes aspectos:

- Se definirán por el planeamiento urbanístico general los elementos fundamentales de la estructura general del ámbito extenso o máximo del crecimiento admisible, determinando la localización, características y dimensionado del viario estructurante de los espacios libres de entidad significativa y de los nodos de servicio y/o dotaciones que vertebrarán el futuro tejido.

Dicha estructura se definirá conforme a las directrices y objetivos que para áreas de crecimiento urbano abierto progresivo se establecen en el presente Plan.

- Cuando el crecimiento urbano abierto o progresivo se produzca sobre ámbitos identificados en los que perviven actividades agrícolas intensivas, en atención a sus características y dimensiones significativas se incorporarán al nuevo tejido residencial como vacíos estructurantes del mismo, manteniendo su uso agrícola siempre que la naturaleza de la explotación sea compatible con la calidad de vida de la población.

En todo caso el uso agrícola será progresivamente sustituido por el de espacio libre de uso público a medida que la pieza vaya siendo absorbida por el tejido residencial en expansión, independientemente de que dicha sustitución vaya acompañada de alteración en los límites o en la forma final de la pieza para adecuarla a la estructura urbana y para materializar los aprovechamientos que permitan su obtención para uso público, debiendo en todo caso preservar su cualidad espacial de vacío estructurante vertebrador y cualificador del espacio urbano.

- Definida la estructura general del ámbito extenso conforme a lo antedicho y de acuerdo, en todo caso, con las directrices expresas que para cada área de crecimiento urbano abierto o progresivo se contengan en el presente Plan, el planeamiento urbanístico general delimitará el suelo que se desarrollará durante su periodo de vigencia atendiendo al crecimiento previsible y de conformidad con las reglas de proporcionalidad y de prevalencia en la distribución del crecimiento que se contienen en este Plan.

El planeamiento urbanístico general contendrá la ordenación detallada y programará el desarrollo de estas áreas de crecimiento urbano abierto o progresivo conforme a los siguientes criterios:

- El nuevo crecimiento se producirá siempre por extensión del tejido existente y apoyándose en los ejes estructurantes y los espacios libres y dotaciones que vertebran el ámbito extenso.
- Cada fase del crecimiento responderá a un pautado establecido cuyo objeto será la conformación progresiva de un tejido final coherente adecuadamente estructurado.
- Además, cada fase del crecimiento, amén de su coherencia con la estructura del ámbito extenso deberá presentar coherencia en sí misma y conformar sus bordes una “fachada” urbana que se perciba en cada momento como acabada.
- Se adscribirá al ámbito el tejido existente que, en todo o parte, presente deterioro ambiental o tipologías inadecuadas o insuficiente conectividad con la nueva pieza para su renovación urbana, cuya

transformación será previa o cuando menos simultánea al desarrollo del nuevo tejido.

▪ **Control jurídico e instrumental del tratamiento paisajístico de la periferia urbana**

Las propuestas sobre el tratamiento jurídico e instrumental de la periferia urbana están ligadas al entendimiento de la misma como “espacio frontera” tal y como se ha expresado en el diagnóstico territorial del Sistema Urbano.

En estos ámbitos se produce una ruptura más o menos brusca del patrón de conformación del Sistema Urbano, de forma que el espacio urbanizado se interrumpe, a veces bruscamente por su contacto con el Sistema Natural, otras simplemente difuminándose o interpenetrando el Sistema Rural, pero siempre dando paso a una franja del territorio cuya característica principal es la expectante, es decir, de suelo “a la espera” de ser incorporado al desarrollo urbano.

Amén de los criterios más formales de diseño del borde urbano tratados con anterioridad, se apuntan algunas líneas de reflexión a concretar y validar en las siguientes fases de tramitación de este Plan.

- **Sobre la regulación de la adquisición gradual de aprovechamientos urbanísticos**

La regulación normativa de este espacio deberá contrarrestar las causas últimas de la degradación del mismo, y en tal sentido se perfilan como útiles dos estrategias básicas:

- Fomentar el mantenimiento de las actividades productivas existentes hasta que las piezas territoriales en que se localizan pasen a formar parte integrante del tejido residencial, y aún entonces si con ello contribuyen a la cualificación del borde urbano y se trata de actividades productivas compatibles con la calidad de vida de la población.

En este sentido, en aquellas piezas territoriales significativas denominadas como “áreas de crecimiento abierto o progresivo” deben ser identificadas por el planeamiento los ámbitos con actividades agrícolas intensivas en la definición de la estructura básica del ámbito extenso de crecimiento.

- Hacer a la propiedad del suelo localizado en este ámbito partícipe de las plusvalías generadas por el desarrollo urbanístico, como forma de romper su naturaleza “expectante” y de reconocer su valor como piezas integrantes del Sistema Urbano.

La clave podría estar en determinar y asignar un equivalente en aprovechamiento a la productividad real del suelo. De hecho la legislación vigente considera este aspecto como parte integrante del valor inicial del suelo, a ser considerado junto con el correspondiente a los medios de producción existentes en el proceso de equidistribución de los aprovechamientos. Si bien en la práctica la valoración del suelo se suele hacer de forma homogénea para todo el sector limitando la proporcionalidad en el reparto al porcentaje de aportación de cada propietario de suelo.

Anudando ambas estrategias, una posible forma de resolver la tensión expectante del espacio frontera sería propiciar una adquisición gradual de aprovechamientos por los propietarios de las piezas de suelo que lo componen.

- En el proceso de equidistribución, las piezas agrícolas localizadas en el perímetro exterior del nuevo tejido urbanístico se adscribirán total o parcialmente a la clasificación de suelo urbanizable, atribuyéndole mayor aprovechamiento edificatorio al propietario de suelo que lo ha mantenido en explotación hasta el momento en que es absorbido por el desarrollo urbanístico en contraprestación por el cese de la actividad productiva y la extinción de los medios de producción (instalaciones y edificación).

La materialización de dicho aprovechamiento se efectuará, en su momento, en suelo edificable del sector o área de reparto en que se integre la pieza.

- Mientras el mantenimiento de la actividad productiva sea compatible y contribuya, como en el caso del suelo agrícola, a la cualificación del espacio frontera, el propietario del suelo podría mantener la actividad productiva obteniendo el aprovechamiento urbanístico correspondiente al valor residual del suelo, es decir, detrayendo el equivalente a la productividad del suelo y al valor de los medios de producción, para materializarlo en suelo edificable del sector o área de reparto en que se integre la pieza.
- Cuando la pieza sea absorbida por el tejido urbanístico en expansión, o en todo caso cuando cesase la actividad productiva, el propietario obtendría el resto del aprovechamiento correspondiente al valor de la productividad y los medios de producción. Dicho aprovechamiento podría materializarse parcial o totalmente en la misma pieza. El resto de la misma pasaría a ser de titularidad pública con el uso preferente de espacio libre.

Este sistema garantiza el esponjamiento del nuevo tejido residencial al tener carácter preferente la incorporación progresiva de las piezas de borde como espacios libres estructurantes del tejido, o en todo caso, al compensarse los estándares de espacios libres en cada fase de extensión para la transformación urbanística.

- Cuando las piezas agrícolas del espacio frontera que se adscriben total o parcialmente a la clasificación de suelo urbanizable fuesen residuales o no productivas las mismas pasarían a ser de titularidad pública con el uso de espacio libre compensándose al propietario con el aprovechamiento urbanístico equivalente al valor residual del suelo, sin considerar productividad alguna.

En ningún caso, la superficie destinada a área libre estructurante o pieza agrícola estructurante será computable al efecto del cumplimiento de los estándares reglamentarios de espacios libres y zonas verdes, pues la cualidad de este espacio es su carácter evolutivo. De tal forma que una vez agotada la capacidad del tejido urbanístico, este espacio frontera pasará a formar parte de una nueva fase de extensión de dicho tejido, adquiriendo el rol (uso y aprovechamiento) que le corresponde en virtud del diseño del nuevo tejido por el planeamiento.

El cambio de uso comportará lógicamente la compensación en el nuevo tejido de los estándares de espacios libres y zonas verdes requeridos para modificar su uso. Esto exige, gradualmente, la previsión de un tejido con tipologías urbanas de mayor rendimiento, pues se requerirá en cada extensión sucesiva aprovechamientos suficientes para compensar la productividad de las piezas

territoriales incorporadas al desarrollo urbanístico, así como el área libre estructurante “extra” que se incorpora al tejido residencial.

La gran ventaja de este planteamiento progresivo en la adquisición de aprovechamientos, amén de la rotura de la tensión expectante del espacio frontera, es que permite a la Administración obtener un “extra” de espacio libre para cualificar el borde urbano, adquiriendo además su titularidad.

- **Sobre la regulación de los actos de disposición**

Otra línea de reflexión en el tratamiento jurídico de este espacio frontera debe profundizar en la idea de que el uso del suelo debe corresponder a la propiedad del mismo, intentando adecuar el alcance de los actos de disposición a su naturaleza y destino con medidas tales como:

- La declaración de las piezas limítrofes con el borde urbano y/o de las que conformarán los sistemas generales en el horizonte extenso como áreas de tanteo y retracto, a efectos de evitar la dinámica especulativa del mercado sobre estos suelos.
- La restricción sobre el uso del suelo por la propiedad a actividades compatibles con la naturaleza del suelo y el destino que le otorga el planeamiento, ligando todo tipo de obra o instalación, incluso de protección (vallados o cerramientos), con la puesta en producción o en uso efectivo por su titular del suelo, salvo aquellas actuaciones necesarias para el mantenimiento de la calidad del paisaje periurbano.

- **Sobre la planificación efectiva del Suelo Rústico de Protección Territorial**

Otro de los campos en los que es preciso profundizar es en el tratamiento no solo normativo, sino de planificación efectiva del Suelo Rústico de Protección Territorial. Esta es la categoría que de forma congruente con su definición legal deberá asignar el planeamiento al ámbito de extensión máxima previsible de los tejidos integrantes del Sistema Urbano.

El planeamiento debería aquí, no sólo determinar como antes se dijo la estructura territorial básica del futuro crecimiento urbano sino también:

- Determinar el régimen de usos de dicho suelo mientras no se clasifique como urbanizable, fomentando el mantenimiento de su productividad y permitiendo la consolidación de actividades que puedan ser compatibles con el futuro tejido urbanístico, además de extremando las medidas que garanticen la calidad del paisaje periurbano.
- Integrar en la definición básica del ámbito extenso aquellos espacios que no adquirirán la condición de urbanos y que se destinan a actividades periurbanas de gran consumo de suelo, determinando las medidas necesarias para garantizar la calidad e integración paisajística de dichas actividades, así como su estructura soporte.

6.10.5.2. Crecimiento endógeno: por diversificación y consolidación de centralidades urbanas

Como ya se ha expuesto anteriormente, de la diagnosis territorial sobre el Sistema Urbano se deduce como rasgos negativos del modelo actual su inestabilidad y su ineficiencia.

Su inestabilidad viene dada esencialmente por el desequilibrio en el “reparto” de roles o funciones entre las centralidades que componen el Sistema Urbano y la dominancia de unas sobre otras, que genera relaciones de dependencia funcional. Su ineficiencia viene dada por el alto grado de ocupación de suelo por habitante.

Precisamente, este segundo rasgo guarda una relación evidente con la estrategia de fomento del crecimiento endógeno. Pero este crecimiento endógeno va indisolublemente unido al refuerzo de las centralidades urbanas, en la medida en que el simple incremento de la densidad residencial del tejido previo sin el correspondiente refuerzo de los equipamientos, dotaciones e infraestructuras y servicios que soporten, aglutinen y cualifiquen dicho incremento, daría como resultado un tejido compacto, inhóspito para la actividad urbana y por tanto abocado al colapso y al fracaso.

Cuanto más complejo y extenso es el tejido residencial más necesitará diversificar las áreas de centralidad urbana, tanto en lo relativo a su distribución espacial como a su especialización, dado que la cantidad de tejido residencial que un área central es capaz de “servir” y aglutinar es limitada, con un gradiente evidentemente decreciente en función de la distancia al centro.

Advertimos así, que en tejidos complejos y extensos como el de Las Palmas de Gran Canaria o Telde se identifican distritos urbanos diferenciados como recintos relativamente autónomos gravitando cada uno en torno a una centralidad más o menos fuerte, más o menos diferenciada.

Cuando la capacidad atractiva de determinados distritos o áreas centrales es baja y cuenta con insuficientes servicios para la población de su entorno inmediato, esta se ve obligada a desplazarse “para todo” a las áreas centrales mejor servidas, incrementando y complicando los flujos internos del Sistema Urbano.

Así pues, un ingrediente fundamental de la estrategia de fomento del crecimiento endógeno es precisamente el de la diversificación y especialización funcional de áreas centrales.

Estrategias de Actuación

Crecimiento Endógeno	Reforzar centralidades transformando tejidos incompatibles.
	Potenciar el crecimiento endógeno identificando áreas de renovación urbana.

Por otro lado, el simple refuerzo indiferenciado de dotaciones y servicios en cada área de centralidad minimizará los flujos, pero degradaría la cohesión interna del tejido, al tender cada distrito al funcionamiento autónomo.

La mejor opción para gestionar de forma solvente los flujos internos aumentando al mismo tiempo la cohesión del tejido residencial y la riqueza y calidad de la dinámica urbana viene a ser la de la especialización de áreas centrales. Esto es, que el “paquete” de servicios que contenga cada área central comprenda no solo los más diversificados de escala inmediata, sino también otro cuyo ámbito de influencia se extienda a la totalidad de los desarrollos urbanísticos inmediatos, presentando un perfil diferenciado, cuando no exclusivo, en cada área central.

De esta forma la entera población del área tendría cubiertos los servicios básicos a la escala próxima y se desplazaría de forma selectiva a otras áreas centrales sólo para el consumo de determinados servicios especializados con lo que las distintas áreas se interpenetran en el ámbito extenso contribuyendo en su conjunto a la cohesión y riqueza urbana del sistema.

Esta dinámica sucede de hecho de forma natural en los tejidos residenciales de cierta entidad donde es posible apreciar áreas centrales diversificadas y especializadas. Así hablamos por ejemplo de:

- Centralidad histórica, normalmente vinculada a los usos culturales y representativos (v.g. Vegueta en Las Palmas de Gran Canaria).
- Centralidad administrativa, vinculada a sedes oficiales e instituciones públicas (v.g. Plaza de la Feria en Las Palmas de Gran Canaria).

- Centralidad comercial, con variantes a su vez diversas que van desde las tradicionales áreas comerciales abiertas hasta los grandes establecimientos comerciales (v.g. Triana en Las Palmas de Gran Canaria o el Parque Comercial de La Mareta en Telde).
- Centralidad lúdica/recreativa, relacionadas con espacios para el ocio y el esparcimiento donde se concentran actividades de muy diversa índole (v.g. Plaza de Maspalomas en Playa del Inglés).
- Centralidad financiera, vinculada a sedes oficiales de empresas en torno a las cuales se concentran todo tipo de actividades y servicios profesionales (v.g. Mesa y López en Las Palmas de Gran Canaria).

En suma, a partir de los objetivos enunciados en el presente epígrafe las estrategias encaminadas al fomento del crecimiento endógeno se sustentarán en dos tipos de actuaciones básicas.

6.10.5.2.1. Refuerzo y especialización de áreas de centralidad urbana.

Las actuaciones identificadas expresamente en cada una de las unidades de asentamiento incluidas en los rangos I y II de acotación escalar consistirían en:

- **Identificación de recintos de oportunidad para el refuerzo de Áreas Centrales**

Estos recintos están constituidos básicamente por dos tipos de situaciones:

- Los vacíos interiores, es decir **las bolsas de suelo no urbanizado insertas en el tejido residencial**. Se trata de piezas territoriales con aptitudes para estructurar los desarrollos urbanísticos de su entorno al incorporar cierta capacidad atractora, mediante el refuerzo de los equipamientos, dotaciones e infraestructuras y servicios, para generar en torno a sí un tejido residencial compacto y eficiente.
- Los **tejidos productivos de actividad poco o nada compatibles con el uso residencial**. Se trata de situaciones frecuentes en las que el tejido productivo económico normalmente en situaciones periféricas al tejido residencial resulta finalmente absorbido por éste produciendo interferencias en la movilidad –al entremezclarse los flujos –, deterioro de la calidad de vida de la población y pérdida de eficiencia del tejido productivo económico. La oportunidad se evidencia aquí en la posibilidad de anudar una actuación de traslado de la actividad económica a situaciones más adecuadas desde el punto de vista logístico (mejor conectividad, infraestructuras específicas, sinergias derivadas de la concentración de tejido especializado) con la recuperación de un espacio en posición de centralidad urbana que se destinaría al desarrollo de usos propios de dicha centralidad, incrementando la capacidad de carga poblacional del tejido.

En ambos tipos de situación el objetivo es generar o reforzar espacios urbanos centrales altamente cualificados y relativamente especializados en el conjunto urbano aumentando la densidad del tejido residencial en proporción al incremento de capacidad de la nueva o reforzada carga del área de centralidad urbana.

- **Identificación de áreas de renovación urbana**

Se trata en este caso de programar intervenciones de renovación estructural del tejido residencial en áreas urbanas centrales que por su antigüedad, deterioro o déficits estructurales ha devenido inadecuado o insuficiente para soportar la actividad urbana.

Trasladando aquí los instrumentos de renovación de tejido turístico hablaríamos de:

- **Áreas urbanas obsoletas o degradadas.**

- **Áreas urbanas insuficientemente dotadas.**

El objetivo en estos ámbitos sería igualmente el refuerzo de las áreas urbanas centrales, renovando su tejido tanto en lo que se refiere a sus elementos estructurantes (viarío, dotaciones, equipamientos y espacios libres) como a las tipologías edificatorias, que deben permitir liberar suelo para los elementos vertebradores del tejido renovado e incrementar al mismo tiempo en lo posible la capacidad de carga poblacional del tejido.

En estas actuaciones deberá cuidarse que el nuevo tejido respete e incluso potencie los valores de orden patrimonial, etnográfico, arqueológico y/o arquitectónico presentes en el tejido existente, evitando en todo caso desnaturalizar el perfil característico de la centralidad urbana originaria.

Este tipo de actuaciones son más complejas en su desarrollo dado que requieren movilizar a la población asentada en el tejido a renovar y obtener además un rendimiento económico con el nuevo tejido que permita amortizar los costes de renovación del tejido y la estructura urbana.

Independientemente de los instrumentos de actuación y gestión que se limitarán a los definidos en la legislación urbanística (en suelo urbano básicamente actuaciones de dotación y de urbanización) la viabilidad económica de las operaciones de renovación se apoyará en el incremento de aprovechamiento del área a renovar (sin superar la "capacidad de carga" del nuevo tejido) anudándolas si es preciso a operaciones de crecimiento urbano.

▪ **Refuerzo de la conectividad entre áreas urbanas centrales**

El refuerzo de las áreas de centralidad urbana, y sobre todo su especialización, lleva aparejada necesariamente una mejora sustancial de la conectividad entre dichas áreas, de forma que se faciliten los flujos de interrelación urbana contribuyendo a la integración y coherencia del tejido urbano en su conjunto.

Este objetivo comportará el desarrollo de dos tipos de actuaciones:

- **Mejora o creación de viario estructurante urbano de interconexión entre áreas de centralidad.**
- **Mejora o creación de sistemas de transporte, circulares de interrelación continua de áreas centrales.**

Sobre ambos tipos de actuación se harán propuestas concretas en este Plan al menos para las unidades de asentamiento del tipo I y II en los rangos de acotación escalar del Sistema Urbano. Algunas de estas actuaciones han sido descritas ya en el epígrafe de la Red de Accesibilidad Territorial, al hablar sobre los Ejes Estructurantes.

6.10.6. La regulación del tejido residencial disperso para su contención e integración territorial

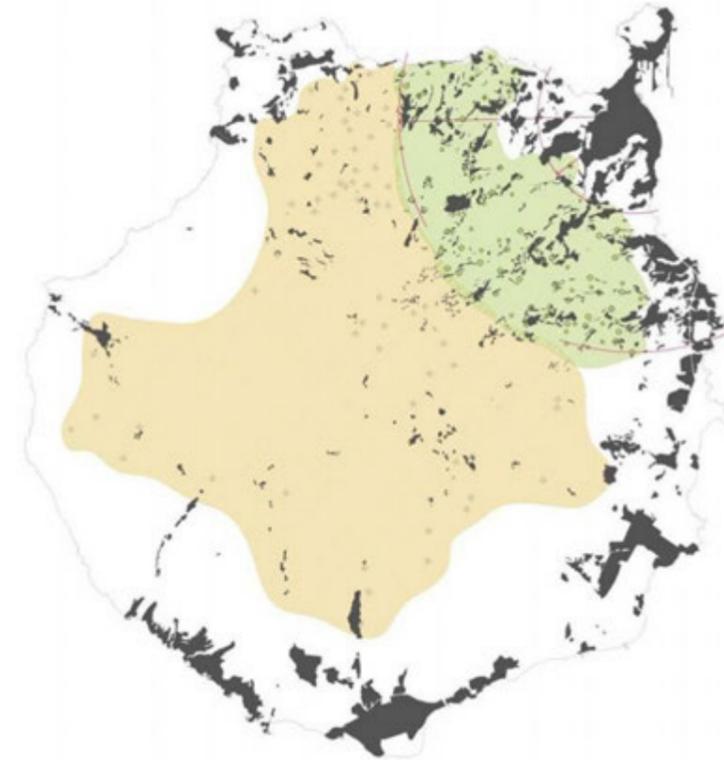
Uno de los aspectos significativos del tejido residencial, por su extensión y el carácter que confiere a partes importantes de la isla, es el de los llamados procesos de edificación dispersa que, además, muestran diversas formas de generarse y de organizarse absorbiendo cierto territorio del medio rural altamente antropizado, con el que se viene interrelacionando.

Mientras que el mayor conocimiento acumulado del problema se centra casi exclusivamente en la naturaleza geográfica de los procesos, y se confina sobre todo al caso específico de los "asentamientos rurales", y en menor medida a los "asentamientos agrícolas", las dimensiones urbanísticas de unos procesos territoriales tan diversos, y social y económicamente segmentados, permanecen prácticamente ignoradas. En todo caso, lo que resulta evidente es la

insuficiencia del tradicional tratamiento básicamente administrativo-ordenancístico desde la exclusiva escala municipal para controlar dichos procesos con alguna garantía de éxito.

Con independencia de la naturaleza y la mayor o menor intensidad de sus impactos sobre el espacio agrícola y natural, y aún al margen del funcionamiento y los déficits de sus infraestructuras básicas derivados de los crecimientos incontrolados, el problema esencial que comporta este tipo de edificación es el de la dificultad del control público de su aparición y desarrollo, acentuada por la notable diversidad de sus dinámicas y por su gran ubicuidad territorial.

Relación núcleos poblacionales con el disperso edificatorio



Los numerosos y continuos esfuerzos de las distintas autoridades urbanísticas insulares relativos al control de estos procesos a través de los mecanismos e instrumentos habituales de clasificación y categorización de suelos, o de regulación del uso y la edificación a escala municipal, se han venido mostrando altamente ineficaces a la vista de los resultados.

La ajustada articulación estructural de estos dispersos edificatorios, y los núcleos tradicionales en el medio rural, se apoya en la tupida red de carreteras insulares que, de forma bastante completa, posibilita el acceso limitado a este vasto territorio. Esto ha permitido, en torno a las principales núcleos poblacionales en el medio rural, que hayan predominado las tendencias a la dispersión y a acoger segunda residencia desprovista de toda relación con las formas tradicionales de ocupación.

En efecto, la situación geográfica de los asentamientos poblacionales está muy ligada con cuestiones estrictamente productivas en la mayoría de los casos. Sin embargo, la fuerte influencia del crecimiento urbano, junto a las condiciones de accesibilidad y prestación de las redes viarias en él mismo, hace que la casuística de los asentamientos dispersos en la periferia urbana no responda exclusivamente al carácter productivo sino al equilibrio frágil entre la

demanda de segunda residencia y el mantenimiento de un paisaje rural de calidad, con fuertes condicionantes naturales.

Estos asentamientos dispersos – con sus episodios internos y grandes vacíos congestionados por su papel territorial periférico – presentan aptitudes para organizar una periferia transicional entre el borde urbano y el borde rural. Una organización del tejido residencial a partir de condiciones de adecuación paisajística que posibiliten, a su vez, relacionar la edificación existente – e incluso, nuevas edificaciones puntuales – con la agrupación y completamiento de los tejidos, la repoblación de vegetación endémica o la regeneración ambiental del entorno, aplicando medidas de integración edificatoria y buena calidad de las infraestructuras y servicios.

6.10.6.1. El desafío territorial de la dispersión de la edificación residencial en suelo rústico

Las medidas tomadas exclusiva e individualizadamente por los planes urbanísticos municipales, a partir de criterios de delimitación y regulación estricta del suelo rústico, han ido enfrentándose, sistemáticamente, con obstáculos aparentemente insalvables que ponen de relieve las dificultades de resolver, con el simple recurso a una "ratio urbanística" comparativamente elemental, unas situaciones espaciales intrínsecamente complejas.

En su origen y en su desarrollo, estas situaciones territoriales presentan estructuras y dinámicas territoriales que a menudo sobrepasan los límites administrativos de un sólo municipio, y que además pueden ser sumamente diferenciadas por las circunstancias económicas, sociales o culturales que subyacen, no sólo a sus dinámicas internas (tipos de demanda, oferta de suelos, mercado inmobiliario) sino a las características de los suelos afectados (estructura de la propiedad, dinámica del uso agrícola, etc.).

Por otra parte, con independencia de la mayor o menor adecuación del instrumental urbanístico aplicado, el problema de su eficacia se agudiza por las escasas capacidades técnicas y de gestión de las administraciones municipales para abordar, por sí mismas, un problema a todas luces desproporcionado.

Con todo, la capacidad para integrar este tipo de estructuras territoriales en la dinámica insular, de forma estable y eficiente de cara al futuro estriba, en gran medida, en la posibilidad de introducir controles de calidad territorial a estas formas de urbanización.

Desde el plano formal, la apariencia de estos asentamientos dispersos es la de una inabarcable diversidad de situaciones de nivel intermedio y micro-espacial que parece resistirse a cualquier intento de pautado o tipificación y, consiguientemente, a introducir una regularización razonable para su tratamiento con independencia de sus límites administrativos.

A ello se une la existencia de una variada dinámica de los procesos de implantación y crecimiento físico, con diferentes orígenes, y una relativa discontinuidad en el tiempo y el espacio, particularmente sobre las pequeñas escalas.

6.10.6.2. Fundamentos propositivos de los asentamientos de disperso edificatorio

Un examen más atento de la casuística territorial de los asentamientos dispersos permite descubrir un conjunto de rasgos de organización formal que permiten formular objetivos y criterios de ordenación relevantes en el nivel territorial para este Plan.

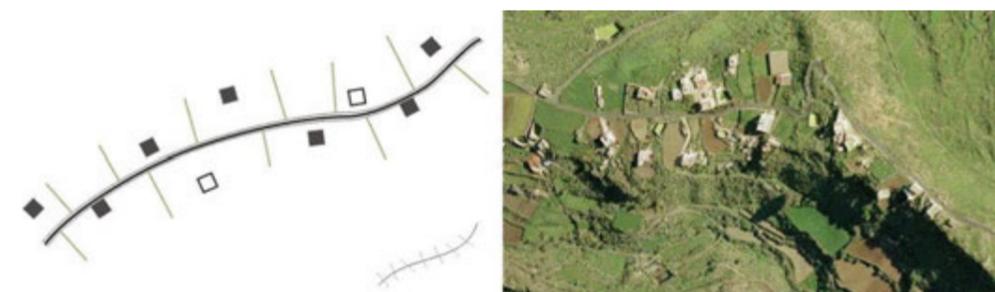
En este sentido, los asentamientos dispersos constituyen un tipo de urbanización del territorio plegada formalmente a las condiciones naturales del suelo, y configurada por las exigencias de su aprovechamiento económico, de tal manera que una característica asociada es el dominio territorial del "vacío" edificatorio sobre el "lleno".

En algunos casos, determinados enclaves permanecen fuertemente vinculados al cultivo de la tierra de pequeña y mediana explotación, a tiempo parcial. Esta permanencia cumple con una

doble función territorial al posibilitar beneficios individuales para la población residente en la forma de complementos económicos para sus ingresos, y beneficios sociales al contribuir al mantenimiento de un atractivo paisaje característico de esta zona. Un valor paisajístico en el que las formas tradicionales de edificación o los trazados de viario se adaptan, y a veces enfatizan, los rasgos morfológicos del territorio.

Otra característica relevante de estos procesos radica en las formas del asentamiento, que pueden reducirse, a pesar de su enorme diversidad aparente, ya sean completas o insinuadas, en algunas pautas básicas de organización espacial elemental, o "tipos estructurales":

- **Agrupaciones lineales** unidas a través de una vía asfaltada, formada por edificaciones exentas que permiten la percepción del paisaje abierto y que admiten en su cadencia o pauta algunas otras edificaciones. Tienden a asociarse frecuentemente a lomos y aristas, a veces a trazados en ladera, y con menor frecuencia a recorridos sobre plataformas y fondo de valles.



- **Agrupaciones dispuestas en figuras centrales**, como pequeñas nucleaciones de edificaciones exentas dispuestas en redes concéntricas (asimilables a un círculo) derivadas de intersecciones, ramificaciones o proximidad entre distintos viarios, incluso de diferente jerarquía. Aunque disponen de los servicios urbanísticos y de vía asfaltada, su asociación a lomos, laderas y fondos de valle permiten la inclusión muy cuidada dentro de esa figura de alguna edificación para completar la agrupación.



- **Agrupaciones en falsa red**, formadas por diseminados puntuales de edificaciones exentas englobadas en una geometría irregular, incluidas en (o inmediatas a) las parcelas agrícolas de tamaños medios y pequeños. Se encuentran en diversas situaciones morfológicas, aún cuando son muy características de laderas aterrazadas en donde se han producido históricamente implantaciones vinculadas a la explotación, y también se puede completar con alguna edificación para la terminación de la figura detectada en el paisaje.



Pocas situaciones de asentamiento son estrictamente puras en su organización formal, y con frecuencia sus relaciones con las formas del Sistema Rural, o del Sistema Natural, se hacen más complejas respecto a los prototipos anteriores a medida que el proceso de crecimiento y densificación del asentamiento se ha hecho más intenso.

6.10.6.3. Hacia un nuevo modelo para completar el tejido residencial disperso

La armonía del mejor paisaje de la urbanización dispersa descansa, en gran medida, sobre factores de racionalidad funcional del uso agrícola tradicional del espacio, de la estricta necesidad de ajuste de las infraestructuras y la adecuación de la edificación a esas funciones, en el contexto de las condiciones morfológicas y físicas del territorio en general, y de un sobrio y adecuado uso de las tecnologías constructivas conocidas y disponibles en su momento.

Una gran parte de los efectos degradantes que hoy se observan en algunos de estos ámbitos provienen de unas formas nuevas de ocupación del territorio y de edificación, desligadas de las funciones productivas propias de éste, que a menudo se han producido con ritmos e intensidades desusadas, y a partir de características formales y tecnológicas ajenas a cualquier relación armónica a las exigencias del medio natural y el paisaje en que se insertan.

Se trata por tanto de conseguir un equilibrio estable en ese tejido residencial disperso, que permita delimitar su perímetro mediante determinadas operaciones de mejora y definición del mismo, y justificar así la presencia de una cierta sustancia edificada puntual en el entorno de los asentamientos rurales y agrícolas efectivamente delimitados por el planeamiento.

Sobre esta base se ha de intentar acabar y completar dichos asentamientos rurales y agrícolas, acrecentando su personalidad e identidad mediante la aceptación de su heterogeneidad, aceptando lo diverso para adjetivar las posibilidades expresivas y el mejor encaje de cada pequeño grupo poblacional en el paisaje, eliminando la percepción de lo incompleto, abandonado o desaliñado de edificaciones efímeras e inacabadas, con medianeras y lienzos opacos al paisaje, lo cual genera un rechazo desde el punto de vista perceptivo.

Para centrar, proporcionar y controlar estas operaciones puntuales encaminadas a completar los bordes de los asentamientos rurales y agrícolas habrá que tener en cuenta criterios de compacidad y distancia, y por lo tanto de contención y contigüidad, así como también posibilidades de atracción y/o dilatación.

Será por tanto necesario establecer una estructura normativa que permita objetivar este tipo de operaciones que, a su vez, implica porcentajes mínimos de suelo rústico “ocupable” que rodea a los asentamientos rurales y agrícolas, entendiéndola como una zona de envolvente complementaria para resolver los problemas de integración ambiental y adecuación paisajística de la edificación residencial en suelo rústico fuera de ordenación.

Dentro de esta envolvente será posible aceptar ciertos crecimientos puntuales que servirán para que mediante diversas operaciones de estabilización se introduzcan también criterios de compensación de aprovechamientos y mecanismos jurídicos eficaces y realistas; cuestiones que habrá que establecer para conseguir que el asentamiento rural o agrícola pueda completarse

debidamente y controlar así su crecimiento, a la vez que pueda ofrecer una fachada edificada acabada hacia el paisaje.

Para ello se deberán aplicar parámetros y criterios para la ordenación y composición de lo heterogéneo, aceptando el predominio de lo vacío frente a lo lleno para conseguir cadencias e intermitencias edificatorias no homogéneas, continuas ni compactas, sustentadas en un conjunto de consideraciones fundamentales:

- **Apreciación del alto valor patrimonial del tejido residencial disperso**, puesto que las formas tradicionales de ocupación del suelo en el sistema rural y natural suponen un rasgo identitario del territorio insular, por lo que la preservación y el mantenimiento de sus características estructurales es fundamental para proteger su carácter y singularidad paisajística, cultural y ambiental.
- **Conservación básica de los usos primarios ligados al territorio** para permitir, en su caso, la ampliación de los usos agrícolas, ganaderos y forestales de estos ámbitos del territorio como base principal y dominante – aunque no necesariamente exclusiva – de su funcionalidad y pervivencia.
- **Rechazar la alteración significativa de sus características estructurales**, dado que cualquier transformación del uso y función dominantes de estos ámbitos puede afectar a las actuales estructuras formales y organizativas del asentamiento tradicional, con sus diferentes manifestaciones en los distintos enclaves, y sus relaciones paisajísticas con la morfología y las texturas del sistema natural inmediato.
- **Diversificación cualificada de sus funciones territoriales**, como manera de asegurar la permanencia de la población al incorporar actividades económicas alternativas adecuadas a las funciones de habitación, servicios y recurso turístico ajustadas a su rol territorial y armonizadas con el papel principal de su posición estratégica dentro del sistema rural.
- **Consideración diferencial del tejido residencial disperso**, para reconocer las diferencias territoriales y los condicionantes funcionales, ambientales y paisajísticos, de estos asentamientos que enmarcan la definición morfológica, ocupación, escala y tamaño de cada asentamiento.

6.10.6.4. Criterios de integración armónica del disperso edificatorio

Las implicaciones de estos principios son, de una parte el reconocimiento del decisivo dominio del espacio no edificado en este tipo de situaciones, y de otra parte, el valor y las cualidades paisajísticas irrepetibles que le confieren la armónica integración formal y funcional de las estructuras del espacio construido con el sistema natural y rural en que se ubican.

Un factor determinante de esa integración armónica reside en la evidente supeditación de las características constructivas y la organización espacial de infraestructuras y edificaciones a esas condiciones del medio natural y rural en que se insertan.

El objetivo, en este sentido, se despliega a partir de tres criterios fundamentales:

- la **contención**, como base del control del nivel de crecimiento físico en dichas situaciones territoriales en las que se adscribe una envolvente complementaria de suelo a la agrupación edificatoria;
- la **gradación**, como base del control armónico de los vínculos relacionales y posicionales de la edificación respecto de la densidad variable de la agrupación edificatoria, según parámetros geo-topográficos y morfo-tipológicos;

- el **ajuste formal**, como base del control de las transformaciones en el carácter y las cualidades de las infraestructuras, la parcelación y la edificación existente, necesarias para garantizar la supervivencia y vitalidad de los asentamientos existentes.

En ese modelo de integración armónica de las edificación residencial dispersa dentro del episodio paisajístico y ambiental de los asentamientos rurales o agrícolas donde se inserta, será posible llevar a cabo operaciones dispuestas en gradiente con objeto de producir una transición serena en términos de densidad, disolviendo gradualmente dicha sustancia edificatoria en el medio rural.

Se trata de operaciones de inserción puntual y pautada de algunas pequeñas edificaciones para mantener una cierta cadencia, y revertir situaciones más impactantes, consiguiendo de esta forma potenciar y acabar definitivamente esos núcleos incipientes de edificaciones exentas controlando su evolución para no desvirtuar las formas tradicionales de poblamiento en suelo rústico de las que tienen origen.

6.11. La distribución espacial y la ordenación del Sistema Territorial Insular.

Observando el plano síntesis de jerarquía de los asentamientos poblacionales se aprecia, en primera instancia, que la mitad meridional de la isla (en un arco cuyos extremos están definidos por el núcleo de Agaete y la conurbación Guía-Gáldar al noroeste y el conurbano Doctoral-Vecindario-Arinaga en el extremo sureste) aglutina la mayor parte de la población insular.

En este arco urbano se define un sistema interrelacionado de asentamientos poblacionales cuya principal aglomeración es la capital insular. A partir de esta aglomeración urbana, las ciudades y centros de actividad económica se apoyan en los dos principales corredores costeros y en la red radial de acceso al centro insular, con un alto nivel de difusión poblacional y consecuentemente, un alto grado de ocupación del soporte territorial apoyado en los ejes troncales de la citada red viaria.

En una segunda aproximación podríamos detraer de la influencia capitalina directa los extremos del arco descrito. Así, los asentamientos de Agaete, Guía y Gáldar operan como centralidades relativamente autónomas dentro de este arco urbano que conforma el corredor del Norte, de tal manera que, junto con Arucas, abastecen de dotaciones y servicios a una población muy distribuida en el medio rural, por los municipios de Firgas, Moya y Valleseco.

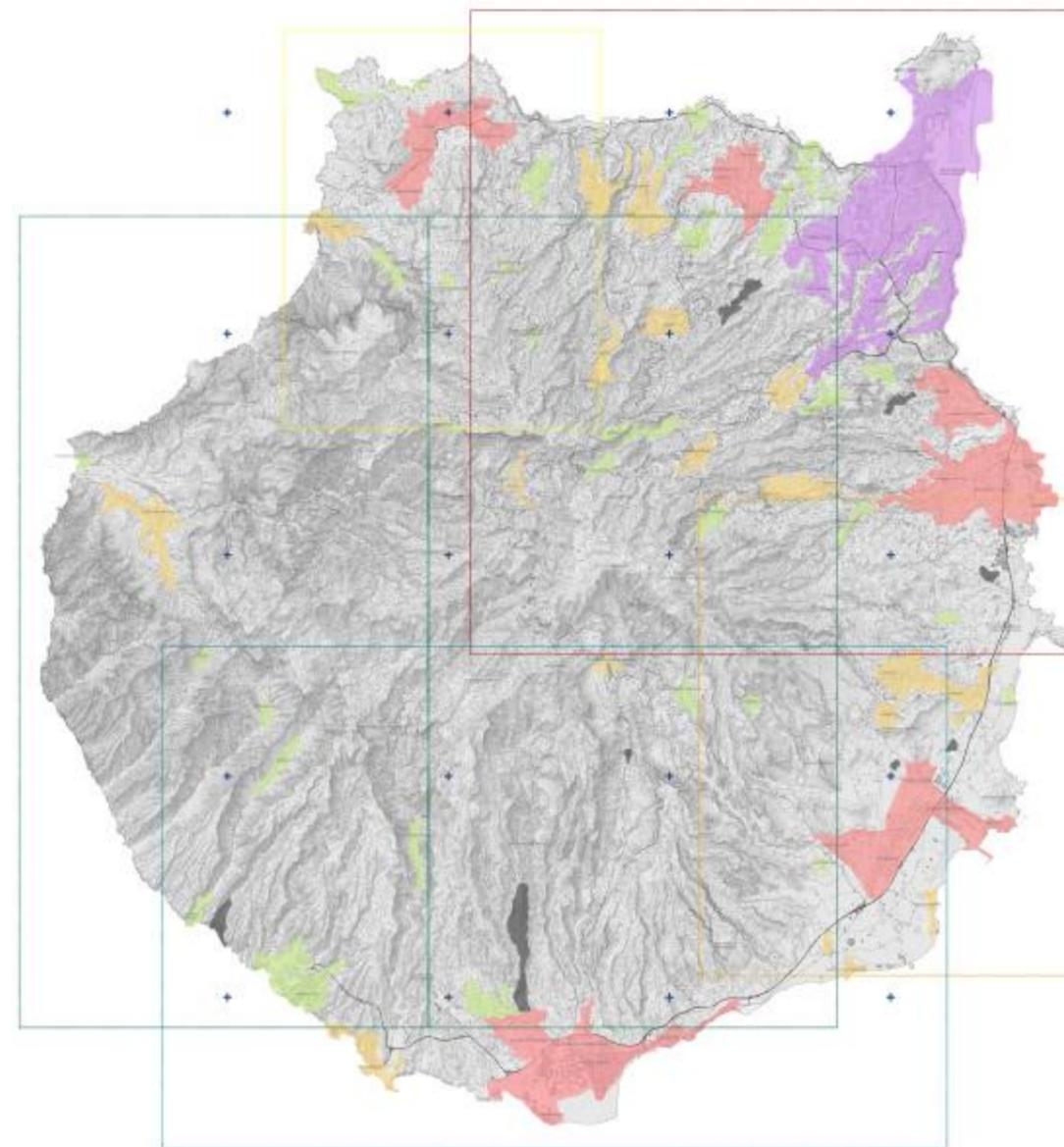
La vertebración territorial de este corredor costero depende de la intrincada red de caminos y viales existentes y está muy ligada a los valores naturales y patrimoniales preservados y a las formas tradicionales de transformación del suelo en el medio rural.

Hacia el otro extremo del arco urbano, en la plataforma litoral del corredor del este, el Aeropuerto supone un punto de inflexión en los flujos intrainsulares y por tanto en las relaciones de dependencia.

En este sentido, el conurbano Doctoral-Vecindario-Arinaga y los asentamientos poblacionales de Ingenio-Carrizal y Agüimes constituyen un doble nodo territorial, orientado por un lado hacia la polaridad del desarrollo turístico, y por otro lado, al sustento de la población y servicios vinculados.

Como ya se ha dicho, este intrincado sistema urbano queda encabezado por la aglomeración urbana en torno a los tres núcleos poblacionales principales de la isla: Las Palmas de Gran Canaria, Telde y Arucas.

Estrategia Insular de Ordenación de Asentamientos



Las relaciones de dependencia y servicio entre estos núcleos urbanos constituyen un área metropolitana multipolarizada que extiende su ámbito de influencia por la corona perimetral que conforman los núcleos de Teror, San Mateo, Santa Brígida y Valsequillo, a los que quedan adscritos la constelación de asentamientos poblacionales repartidos en la vertiente nororiental de las medianías y cumbres insulares.

Poniendo fin a esta estructuración territorial en arco urbano de las ciudades y centros de actividad económica, pero aún muy relacionado con ella, los desarrollos turísticos y residenciales del sur de la isla han conformado un ámbito territorial propio, con unas pautas de vertebración muy sectorizadas y desagregadas.

Estas dinámicas de transformación, en San Bartolomé de Tirajana y Mogán, aunque han copiado modelos de transformación del territorio del desarrollo urbano de crecimiento residencial convencional, se caracterizan por unas relaciones complejas entre el tejido turístico y

residencial, muy influenciados por las características escenográficas y valores paisajísticos del entorno natural que los bordea hacia el interior insular.

A pesar de que ha supuesto una sobrepresión del medio litoral como recurso turístico sobre el que apoyar las distintas piezas alojativas consolidadas, lo cierto es que ha concentrado los impactos territoriales sobre una parte reducida del territorio insular preservándose la aptitud natural y productiva de la vertiente suroccidental de la Isla.

Toda esta casuística de estructuración territorial de los usos y actividades de relevancia estratégica y valor estructurante ha permitido, a su vez, la preservación de los valores naturales e identitarios de buena parte de la superficie insular, en torno a los cuales se aglutina los espacios naturales de mayor fragilidad y riqueza ecológica.

La interrelación en todo el centro y suroeste insular de lo rural con lo natural, así como determinados procesos históricos de desarrollo agrícola y poblacional, han fomentado la concentración de usos antrópicos en torno a una serie limitada de asentamientos urbanos y rurales que se constituyen en principales centros de servicios locales de un extenso área de influencia muy ligada a las aptitudes productivas del suelo, con fuerte presencia de edificación residencial dispersa.

Destacan en este sentido, los asentamientos poblacionales de La Aldea de San Nicolás, Artenara, Tejeda o Las Tirajanas, cuya relación territorial se conforma de manera equilibrada en torno a las cuencas naturales en que se asientan, repartiéndose las demandas de dotaciones y servicios de su población.

Aunque ya se ha reiterado con anterioridad que, en última instancia, el ámbito de influencia de las dinámicas socioeconómicas se extiende a la totalidad del territorio insular dando así sentido al Sistema Territorial Insular, en las aproximaciones sucesivas realizadas a la realidad insular (tanto en la Memoria de Información como en esta Memoria de Ordenación) pueden identificarse ciertas dinámicas y procesos focalizados, con mayor o menor intensidad, en unos determinados ámbitos territoriales.

Estos ámbitos territoriales no sólo son entendidos como un soporte territorial, sino como la estructura funcional del desarrollo social, económico y ambiental. De tal manera que se reinterpretan y redelimitan las posibles relaciones internas y externas que jerarquizan la realidad insular.

6.11.1. Los Ámbitos Territoriales Insulares.

Así pues, a efectos de análisis e identificación territorial de las principales dinámicas que operan en el medio insular, se distinguen en este Plan Insular cinco ámbitos territoriales con diferentes problemáticas:

- **Ámbito Territorial 1:** el Área Metropolitana de Las Palmas
- **Ámbito territorial 2:** la Plataforma Litoral del Este
- **Ámbito Territorial 3:** la Zona Litoral Turístico-Residencial del Sur
- **Ámbito Territorial 4:** el Cuadrante Insular Suroeste
- **Ámbito Territorial 5:** el Cuadrante Insular Noroeste

Estos cinco ámbitos territoriales aplicados a la sistemática del Modelo de Ordenación Insular incorporan aspectos territoriales específicos, de los que se infieren objetivos más específicos y más ajustados a la realidad territorial al ser cruzados con las dinámicas socioeconómicas y los procesos ambientales identificados.

A partir de estos objetivos específicos se estructuran las propuestas del Plan Insular para cada uno de sus cinco ámbitos, diferenciando entre acciones estructurantes y determinaciones e instrucciones para la adecuación del desarrollo al modelo insular.

Las acciones estructurantes están referidas a infraestructuras y equipamientos estructurantes de trascendencia insular, o a espacios estratégicos territorialmente con un ámbito físico asignado, cuyas determinaciones son directrices para su ordenación integrada.

6.11.2. Los ámbitos de ordenación estratégica

Los espacios territorialmente estratégicos con un ámbito físico asignado son denominados Ámbitos de Ordenación Estratégica, por presentar una especial concentración de actuaciones territoriales directamente vinculadas a los objetivos insulares definidos para el Ámbito Territorial en que se ubican.

Están delimitados y dirigidos a una funcionalidad territorial que les hace ser espacios singulares e importantes dentro del modelo insular, por lo que su ordenación debe abordarse de manera integrada y las actuaciones estructurantes deben desarrollarse agrupadas para lograr la función asignada.

Por esta razón, los instrumentos de ordenación a la hora de acometer la ordenación de estos ámbitos tendrán que dar cumplimiento, en todo lo posible, a los objetivos asignados por este Plan Insular al mismo, debiéndose procurar la ordenación pormenorizada de las actuaciones públicas o privadas derivadas de la planificación.

De acuerdo con el marco normativo de aplicación vigente, pueden desarrollarse mediante un Plan Territorial Parcial (en su ordenación estructural), por el planeamiento urbanístico (tanto en su ordenación estructural como en su ordenación pormenorizada) o incluso por modificaciones del Plan Insular.

En cualquiera de estos supuestos, la totalidad de las determinaciones relativas a los sistemas generales y a los equipamientos estructurantes incluidos en estos ámbitos vinculan al planeamiento urbanístico.

No obstante, en el caso de que el Cabildo de Gran Canaria optase por el desarrollo de las determinaciones referidas a los Ámbitos de Ordenación Estratégica mediante la formulación de uno o varios Planes Territoriales Parciales, deberá hacerlo en coordinación con la administración competente para la ordenación urbanística del ámbito afecto, así como con todas aquellas que ostenten competencias sectoriales afectadas por la ordenación de dicho ámbito, al objeto de armonizar las previsiones y determinaciones de los instrumentos cuya formulación tengan encomendada dichas administraciones.

Para lograr esta coordinación, se deberá procurar la tramitación simultánea del PTP y de la modificación o revisión de los instrumentos de ordenación urbanística afectados para asegurar la armonización de la ordenación estructural con la ordenación pormenorizada correspondiente y en su caso, ultimar la ejecución de las actuaciones de interés insular previstas en el ámbito.

En este supuesto, se deberá valorar la conveniencia de formular un convenio entre el Cabildo de Gran Canaria y el o los Ayuntamientos afectados, así como en su caso las restantes administraciones con competencias sectoriales afectadas, a través del cual se defina con el mayor grado de concreción posible los aspectos relativos a la identificación, gestión y financiación de las actuaciones que vayan a ser objeto de planificación.

Por último, cuando la ordenación estructural del planeamiento municipal no sea compatible con las acciones estructurantes propuestas por este Plan Insular, se requerirá la adaptación plena de dichos instrumentos, quedando obligados a desarrollar la ordenación estructural y pormenorizada de aquellos ámbitos afectos por acciones estructurantes atendiendo al cumplimiento de los objetivos y criterios directivos de las mismas.

No obstante, se podrían acometer modificaciones puntuales o revisiones parciales para desarrollar la ordenación pormenorizada, siempre y cuando se circunscribieran al desarrollo de la ordenación pormenorizada de aquellos ámbitos urbanísticos delimitados en el planeamiento municipal cuya ordenación estructural sea compatible con los objetivos y criterios definidos en el Plan Insular para el ámbito de ordenación estratégica en que se ubican.

6.11.3. La protección del litoral en los ámbitos de ordenación estratégica

El espacio litoral debe ser considerado como una zona de valor natural y económico estratégico, notablemente sobreutilizado. Esto implica que el planeamiento insular debe contemplar como contenido necesario, según el artículo 18 del TRLOTENC, el establecimiento de los criterios para la defensa, mejora y ordenación del espacio litoral y los espacios naturales marinos atendiendo a estas consideraciones.

Desde el punto de vista de la naturalidad de la franja costera en la Isla, actualmente es difícil encontrar entre el Puerto de las Nieves y el Puerto de Mogán, un tramo de litoral accesible (es decir, no acantilado) que no haya sufrido algún proceso de urbanización o de transformación de sus condiciones naturales y que, por tanto, no presente impactos o alteraciones ambientales y paisajísticas significativas.

Estas afecciones han incidido negativamente, y de forma muy importante, en el medio natural y en el paisaje, alterando tanto el estado de la vegetación y de la fauna de las comunidades biológicas existentes como a los rasgos geomorfológicos y de dinámica litoral que identifican el paisaje litoral insular.

Algunas de las zonas de costa aun escasamente transformadas y ocupadas, mantienen presiones significativas con objeto de urbanizar o implantar usos y actividades capaces de afectar de forma significativa a sus características naturales y a su paisaje, transformándolo y alterando el potencial de recuperación natural de las mismas. Así pues, si se ocupan o alteran los sectores litorales no ocupados que aún quedan en la Isla se perderá para siempre la oportunidad de integrar estos espacios naturales como parte del paisaje característico insular, y su capacidad de cualificar ambientalmente los entornos urbanos y rurales ya existentes como mecanismo para mejorar la calidad de vida de la población.

Ante esta situación, para detener el actual deterioro del litoral y para proteger y recuperar ambientalmente la costa no urbanizada debe asumirse la necesidad de proteger los espacios costeros, y de manera muy especial aquellos tramos litorales con mayor calidad ambiental, o con potencialidad para la mejora y recuperación de sus valores naturales.

6.11.3.1. La ordenación del litoral en el PIO/GC 2004

La Administración Insular asumió como objetivo para la ordenación del litoral el desarrollo y ejecución de las determinaciones relativas a la ordenación del espacio costero y marino, atendiendo al ejercicio de las potestades por parte de la Administración Pública competente para la formulación y aprobación de instrumentos de planeamiento que incidan en la ordenación del litoral, la determinación de la forma de gestión de las actividades y usos de suelo, y el control en la ejecución del planeamiento y en las actuaciones de construcción y edificación en dicho entorno.

Para su regulación, además de las determinaciones de zonificación y protección de los recursos naturales con incidencia en el espacio costero y marino, en el PIO/GC 2004 se siguió una triple estrategia de ordenación:

- La protección de los lugares de mayor valor natural y paisajístico, tanto desde el punto de vista de la protección de sus valores como de la necesidad de su recuperación. Esta protección se establece con carácter general para la totalidad del ámbito insular

terrestre y marino, pero muchas de las propuestas se realizan en el ámbito litoral, en coherencia con la gran fragilidad del mismo y la necesidad de adoptar medidas de protección. Así, se zonifican como zonas de alto valor natural y de aptitud natural gran parte de los tramos litorales naturales, se identifican Áreas de Restauración Prioritaria, se declaran Áreas de Sensibilidad Ecológica, se proponen espacios para su inclusión en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos incluyendo todos los LIC (ahora, como ZEC) y otros ámbitos de especial interés marino y terrestre, se establecen Áreas Libres Estructurantes, etc.

- Se establecieron para el espacio costero unas medidas de acentuación de la protección de la costa en la línea de aumentar las distancias de servidumbre establecidas en la normativa costera y en limitar cualquier actuación a la realización de obras, construcciones e instalaciones no prohibidas y que no puedan tener otra ubicación. Por lo demás, se establecían directrices a los instrumentos de ordenación para que incorporasen entre sus documentos un contenido de actuación costera que justificase expresamente las actuaciones y decisiones de ordenación pormenorizada que previesen para el espacio costero y marino. En dicho documento debían ser cartografiados y sometidos a una protección exhaustiva determinadas unidades litorales de alta capacidad paisajística que eran catalogadas por el PIO/GC 2004 ante la gran morfodiversidad y los indudables matices de los recursos ambientales, culturales y paisajísticos en el litoral.
- En relación con el acondicionamiento del litoral, se pormenorizaba el tipo de actuaciones que podían tener cabida en el espacio costero y marino en función del uso de suelo o actividad que se pretendiese desarrollar, estableciendo en su caso determinaciones específicas para su implantación territorial e integración paisajística y ambiental.

Buena parte de estas determinaciones eran de aplicación en el ámbito terrestre correspondiente a la zona de influencia definida en la Ley de Costas y en el ámbito marino que abarcaba desde la zona intermareal hasta la batimétrica de 50 metros. Este espacio era entendido como el ámbito en el que se produce la transición entre el medio terrestre y el acuático, y es donde ambos ecosistemas se influyen mutuamente, produciéndose en el ámbito terrestre una gran concentración de usos y actividades directa o indirectamente relacionados con el mar.

Esta gran concentración de usos y actividades requería de una efectiva coordinación de las actuaciones y usos autorizados por las Administraciones con competencias concurrentes sobre el espacio costero y marino. Por esta razón, en el PIO/GC 2004 se establecieron determinaciones para el control de aquellas actividades susceptibles de desarrollarse en el entorno del litoral, de tal manera que estuviesen siempre previamente legitimados y definidos por un instrumento de ordenación.

6.11.3.2. La ordenación del litoral insular y la gestión integrada de las zonas costeras

El presente Plan profundiza en el modelo de ordenación propuesto incorporando, con mayor claridad, el espíritu de la Recomendación 2002/413/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2002, sobre la aplicación de la gestión integrada de las zonas costeras en Europa.

Dicha Recomendación europea giran en torno a la necesidad de adoptar un planteamiento estratégico basado en la protección del medio ambiente costero y en la gestión sostenible de los recursos naturales marinos y terrestres.

La ordenación integrada de las zonas costeras implica un enfoque multidisciplinario para su gestión sostenible, abarcando el proceso completo, desde la recogida de información y

planificación, hasta la toma de decisiones, la gestión de su ejecución y el control y seguimiento de las actuaciones.

Se trata, por tanto, de un proceso dinámico, pluridisciplinario e iterativo destinado a equilibrar, a largo plazo, los objetivos ambientales, económicos, sociales, culturales y recreativos, dentro de los límites que establece la dinámica natural.

Dentro de este enfoque, un aspecto a tener en cuenta es la subida del nivel de mar debido al cambio climático, que puede provocar procesos de erosión costera, de transgresión marina o modificación de dinámicas sedimentarias o corrientes marinas.

Estas expectativas futuras justifican, entre otro tipo de actuaciones, la necesidad de recuperar el dominio público y aquellas zonas de servidumbre ocupadas de manera irregular. Pero también la necesidad urgente de protección y restauración ambiental del litoral, debido al estado actual de deterioro de los valores naturales, paisajísticos, culturales de gran parte de las zonas litorales, considerando como uno de los valores del litoral la mera existencia de tramos litorales no ocupados por edificaciones, urbanizaciones, infraestructuras o equipamientos.

Por tanto, el objetivo general de una ordenación integrada del litoral debe ser buscar la preservación y protección de los valores y recursos en el litoral, coadyuvando a la recuperación y restauración de los mismos en función de las diferentes características territoriales de cada tramo costero en el contexto de la ordenación insular. Esto implica establecer los criterios y prioridades correspondientes para adaptar las determinaciones de ordenación de los diferentes instrumentos de planeamiento al perfil costero, a las playas y rasas, o a los demás elementos litorales existentes, de conformidad a su vez con las limitaciones y condicionantes establecidos en la Ley de Costas para cualquier tipo de suelo en el ámbito litoral terrestre, y que se resumen en los siguientes aspectos:

- La utilización del dominio público marítimo-terrestre se regulará según lo especificado en el Título III de la Ley de Costas. En todo caso, las actuaciones localizadas en dominio público deberán contar con el correspondiente título habilitante.
- Los usos en la zona de servidumbre de protección se ajustarán a lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley de Costas, debiendo contar los usos permitidos en esta zona con la autorización del órgano competente de la Comunidad Autónoma.
- Se deberá garantizar el respeto de las servidumbres de tránsito y acceso al mar establecidas en los artículos 27 y 28 de la Ley de Costas, respectivamente, y el cumplimiento de las condiciones señaladas en el artículo 30 para la zona de influencia.
- Las obras e instalaciones existentes a la entrada en vigor de la Ley de Costas, situadas en zona de dominio público o de servidumbre, se regularán por lo especificado en la Disposición Transitoria Cuarta del citado texto legal, con independencia del régimen de protección que le sea de aplicación.
- Las instalaciones de la red de saneamiento deberán cumplir las condiciones señaladas en el artículo 44.6 de la Ley de Costas y concordantes de su Reglamento.

Estas limitaciones deberán tenerse en cuenta para cualquier tipo de suelo independientemente de su clasificación y calificación urbanística, y así deberá hacerse constar expresamente en la documentación de cualquier instrumento de planeamiento.

6.11.3.2.1. Pautas de definición territorial del ámbito litoral insular

Para desarrollar esta ordenación integrada del litoral, el presente Plan analiza el Sistema Costero, que está constituido por los espacios litorales y marinos en los que se combinan los procesos ecológicos esenciales y el potencial evolutivo de las especies y ecosistemas costeros con aquellas actividades humanas productivas asociadas al aprovechamiento de los recursos

intrínsecos del mar así como aquellas intervenciones de alteración en el paisaje cuya incidencia transforma las condiciones ambientales, culturales y paisajísticas de partida.

A partir del diagnóstico informativo y del estado de la ordenación territorial y los recursos naturales realizado en el apartado 4.5 de la Memoria de Ordenación, se han establecido los objetivos de ordenación de este Plan para el Sistema Costero:

- Protección, restauración y potenciación de los recursos naturales.
- Conciliar territorialmente el uso y disfrute del litoral con las actividades económicas.
- Articulación urbanística de las formas de uso y gestión del litoral.

En consecuencia, este Plan decide incorporar como determinación propia la definición del ámbito litoral insular, identificando aquellos ámbitos que han de quedar al margen de la previsión y posibilidad de nuevas transformaciones, salvo las expresamente motivadas en este Plan, limitando los usos y actividades autorizables para garantizar su protección y recuperación ambiental y paisajística.

6.11.3.2.2. Determinaciones de ordenación integrada del ámbito litoral insular

Para asegurar una adecuada integración ambiental y paisajística de las actuaciones permisibles en el ámbito litoral insular, el presente Plan ha incorporado directrices que procuren una adecuada distribución espacial y organización volumétrica de las edificaciones y construcciones autorizables, orientando al planeamiento para que desarrolle los parámetros urbanísticos en función de su concreta localización respecto de la línea de costa, y con el objetivo de lograr una mejora ambiental y estética de los frentes costeros urbanizados (ya sea en suelos urbanos, suelos urbanizables o suelos rústicos de asentamiento rural) así como de los ámbitos ocupados por infraestructuras o equipamientos.

En el caso particular de aquellos tramos del litoral donde este Plan expresamente motiva la nueva implantación de usos y actividades, de acuerdo con el Modelo de Ordenación Insular, se propone la delimitación de unidades litorales homogéneas.

Estas unidades son tramos costeros del ámbito litoral de especial relevancia e interés insular, dado que afecta a suelos hasta ahora escasamente ocupados o transformados con entidad suficiente para su ordenación y gestión, con objeto de proteger y ordenar los recursos naturales litorales, así como la ordenación integrada de las actividades, usos, construcciones e infraestructuras susceptibles de ser desarrolladas en las mismas.

En las mismas se plantean actuaciones territoriales estratégicas cuyas propuestas de actuación deben incorporar la necesaria ordenación integral del ámbito litoral. Por tanto, por prevalencia de la protección ambiental y de ordenación de los recursos litorales, debe ser específicamente evaluada la integración ambiental y paisajística de su futura ordenación territorial y urbanística, bajo criterios de integridad y unidad de gestión.

Las unidades litorales homogéneas cuya ordenación y gestión se ha considerado que requiere de una planificación integral e integrada son:

- En el Área Metropolitana de Las Palmas:
 - El Frente de Levante de Las Palmas de Gran Canaria.
 - El Frente de Poniente de Las Palmas de Gran Canaria.
 - El Polo de Actividad Productiva de Telde.
- En la Plataforma Litoral del Este:
 - La Centralidad Territorial de Ingenio (Ingenio-Carrizal-El Burrero).
 - El Polo de Actividad Productiva de la Vega Agrícola de Ingenio-Agüimes.

- El Polo de Actividad Productiva de Arinaga.
- El Polo de Actividad Productiva de la Vega Agrícola de Juan Grande.
- En la Zona Turístico-Residencial del Litoral Sur:
 - La Centralidad Territorial de Arguineguín.
 - La Extensión del Tejido Turístico en Tarajalillo.
 - La Modernización del Tejido Turístico entre San Agustín y Meloneras.
 - La Extensión del Tejido Turístico en Santa Águeda.
 - La Modernización del Tejido Turístico entre Arguineguín y Anfi.
 - La Extensión del Tejido Turístico en Cueva del Canario.
 - La Modernización del Tejido Turístico en Puerto Rico.
 - La Extensión del Tejido Turístico entre Anfi Tauro y Taurito.
 - La Modernización del Tejido Turístico en Playa de Mogán.
- En el Cuadrante Insular Suroeste:
 - La Extensión del Tejido Turístico en La Aldea.
- En el Cuadrante Insular Noreste:
 - La Red de Infraestructuras Verdes de la Costa Norte.
 - La Red de Infraestructuras Verdes de Agaete.
 - El Polo de Actividad Productiva de la Vega Agrícola de Gáldar y Guía.

En cualquier caso, la regulación pormenorizada de los espacios adscritos al ámbito litoral terrestre, conformen o no unidades litorales homogéneas reconocidas por este Plan, debe atender de manera equilibrada a la demanda de espacios abiertos y libres para el disfrute de un litoral no urbanizado y no edificado, que pueda ser legado a las generaciones futuras en igualdad de condiciones ambientales y paisajísticas, preferentemente.

Por su parte, para la franja litoral no ocupada se orienta desde este Plan la ordenación a la protección y conservación de los recursos litorales de manera compatible con los usos y actividades permisibles que presenten relación y vinculación funcional necesaria con la cercanía a la línea de costa. Para ello, se establecen criterios de delimitación de dicha franja litoral no ocupada, atendiendo a las grandes infraestructuras, los frentes costeros urbanizados y el límite de 500 metros de la zona de influencia del litoral. Dentro de dicha franja se diferencian dos situaciones:

- Para los ámbitos y sectores en los que el presente Plan justifica la compatibilidad de su ocupación en base a criterios de ordenación insulares, se incorporan en las determinaciones territoriales referidas a los mismos dirigidas a garantizar los valores naturales y ambientales en presencia y a alejar en la medida de lo posible las actuaciones previstas del frente costero.
- Para el resto de tramos litorales se establecen pautas para minimizar el número de implantaciones de construcciones, instalaciones y edificaciones posibles, para alejarse al máximo posible de la zona costera y para asegurar una máxima integración paisajística bajo criterios de adecuación a los valores y recursos en presencia.

En base a estas determinaciones insulares el planeamiento deberá identificar aquellos usos y actividades que, por sus características y funciones, sí deben ubicarse necesariamente en el ámbito litoral. Una vez reconocidas estas actuaciones permisibles, debe incorporar determinaciones pormenorizadas que aseguren su implantación ordenada atendiendo a

criterios de necesidad, contención y muy alta exigencia de calidad y de adaptación a los valores y recursos en presencia, en desarrollo de las directrices establecidas por este Plan.

6.11.3.3. Criterios aplicados en la delimitación cartográfica del ámbito litoral insular

Para que el planeamiento pueda realizar este ejercicio, este Plan incorpora como determinación propia la definición del ámbito litoral insular, para lo cual se establece una franja variable de anchura mínima 500 metros medidos desde el deslinde de la zona de dominio público marítimo-terrestre, como ya viene establecido por la normativa costera. Esta distancia ha sido ampliada por motivos de incidencia ambiental, o para preservar la integridad de procesos naturales o ecológicos, o debido a su interés territorial estratégico para la localización de usos vinculados al mar o que explotan el mar como atractivo.

Así, se establece una franja variable de anchura mínima de 500 metros medidos desde el deslinde de la zona de dominio público marítimo-terrestre, como ya viene establecido por la normativa costera (al definir una zona de influencia). Esta distancia se amplía en determinados ámbitos para que queden incorporados íntegramente aquellos hábitats, ecosistemas, sistemas o unidades litorales de especial interés que se extiendan hacia el interior más allá de la zona de influencia legalmente establecida, y para incorporar las laderas, escarpes, montañas y, en general, relieves contiguos a la zona de influencia, con incidencia visual y paisajística desde la zona litoral.

Para la delimitación de este contorno se ha tomado como principal referencia el trabajo de actualización realizado de los límites cartográficos de la CPMN, en relación con las unidades ambientales singulares contempladas en la Memoria de Información de este Plan (tal y como queda recogido en el Capítulo 16.5 de la Memoria de Información y los correspondientes planos de información, del PS-1.0 al PS-1.8). Se tienen en cuenta estas subunidades eco-cartográficas, en vez de las propias unidades ambientales singulares, porque su caracterización obedece más pormenorizadamente a criterios de relieve, pendiente, propiedades edáficas, capacidad de uso, formación vegetal, fauna, hitos geológicos, valoración paisajística, ocupación del suelo, tipos de cultivos, etc.

A partir de esta cartografía y de la base de datos adjunta se ha podido establecer una delimitación terrestre del ámbito litoral insular, que incorpore aquellas partes de las unidades ambientales singulares de este Plan que guardan una relación ambiental directamente con los valores y recursos propios del medio marino colindante. Esto ha implicado incorporar aquellos ámbitos en los que existen procesos naturales o ecológicos costeros, tales como:

- Los acantilados marinos.
- Los campos dunares.
- Las zonas de circulación de arenas o de dinámica sedimentaria.
- Las desembocaduras de barrancos.
- Las zonas de humedales salobres.
- Los enclaves con presencia de hábitats o ecosistemas de interés.
- Las lomas y laderas vertientes con incidencia en el paisaje litoral.

Al quedar incorporados, el planeamiento puede asegurar que los procesos asociados a estas piezas territoriales mantengan su integridad territorial y alcance ambiental, sin que queden seccionados por la línea de anchura mínima de 500 metros exigida por la normativa costera.

Pero también permite tener en cuenta el paisaje desde el mar, además del paisaje observado desde tierra, antes de tomar decisiones sobre actuaciones con incidencia paisajística importante en la zona de influencia del litoral.

Por tanto, es en esta franja del ámbito litoral donde este Plan propone que aquellos elementos incorporados en el ámbito litoral insular sean sometidos a la aplicación de las determinaciones de protección que se establecen para la ordenación del litoral.

6.11.3.3.1. El ámbito litoral del Área Metropolitana de Las Palmas



- Litoral de Arucas: desde Bañaderos hasta Costa Ayala.

Este tramo costero está conformado por una costa acantilada, con farallones y desembocaduras de barrancos que conforman playas de canto así como zonas intermareales de charcas, charcones y rasas.

Los fondos submareales próximos son mixtos y de escasa pendiente en las proximidades del borde costero, con grandes bancos de arena negra de origen volcánico originados por una dinámica sedimentaria de componente Este-Oeste. El grosor de este material lo dota de una baja movilidad, impidiendo la transferencia de sedimento hacia las playas.

Existen elementos de interés patrimonial de carácter etnográfico que han de ser objeto de protección al estar relacionadas con actividades tradicionales ligadas a la producción agrícola intensiva, para la exportación, así como a la producción de sal, en la forma de salinas.

Esta actividad intensiva de aprovechamiento agrícola ha introducido artificialmente un sistema de bancales adosados al pie de los escarpes configurando la transformación de las características naturales del suelo. Sin embargo, el acuciente abandono de la actividad agrícola y las nuevas funciones territoriales, principalmente viaria por la construcción de la GC-2, ha provocado que el entorno inmediato requiera de procesos de restauración y recuperación ambiental, en especial en las zonas más degradadas y con impactos ambientales cercanas a los principales asentamientos residenciales en la franja litoral, así como en las zonas de vertidos existentes.

En general, se plantea la protección de las escasas zonas naturales que persisten con objeto de recuperar la vegetación originaria en las mismas, así como los hábitats existentes, poniendo en relación el medio marino y el terrestre.

Se trata de un ámbito con condiciones para establecer directrices territoriales de actuación que ayuden a configurar actuaciones litorales integradoras de recuperación del dominio público marítimo-terrestre y sus correspondientes servidumbres, mediante la incorporación de paseos marítimos y senderos litorales.

Estas medidas de estructuración de la accesibilidad deben, a su vez, facilitar la contención y crecimiento ordenado de los crecimientos, tanto residenciales como potencialmente turísticos previstos, con el objeto de que no afecten negativamente al paisaje de este tramo costero, ni a los recursos en presencia.



- Litoral del Rincón: desde Costa Ayala hasta Muro Lloret.

Este tramo costero está conformado por una costa acantilada en la que destacan los acantilados de El Rincón, actualmente fósil y completamente alejado del mar por la construcción de la GC-2. Presenta la singularidad de que su corte natural permite visualizar numerosos estratos geológicos de interés que ayudan a comprender la historia geológica de esta parte de la Isla.

Los acantilados y laderas alrededor de este punto de interés geomorfológico (especialmente por encima y por debajo) albergan una vegetación halófila y de tabaibales bien conservada.

Las zonas altas de los lomos, tanto las que descienden hacia los acantilados costeros como las lomas interiores hacia el asentamiento poblacional de Los Giles, tienen interés como hábitats de aves esteparias.

Se trata, por tanto, de una pieza territorial extremadamente sensible ante las alteraciones morfológicas, con muy diferentes aptitudes en función de las pendientes y su localización, a resultas de su potencial incidencia paisajística ya que resulta visible desde la Playa de Las Canteras, y desde otras partes del frente poniente de la ciudad.

Dado que se trata de uno de los pocos tramos no urbanizados en el entorno del asentamiento urbano de Las Palmas de Gran Canaria, existe la necesidad de establecer de forma definitiva, la estructura de su ordenación territorial, y particularmente su estructura viaria, ya que la carretera actual, la GC-201, no tiene capacidad y condiciones para asumir dicha función.

Antes de posibilitar cualquier actuación urbanística, o nueva autorización de usos, debe realizarse un estudio territorial de los valores, fragilidades, aptitudes y capacidad de acogida de las diferentes unidades geomorfológicas y paisajísticas de todo el ámbito, con el objeto de que ayude a definir el régimen de protecciones y usos deseado.



- Litoral de Las Canteras: desde Muro Lloret hasta El Confital.

Este tramo costero engloba el Istmo de Guanarteme, formación de tipo sedimentario sepultada por el crecimiento urbano de Las Palmas de Gran Canaria y su desarrollo portuario y turístico-residencial. Actualmente, se encuentra fuertemente influenciado por el trazado del Paseo de Las Canteras, y su prolongación hasta la entrada de El Confital.

Por sus condiciones naturales, la Playa de Las Canteras se localiza en una ensenada protegida al abrigo de una barrera natural discontinua formada por areniscas y arenas consolidadas, presentando fondos poco profundos y con acumulación de arenas. Existe en su entorno, paisajes submarinos de gran riqueza y variedad.

Dentro de la laguna, el fondo es de tipo mixto, con bancos de arena, afloramientos de areniscas y escolleras o roques basálticos. Esta bahía reúne condiciones para el alevinaje de especies marinas, con presencia de especies vegetales y animales de interés.

Entre la zona de La Puntilla y la Punta del Confital se suceden pequeñas calas que están sobre las coladas y depósitos de tipo basáltico, originados por los edificios volcánicos que constituyen La Isleta.

Todo este tramo incorpora material desde los fondos de la plataforma litoral, propiciado por la acción de los oleajes y el viento, que queda acumulado sobre la superficie de playa al haber sido cercenado su transporte longitudinal con la construcción del paseo marítimo y los desarrollos urbanísticos sobre el Istmo.

Como principal corredor litoral, el paseo marítimo asegura la continuidad longitudinal en el borde costero, pero es necesario potenciar la accesibilidad transversal (en especial, peatonal) en la zona del istmo mediante la reorganización de las infraestructuras viarias y la jerarquización de las calles cercanas y colindantes.

Sin embargo, requiere de una actuación reequilibradora de los usos y actividades para descongestionar este gran espacio al servicio de la ciudad, que actualmente se ve condicionado totalmente por ser el principal entorno de uso y disfrute del litoral en la ciudad, en detrimento de otros lugares con potencialidad para atraer una oferta alternativa y diferenciada en otros puntos del litoral de la ciudad.

A su vez, se aumentarán las oportunidades de mantener el equilibrio ecológico y la dinámica natural de la bahía, sobreexplotada por la población a la hora de acceder al uso y disfrute del litoral.



- Litoral de La Isleta: desde El Confital hasta Roque Ceniciento.

Este tramo costero está conformado principalmente por un elemento de interés geomorfológico como es el edificio volcánico que configura la propia isleta. En sus

laderas, lomas y acantilados se puede visualizar y comprender la historia geológica reciente de esta parte de la Isla.

Sus costas son escarpadas y están sometidas a la erosión marina, lo que ha formado bajas y roques. Por el lado oriente, esta pequeña isla ofrece una protección segura de los vientos dominantes, por lo que se construyó el Puerto de Las Palmas a su abrigo.

Además, alberga una vegetación halófila y de tabaibales bien conservada. En las zonas más altas de las lomas interiores como en los acantilados que descienden al mar proliferan los hábitats de aves.

Por último, alberga no sólo valores patrimoniales de carácter etnográfico que han de ser objeto de protección al estar relacionadas con actividades tradicionales ligadas a la producción y envasado de sal históricamente asociadas a las pesquerías ubicadas en su litoral suroeste, sino que también acoge zonas de interés patrimonial, entre las que destaca sobremanera el poblado aborigen de las Cuevas del Canario.

Por todas estas razones, se configura en un enclave con un especial valor insular por sus características ambientales, habiendo sido incluido como ZEC marina su franja costera y declarado su zona terrestre como Paisaje Protegido.

Se trata, por tanto, de una pieza territorial extremadamente sensible ante las alteraciones morfológicas, con muy diferentes aptitudes en función de las pendientes y su localización, a resultas de su potencial incidencia paisajística ya que resulta visible desde la Playa de Las Canteras y desde el litoral de levante de la ciudad.

Sin embargo, las actuales tensiones de ampliación del Puerto de Las Palmas, la interrupción de la continuidad natural por instalaciones militares asociadas al Ejército de Tierra, y los impactos asociados a la profusión de instalaciones de telecomunicaciones en sus zonas más altas y visibles, dificultan la protección de sus condiciones naturales.

Para asegurar la protección y recuperación de estas condiciones naturales, es necesario resolver, de forma ambiental y paisajísticamente adecuada, la franja de contacto de los suelos de actividades económicas, residenciales y dotacionales con las zonas naturales colindantes.

Esto pasa por impedir el tránsito de vehículos entre las zonas urbanizadas y el borde litoral, así como corregir e impedir la paulatina degradación ambiental de los bordes costeros al norte de El Confital y en el perímetro de la zona de actividades logísticas del Puerto de Las Palmas.

Con el objeto de armonizar la protección y restauración de los espacios y hábitats de interés presentes, es necesario establecer criterios de actuación con las administraciones competentes para ajustar las necesidades de crecimiento o adecuación de las infraestructuras portuarias o militares a la conservación de los valores ambientales y patrimoniales existentes.

Esto pasa por no aumentar la degradación y alteración de los suelos en esta pieza territorial y favorecer la restauración de las zonas alteradas y la recuperación de la vegetación en peligro de extinción o amenazada existente.



- Litoral Portuario de Las Palmas: desde Roque Ceniciento hasta Playa de Alcaravaneras.

Este tramo costero se encuentra completamente transformado por la actividad portuaria y el crecimiento urbano de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Esta zona ha sufrido un cambio radical en su aspecto y morfología, al quedar sepultado el depósito sedimentario que dio origen al Istmo de Guanarteme, por la puesta en servicio del Puerto de Las Palmas aprovechando el abrigo natural de los vientos dominantes que suponía La Isleta.

A pesar de su carácter urbano, requiere de una actuación integradora para conformar un gran espacio al servicio de la ciudad que no se vea condicionado totalmente por el tráfico rodado, como ocurre actualmente al encontrarse fuertemente influenciado por el trazado de la principal vía de comunicación insular, la GC-1, y la estrechez geográfica del istmo.

Sin embargo, la futura existencia de un sistema de transporte guiado en plataforma diferenciada, de carácter subterráneo, junto a la disponibilidad de algunas rutas alternativas de evacuación del tráfico rodado de la ciudad, permitirán a medio-largo plazo disminuir la intensidad de vehículos de la GC-1. Esta reordenación de la red de transportes posibilitaría la especialización en los tráficos principales, la mejora de la accesibilidad entre la ciudad consolidada y su borde litoral, y probablemente el redimensionamiento de las necesidades de servicio de dicha vía.

En cualquier caso, para posibilitar su renovación urbanística, es necesario potenciar la accesibilidad transversal (en especial, peatonal) en la zona del istmo mediante la reorganización de las infraestructuras viarias y la jerarquización de las calles cercanas y colindantes.

La posibilidad de desarrollar corredores transversales de movilidad, peatonal o ciclista, permitirán enriquecer el borde litoral con nuevos lugares de baño, de ocio o para eventos, complementados con actividades náuticas, de restauración o recreativas de carácter más urbano y menos industrial.



- Litoral Levante de Las Palmas: desde Playa de Alcaravaneras hasta Playa de La Laja

Este tramo costero se encuentra fuertemente influenciado por el trazado de la principal vía de comunicación insular, la GC-1. Como principal corredor litoral, comunica los principales asentamientos urbanos y de actividades económicas con las infraestructuras insulares de transporte: el Aeropuerto de Gran Canaria y los dos principales puertos de interés general, el Puerto de Las Palmas, y el Puerto de Arinaga.

Su posición definiendo el borde litoral de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, con sus más de ocho kilómetros de longitud, le confieren potencialidad para conformar una actuación estratégica en el litoral, reconfigurándose como un corredor urbano de alta capacidad e integrando soluciones urbanísticas que sirvan de desahogo a la población mediante la incorporación de dotaciones recreativas y espacios libres en contacto con el mar.

La entrada en servicio de la GC-3, permitiendo rutas alternativas de evacuación del tráfico rodado de la ciudad, junto a la futura existencia de un sistema de transporte guiado en plataforma diferenciada, de carácter subterráneo, permitirán en un futuro a medio-largo plazo disminuir la intensidad de vehículos de la GC-1, y probablemente, redimensionar las necesidades de servicio de dicha vía.

Esta posibilidad favorecería la especialización en los tráficos (particularmente, para el transporte de mercancías asociado a la actividad portuaria) y la mejora de la accesibilidad transversal entre la ciudad consolidada y su borde litoral.

La posibilidad de desarrollar corredores transversales de movilidad, peatonal o ciclista, permitirán enriquecer el borde litoral con nuevos lugares de baño, de ocio o para eventos, complementados con actividades náuticas, de restauración o recreativas. Particularmente, potenciarían este papel alternativo de contacto con el mar la Playa de Alcaravaneras, el borde litoral de Triana y Vegueta, el borde litoral de San Cristóbal y la Playa de La Laja, entre otros.

A su vez, se aumentarían las oportunidades de la población para acceder al uso y disfrute del litoral, descongestionando a la Playa de Las Canteras de dicho papel predominante.



- Litoral de Jinámar: desde Playa de La Laja hasta La Estrella.

Este tramo costero está conformado al norte principalmente por un acantilado de fuerte proyección vertical, cercenado en su continuidad hasta el mar por la construcción de la GC-1 y la presencia de escalones costeros, originados por la erosión marina.

En dirección sur, desde la Playa de La Laja hacia Jinámar, la costa cambia de configuración con sectores de laderas acantiladas, zonas de rasas intermareales de tamaño considerable, y playas de arena en la desembocadura de los barrancos.

La ladera de Jinámar, en el entorno de la Playa de La Condesa, alberga los últimos ejemplares silvestres de lotus kunkelli junto a la existencia de algunos yacimientos arqueológicos de poblados aborígenes.

Aunque se trata de uno de los pocos tramos no urbanizados en el entorno del asentamiento urbano de Las Palmas de Gran Canaria, está afectado por la existencia de infraestructuras y equipamientos de interés insular, como son el Complejo Ambiental de Salto del Negro, el Depósito Regulador de Aguas de Las Palmas y la Central Térmica y Potabilizadora de Piedra Santa, junto a un impactante desarrollo industrial y comercial en las laderas de Tivoli y de Jinámar, por su fuerte transformación de la topografía original.

Dado que se trata de una pieza territorial extremadamente sensible ante las alteraciones morfológicas, con una potencial incidencia paisajística sobre la entrada a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria desde la GC-1 y la GC-3, es necesario establecer, de forma definitiva, la estructura de su ordenación territorial atendiendo a las diferentes aptitudes territoriales de su entorno.

Antes de posibilitar cualquier actuación urbanística, o nueva autorización de usos, debe realizarse un estudio territorial de los valores, fragilidades, aptitudes y capacidad de acogida de las diferentes unidades geomorfológicas y paisajísticas de todo el ámbito, con el objeto de que ayude a definir el régimen de protecciones y usos deseado.

6.11.3.3.2. El ámbito litoral de la Plataforma Litoral del Este

- Litoral de Telde: desde La Estrella hasta Barranco de Silva

Este tramo costero está conformado por sectores de acantilado bajo, ya que no supera los 50 metros, que marca un perfil de costa muy abrupto y accidentado, entre cuyos salientes se engastan pequeños tramos de playa de escasa longitud normalmente asociados a la desembocadura de los barrancos.

Está constituida por un sustrato de basaltos recientes, recubiertos por arenas superficiales de dinámica dunar. Dado que se trata de un tramo urbanizado en su mayor parte, con asentamientos urbanos consolidados que se han ido ejecutando de forma fragmentaria en distintos enclaves, normalmente asociados a las principales laderas

costeras, existe la necesidad de asegurar una imagen integral de todo el borde litoral urbanizado.

Además, en algunos tramos aún quedan vestigios de especies vegetales amenazadas, como la piña de mar o *Atractylis preauxiana* en las lomas de Taliarte, junto a la existencia de algunos yacimientos arqueológicos de poblados aborígenes.

Se trata, por tanto, de posibilitar una actuación litoral integradora ordenando los usos públicos y privados en el frente litoral, mediante la creación de un paseo marítimo continuo y abierto. Esta tarea de reordenación del borde litoral urbanizado requiere la recuperación y tratamiento de la fachada marítima existente para dotarla suficientemente de espacios libres y zonas de estancia para el uso y disfrute del litoral a los núcleos residenciales colindantes.

La entrada en servicio de la GC-116, o vial costero de Telde, ha permitido rutas alternativas para el tráfico rodado en esta zona, lo que posibilita la mejora de la accesibilidad transversal entre los núcleos consolidados y su borde litoral.

Esta posibilidad de desarrollar corredores transversales de movilidad, peatonal o ciclista, permitiría enriquecer el contacto con los lugares de baño, incorporando nuevos usos de ocio o para eventos. A su vez, es una oportunidad para acometer la ordenación de las infraestructuras náuticas deportivas atendiendo a la incorporación de una oferta turística complementaria de calidad al servicio de las actividades de ocio y recreo en el mar.



- Litoral de Tufia: desde Barranco de Silva hasta la Península de Gando.

Este tramo costero está conformado por zonas acantiladas de baja altura, en torno a los 50 metros sobre el mar, que marca un perfil de costa muy abrupto y accidentado caracterizado por dos elementos de interés geomorfológico: las penínsulas de Tufia y de Gando.

La mayor parte de esta franja litoral está caracterizada por un sustrato basáltico reciente, recubiertos por arenas superficiales de dinámica dunar, que forman parte de un complejo de dunas fósiles sobre el que se asientan importantes comunidades vegetales dependiendo de la influencia marina en ellos.

Así, en su entorno alberga hábitats y especies amenazadas, tales como *Convolvulus caput-medusae*, *Atractylis preauxiana*, etc.

Además, alberga zonas de interés patrimonial, entre las que destaca sobremanera el poblado aborigen de la península de Tufia, así como valores de carácter arquitectónico y etnográfico que suponen una muestra de la arquitectura militar del período de entreguerras del siglo XX, entre las que destaca sobremanera el Lazareto de Gando y las antiguas baterías militares.

La zona arenosa de Tufia se alimenta a partir de las aportaciones en sentido Norte-Sur de arena fina volcánica del banco submarino situado frente a la Playa de Aguadulce, y continúa a lo largo del margen litoral hasta llegar al Barranco de Ojos de Garza.

La Península de Gando, junto con el Roque y la Baja del mismo nombre, destacan por el alto valor geomorfológico y paisajístico de las estructuras que las conforman.

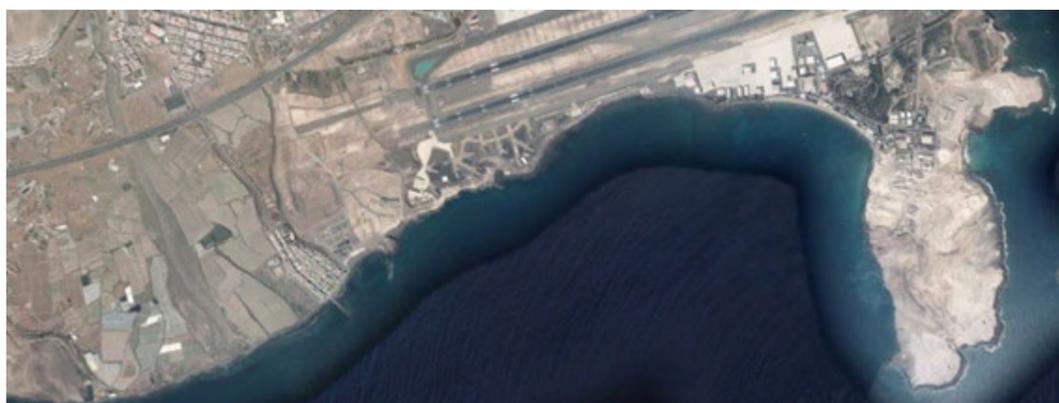
Por todas estas razones, se configura en un enclave con un especial valor insular por sus características ambientales, habiendo sido incluido como Zona de Especial Conservación y declarado como Sitio de Interés Científico.

Sin embargo, las actuales tensiones de ampliación del aeropuerto, la interrupción de la continuidad natural por asentamientos como Ojos de Garza, en la playa del mismo nombre, y los impactos asociados a los usos agrícolas e industriales de su entorno o a la presencia de la Base Aérea de Gando, dificultan la protección de la dinámica sedimentaria originaria.

Para asegurar la protección y recuperación de este tramo costero es necesario resolver, de forma ambiental y paisajísticamente adecuada, la franja de contacto de los suelos de actividades económicas, residenciales, aeroportuarias y de defensa con las zonas rurales y naturales colindantes. Esto pasa por impedir el tránsito de vehículos entre las zonas urbanizadas y el borde litoral, así como corregir e impedir la paulatina degradación ambiental del Sitio de Interés Científico de Tufia y de la Península de Gando, por las actuaciones puntuales llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Defensa en el límite de esta pieza territorial.

Con el objeto de armonizar la protección y restauración de este tramo costero, preservando la dinámica sedimentaria como elemento vital para asegurar la continuidad de los hábitats de interés presentes, es necesario establecer criterios de actuación con las administraciones competentes para ajustar las necesidades de crecimiento o adecuación de las infraestructuras aeroportuarias o militares a la conservación de los valores ambientales y patrimoniales existentes.

Esto pasa por no aumentar la degradación y alteración de los suelos en este tramo costero y favorecer la restauración de las zonas alteradas y la recuperación de la vegetación en peligro de extinción o amenazada existente.



- Litoral de Gando: desde la Península de Gando hasta Montaña Cercada.

Este tramo costero está cerrado al norte por la Península de Gando y al sur por la Montaña Cercada. Aunque el extremo norte de este tramo presenta bordes montañosos y acantilados de altura considerable, el frente central de la costa es muy tendido, existiendo entre tramos de pequeños acantilados o de costa baja varias playas. Entre ellas, destacan la Playa de Gando, la Playa de San Agustín y la Playa de El Burrero.

Este tramo alberga una vegetación halófila y psamófila bien conservada, con presencia de comunidades de macrófitos marinos en las charcas intermareales y salientes rocosos en el entorno de El Burrero, así como la presencia de especies amenazadas tales como *Convolvulus caput-medusae* y *Lotus arinagensis* en el Morro de El Burrero.

Por último, alberga valores patrimoniales de interés etnográfico como las salinas existentes junto a Montaña Cercada, que han de ser objeto de protección al estar relacionadas con actividades tradicionales ligadas a la producción de sal.

Por todas estas razones, se configura en un enclave con un especial valor insular por sus características ambientales, habiendo sido incluido como ZEC marina su franja costera.

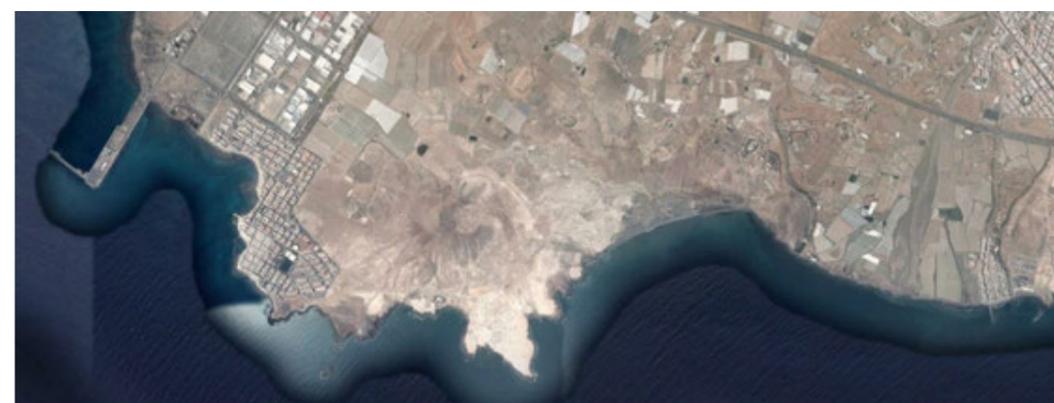
Se trata, por tanto, de una pieza territorial extremadamente sensible ante las alteraciones morfológicas, con muy diferentes aptitudes en función de las pendientes y su localización, a resultas de su potencial incidencia paisajística ya que resulta visible desde todo el litoral este insular.

Sin embargo, las actuales tensiones de ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria implican la interrupción de la continuidad natural por las instalaciones civiles y militares asociadas tanto a esta infraestructura como a la Base Aérea de Gando. Asimismo, los impactos asociados a las actuaciones puntuales llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Defensa en el límite de esta pieza territorial, dificultan la protección de sus condiciones naturales, particularmente en el borde costero al norte de la Península de Gando.

Para asegurar la protección y recuperación de estas condiciones naturales, es necesario resolver, de forma ambiental y paisajísticamente adecuada, la franja de contacto de las zonas de servicio aeroportuario con las zonas naturales colindantes. Para ello, es necesario establecer criterios de actuación con las administraciones competentes para ajustar las necesidades de crecimiento o adecuación de las infraestructuras aeroportuarias o militares a la conservación de los valores ambientales y patrimoniales existentes.

Con el objeto de armonizar la protección y restauración de los espacios y hábitats de interés presentes, resulta conveniente concentrar las actividades más intensivas al servicio de la población en el entorno del asentamiento urbano de El Burrero. Con ello, se asegura la conservación de la Bahía de Gando, evitando la degradación y alteración de los suelos en esta pieza territorial.

Esto pasa por impedir el tránsito de vehículos entre las zonas urbanizadas y el borde litoral, así como corregir e impedir la paulatina degradación ambiental de los bordes costeros favoreciendo la restauración de las zonas alteradas y la recuperación de la vegetación en peligro de extinción o amenazada existente.



- Litoral de Vargas: desde Montaña Cercada hasta Montaña de Arinaga.

Este tramo costero está conformado por zonas de bajo perfil costero, ocupado la mayor parte con playas abiertas que presentan conexión sedimentaria entre ellas, con transporte litoral en dirección Norte-Sur, aunque de valor reducido y limitado a las fracciones más finas de material. Destacan la Playa de Vargas, de cantos con presencia constante de viento; y la Playa del Cabrón, de arena fina con alto porcentaje de material orgánico, lo que le da un aspecto dorado.

En dirección sur, se vuelve más escarpado el litoral al bordear la Montaña de Arinaga con un escarpe basáltico poco potente, que sustenta a la paleo-playa arenosa de Arinaga, destacándose una serie de puntas e islotes entre los que se han formado varias calas y playas de corto desarrollo debido a la fuerte pendiente e irregularidad de los fondos submarinos.

En dichos escarpes existen zonas que han sido erosionadas por el mar y presentan pequeñas rasas con charcos intermareales y fondos de origen organógeno, donde se desarrolla abundante vegetación. Sus fondos son muy variados, presentando rajones, bajas, cuevas y veriles que terminan en una llanura arenosa de composición basáltica y organógena.

Por todas estas razones, este sector litoral constituye en su integridad un ámbito de extraordinario valor natural y paisajístico en el contexto insular, con fondos de destacado valor natural.

La totalidad del ámbito alberga valores florísticos y hábitats halófilos y psamófilos, con presencia de las mejores poblaciones insulares de *Convolvulus caput-medusae*, *Atractylis preauxiana*, *Lotus arinagensis* y otras especies vegetales nativas y endémicas amenazadas en Gran Canaria. De igual modo, constituye un hábitat para las aves esteparias amenazadas, y para algunas especies endémicas de invertebrados.

Partes de este ámbito están declaradas espacio natural protegido (como el monumento Natural de la Montaña de Arinaga) y como zona especial de conservación (ZEC marina de Playa del Cabrón y ZEC Punta de la Sal).

Por último, alberga valores patrimoniales de carácter etnográfico que han de ser objeto de protección, al estar relacionados con actividades tradicionales ligadas a la obtención de cal.

Con el objeto de armonizar la protección y restauración de este tramo costero, preservando la dinámica sedimentaria como elemento vital para asegurar la continuidad de los hábitats de interés presentes, es necesario establecer criterios de actuación con las administraciones competentes para ajustar las necesidades de crecimiento o adecuación de los asentamientos urbanos del entorno a la conservación de los valores ambientales y patrimoniales existentes.

Esto pasa por no aumentar la degradación y alteración de los suelos en este tramo costero y favorecer la restauración de las zonas alteradas y la recuperación de la vegetación en peligro de extinción o amenazada existente.



- Litoral de Arinaga: desde Montaña de Arinaga hasta Pozo Izquierdo.

Este tramo costero incluye la Bahía de Arinaga, al pie de la Montaña de Arinaga, de 1.5 kilómetros de longitud. Está orientada al sur, presentando una baja rocosa de origen organógeno que la subdivide en dos sectores y una playa, delimitada lateralmente por el dique del Puerto de Arinaga, sensiblemente paralelo a la desembocadura deltaica del Barranco de Balos.

El borde litoral hacia el sur es muy tendido, sensiblemente rectilíneo y de escasa pendiente media, con diversos salientes rocosos y una plataforma costera ancha con presencia de saladares y hábitats de matorral.

Existe un posible transporte general en dirección Norte-Sur, aunque muy reducido, dado que no hay volúmenes suficientes de material en la costa. Esta dinámica sedimentaria confluye en la Playa de Pozo Izquierdo, en la que se mezclan cantos con sedimento fino de origen volcánico.

Tiene alguna presencia puntual de elementos de interés florístico con algunas poblaciones de especies vegetales amenazadas como la *convolvulus caput-medusae*, así como también es zona de nidificación del chorlitejo patinegro o *charadrius alexandrinus*, una especie aviar amenazada.

Por último, las salinas existentes albergan valores patrimoniales de carácter etnográfico que han de ser objeto de protección al estar relacionadas con actividades tradicionales ligadas a la producción y envasado de sal.

La consolidación del asentamiento urbano de Playa de Arinaga y el desarrollo industrial del Polígono de Arinaga han transformado profusamente las condiciones naturales del entorno. Así, el sector de la Bahía de Arinaga está sometido al efecto de muro del paseo marítimo, que actúa como una pantalla que refleja las olas cuando hay temporales, con lo que provoca un barrido de sedimentos de la zona intermareal. Un apantallamiento que se ha visto afectado por la construcción del dique de abrigo del nuevo Puerto de Arinaga

El valor paisajístico de este tramo costero, actualmente no ocupado, y la previsión futura de la implantación de la zona de servicio del Puerto de Arinaga, requieren la armonización de los futuros crecimientos urbanísticos con la recuperación de los valores protegibles, evitando en la medida de lo posible las principales afecciones y adoptando las medidas compensatorias necesarias, cuando los impactos fuesen inevitables.



- Litoral de Tirajana: desde Pozo Izquierdo hasta Juncalillo del Sur.

Este tramo costero está conformado por una costa baja caracterizada por los aportes relevantes de sedimentos desde el Barranco de Tirajana, configurando una zona intermareal rocosa formada por cordones litorales de cantos procedentes del barranco, donde aparece de forma esporádica algún tramo de playa de arena fina. Su pendiente es muy suave, y durante la bajamar se forman grandes charcos de agua de mar confinada.

En su entorno de saladares y hábitats de matorral, alberga hábitats y especies de interés, así como también es zona de nidificación de aves esteparias y zona de estancia de aves migratorias.

Por todas estas razones, se configura en un enclave con un especial valor insular por sus características ambientales, habiendo sido incluido como Zona de Especial Conservación y Zona de Especial Protección para las Aves; e incluso se ha declarado como Sitio de Interés Científico el ámbito de Juncalillo del Sur.

Sin embargo, la interrupción de la continuidad natural por asentamientos como Pozo Izquierdo o Castillo del Romeral, y los impactos asociados a los usos extractivos de la cuenca del Barranco de Tirajana, así como la implantación de la Central Térmica de Juan Grande, dificultan una protección continua de las condiciones naturales originarias, principalmente en la zona terrestre.

Para asegurar la protección y recuperación de este tramo costero es necesario resolver, de forma ambiental y paisajísticamente adecuada, la franja de contacto de los suelos residenciales y de actividades económicas, conteniendo los desarrollos en los límites de la red viaria existente. Esto pasa por impedir el tránsito de vehículos entre las zonas urbanizadas y el borde litoral, así como corregir e impedir la paulatina degradación ambiental de la cuenca del Barranco de Tirajana y del perímetro del Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur, por las actuaciones puntuales llevadas a cabo en el límite de esta frágil pieza territorial.

Con el objeto de armonizar la protección y restauración de este tramo costero, preservando el ecosistema salobre existente como elemento vital para asegurar la continuidad de los hábitats de interés presentes, es necesario establecer criterios de actuación con las administraciones competentes para ajustar las necesidades de crecimiento o adecuación de los asentamientos residenciales y de actividades económicas a la conservación de los valores ambientales y patrimoniales existentes.

Esto pasa por no aumentar la degradación y alteración de los suelos en este tramo costero y favorecer la restauración de las zonas alteradas y la recuperación de la vegetación en peligro de extinción o amenazada existente.

6.11.3.3.3. El ámbito litoral de la Zona Turístico-Residencial del Litoral Sur



- Litoral de Maspalomas-Costa Canaria: desde Juncalillo del Sur hasta Pasito Blanco.

Este tramo costero está conformado por un borde de acantilado bajo y medio con orientación Noreste-Suroeste, donde se encuentran playas de desarrollo amplio flanqueadas por un extenso campo de dunas. Este campo dunar constituye una de las formaciones naturales más singulares de todas las Islas Canarias, tras las cuales se concentra el principal núcleo turístico de la Isla.

En estos sectores costeros se intercalan materiales volcánicos finos con cantos y gravas, detectándose también la presencia de arena de origen organógeno en algunas playas, como son Tarajalillo y El Águila, junto a Morro Besudo.

Al sur de Morro Besudo, la Playa de San Agustín, compuesta preferentemente por arena volcánica, inicia una costa de acantilado bajo recubierta de playa en casi su totalidad, apoyada en salientes rocosos naturales junto a la incorporación de espigones de protección, para la retención de los áridos en la Playa de Las Burras o la Playa de El Veril.

Al sur de El Veril, y después de atravesar un tramo de acantilado alto, se inicia la Playa del Inglés, de unos 2.5 kilómetros de longitud y orientación Este, para cambiar de dirección hacia el Sur durante casi 3 kilómetros una vez pasada la Punta de Masplalomas.

En este sector, en torno al delta del Barranco de Maspalomas, se ha configurado el campo de dunas y la charca de Maspalomas, ocupando la desembocadura sobre el afloramiento de los fondos rocosos, en los que la arena aparece y desaparece en función de los oleajes dominantes en cada época del año.

Este elemento natural de gran singularidad, se ha originado por la incorporación neta de material sedimentario procedente de los fondos de la plataforma costera y de los aportes que recorren longitudinalmente el litoral, a pesar de la reducida tasa de transporte (en torno a 10-15.000 m³/año). Este material se desplaza hacia el sur, movido por la acción de los oleajes, y hacia el interior del sistema dunar, movido por la acción del viento. En el entorno de la Punta de Maspalomas, el material parece perderse en fondos de mayor profundidad, desconectándose con ello del flujo sedimentario general.

Este campo dunar, la laguna litoral y el palmeral alledaño configuran un hábitat de aguas salobres de interés con presencia de tarajales acompañando las palmeras que, junto a su condición de zona de paso y estancia de aves migratorias, le otorgan un alto valor natural. En la zona marina, la presencia de seadales configura un ámbito de relevante interés para el alevinaje de especies pesqueras y marisqueras.

Existen dos entradas permanentes de agua de diferente naturaleza físico-química, mediante aportaciones bajo el terreno: la primera está situada en el principio o parte

más alejada del mar, que aporta agua dulce constantemente, la segunda se localiza en la barra de arena que separa el mar de la laguna, en donde se produce una filtración continua de agua de mar. Otros aportes esporádicos son las escorrentías del barranco y las mareas equinociales que, dependiendo de las condiciones atmosféricas, contribuyen al ciclo hidrológico con volúmenes extra de agua de mar.

Este espacio ha sido declarado Zona de Especial Conservación y Zona de Especial Protección para las Aves, tanto en su zona terrestre como marina; e incluso el delta del Barranco de Maspalomas, con parte del palmeral, la charca y el campo dunar, se ha declarado como Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas.

Igualmente, existen en su entorno algunos recursos de carácter histórico al haber sido enclave de antiguos poblados aborígenes, zona histórica de avituallamiento de agua y madera en las travesías transoceánicas y punto de origen del desarrollo turístico moderno en Canarias.

A partir de este punto, entre el Faro de Maspalomas y el Puerto de Pasito Blanco, se extiende la Bahía de Meloneras, cuyo borde de acantilado bajo está formado por aluviones y presenta varias playas intercaladas, con cantos y arena de origen volcánico.

Todo el borde y los fondos de esta bahía son abruptos, levantándose en la zona submareal próxima algunas bajas rocosas, de origen basáltico, dispuestas de forma escalonada, en las que crece una abundante y diversa flora marina.

Todo este sector se enmarca dentro del área de influencia sedimentaria del campo dunar de Maspalomas, y en él se puede producir un transporte litoral de carácter débil en dirección Oeste-Este, limitado a las fracciones más finas de material.

Salvo por las Dunas de Maspalomas, este tramo costero se encuentra completamente transformado por la actividad turística, con asentamientos urbanos consolidados de forma fragmentaria en distintos enclaves, normalmente asociados a las principales zonas de baño, configuradas por extensas playas naturales de arena dorada y algunos morros y laderas costeras.

Todo este crecimiento urbano se encuentra fuertemente influenciado por el trazado del Paseo de Costa Canaria, que le confiere una imagen integral a todo el borde litoral urbanizado.

Como principal corredor litoral, el paseo marítimo asegura la continuidad longitudinal en el borde costero, pero es necesario potenciar la accesibilidad transversal (en especial, peatonal) mediante la reorganización de las infraestructuras viarias y la jerarquización de las calles cercanas y colindantes.

La entrada en servicio de la prolongación de la GC-1, entre Bahía Feliz y Puerto de Mogán, ha permitido descongestionar algunos tramos de la GC-500 como principal ruta de evacuación del tráfico rodado en la mayoría de los enclaves turísticos de esta zona, lo que posibilita la mejora de la accesibilidad transversal entre los núcleos consolidados y su borde litoral.

Esto permitiría enriquecer el contacto de los núcleos turísticos con los lugares de baño, incorporando nuevos usos de ocio o para eventos. A su vez, es una oportunidad para acometer la ordenación de las infraestructuras náuticas deportivas atendiendo a la incorporación en el mar de una oferta de ocio y recreo complementaria de calidad al servicio de las actividades turísticas.

Se trata, por tanto, de posibilitar una actuación litoral integradora ordenando los usos públicos y privados en el actual frente litoral urbanizado, recualificando suficientemente los espacios libres y las zonas de estancia de los núcleos turísticos colindantes para el uso y disfrute del litoral mediante una oferta alternativa de actividades recreativas que complemente la peculiar concentración de plazas alojativas turísticas de este ámbito.

A su vez, esta recualificación urbanística aumentaría las oportunidades de mantener el equilibrio ecológico y la dinámica natural del campo dunar, al concentrar los usos y actividades en los entornos urbanos consolidados descongestionando de oferta complementaria las zonas más naturales y reconduciéndola a actividades de conservación, divulgación y puesta en valor de los valores y recursos naturales, culturales y paisajísticos protegidos.



- Litoral de Santa Águeda: desde Pasito Blanco hasta El Pajar.

En este tramo, la plataforma costera presenta un conjunto arrecifal formado por bolos y conglomerados rocosos que confieren un aspecto muy irregular a todos los fondos, en las que crecen una abundante y diversa flora marina, para terminar en un veril de gran pendiente.

Al oeste de Pasito Blanco comienza una costa de acantilado bajo, formada por aluviones con varias playas intercaladas, de arena y de cantos, que se levanta gradualmente hasta llegar a la Bahía de Santa Águeda. Con la excepción de la Playa de Montaña Arena, donde se produce una entrada de arena hacia tierra, no se aprecia dinámica sedimentaria significativa ni aporte de material procedentes de los barrancos, debido a las profundidades elevadas muy próximas a la línea de costa. Tampoco se aprecia impacto alguno de las obras ejecutadas en el transporte litoral, ni acumulaciones relevantes de sedimento.

Dado que se trata del único tramo no urbanizado dentro de la zona turístico-residencial de San Bartolomé de Tirajana, existe la necesidad de protección de los acantilados y laderas costeras, así como de los tramos finales de las laderas de los barrancos, para preservar en la medida de lo posible el carácter del actual paisaje litoral.

Se trata, por tanto, de un ámbito que debe tener establecida de forma definitiva, la estructura de su ordenación territorial, y particularmente su estructura viaria, ya que la carretera costera, la GC-500, no tiene capacidad y condiciones para asumir dicha función.

Antes de posibilitar cualquier actuación urbanística, o nueva autorización de usos, debe realizarse un estudio territorial de los valores, fragilidades, aptitudes y capacidad de acogida de las diferentes unidades geomorfológicas y paisajísticas de todo el ámbito, con el objeto de que ayude a definir el régimen de protecciones y usos deseado.



- Litoral de Arguineguín: desde El Pajar hasta Tauro.

Este tramo costero está conformado por la desembocadura del Barranco de Arguineguín y, a continuación, por la presencia continua de acantilados de diferente altura, que nunca superan los 80 metros, entre los que se superponen barrancos cortos y profundos que terminan en playas encajadas entre promontorios rocosos.

La ensenada de Tuaro, con la Playa del Cura al norte y la Playa de Tauro al sur, es el entrante de mayor dimensión de todo este sector de costa, albergando depósitos sedimentarios de gran estabilidad.

Dado que se trata de un tramo urbanizado en su mayor parte, con piezas turísticas consolidadas que se han ido ejecutando de forma fragmentaria en distintos enclaves, normalmente asociados a las laderas de los principales barrancos, existe la necesidad de asegurar una imagen integral de todo el borde litoral urbanizado.

Así, buena parte del borde litoral es ya plenamente artificial, al estar formado por una línea continua de diques de defensa, piscinas seminaturales, playas artificiales, calas de arena y obras de protección. Aun así, no se aprecia impacto alguno en el transporte litoral de los numerosos diques y espigones ejecutados en la costa, así como tampoco se aprecian acumulaciones residuales.

Se trata, por tanto, de posibilitar una actuación litoral integradora ordenando los usos públicos y privados en el frente litoral, mediante la creación de un paseo marítimo continuo y abierto, que dote suficientemente de espacios libres y zonas de estancia para el uso y disfrute del litoral a los núcleos turísticos colindantes.

Esta tarea de reordenación del borde litoral urbanizado requiere la recuperación y tratamiento de la fachada marítima existente. A su vez, es una oportunidad para acometer la ordenación de las infraestructuras náuticas deportivas atendiendo a la incorporación de una oferta turística complementaria de calidad al servicio de las actividades de ocio y recreo en el mar.



- Litoral de Tiritaña: desde Tauro hasta Puerto de Mogán.

Este tramo costero está conformado por un elevado acantilado, que termina en el Puerto de Mogán. La costa es muy profunda en las proximidades del litoral, con fondos configurados por roca volcánica y presencia de arena de forma discontinua. Sólo aparecen formaciones sedimentarias menores, dependientes de los aportes de barrancos de muy escaso desarrollo, como son el Barranco de Medio Almud, el Barranco de Los Frailes, la Playa de Tiritaña y la Playa de Taurito.

El propio Puerto de Mogán se incrusta en un borde acantilado, que alcanza en su pie profundidades de 15-20 metros.

Su excepcional valor natural y paisajístico radica en la extraordinaria calidad ambiental con una geomorfología espectacular, configurando un tramo costero de muy alto valor paisajístico, así como la presencia de especies vegetales de interés. Se trata de una costa con un gran equilibrio dinámico, de aguas limpias ya que todas las playas son estables, aunque de pendiente variable y escasa disponibilidad real de material.

Dado que se trata de un tramo inserto en la zona turístico-residencial del Sur insular, supone en sí misma una oportunidad para enriquecer con una oferta turística complementaria de gran calidad ambiental los productos turísticos que se desarrollan en ambos extremos: Anfi-Tauro y Puerto de Mogán.

Esta nueva oferta turística complementaria debe de caracterizarse por la conservación, divulgación y puesta en valor de los valores y recursos naturales, culturales y paisajísticos existentes.

Debido a su extraordinaria fragilidad y sensibilidad, no se admitirán excesos ni impactos que supongan una transformación intensiva e irreversible de las condiciones naturales de partida.

Por esta razón, antes de posibilitar cualquier actuación urbanística o nueva autorización de usos, debe realizarse un estudio territorial de los valores, fragilidades, aptitudes y capacidad de acogida de las diferentes unidades geomorfológicas y paisajísticas de todo el ámbito, con el objeto de que ayude a definir el régimen de protecciones y usos deseados.

6.11.3.3.4. El ámbito litoral del Cuadrante Insular Suroeste



- Litoral de Güigüi: desde Puerto de Mogán hasta Playa de La Aldea.

Este tramo costero está conformado por una costa acantilada de morfologías singulares con barrancos encajados, de laderas escarpadas y elevada pendiente, que sólo se abre al interior insular en el entorno de la desembocadura del Barranco de La Aldea, como antesala del Valle de La Aldea y la Cuenca de Tejada.

Los fondos submarinos son relativamente planos, con profundidades en torno a los 20 metros desde la playa. Tan sólo frente al Roque de la Marciega las isobatas se deforman irregularmente, poniendo de manifiesto la posible presencia de fondos rocosos en esta zona, plagada de islotes y pequeños salientes, parte de los cuales quedan al descubierto en bajamar haciendo imposible la navegación próxima a la costa.

Su excepcional valor natural y paisajístico radica en la extraordinaria calidad ambiental de sus recursos y la limpieza de sus aguas, así como la presencia de especies vegetales de interés y la nidificación de aves marinas amenazadas.

Por esta razón, se configura como Zona de Especial Conservación, tanto terrestre como marina, habiendo sido declarado parte del Parque Rural del Nublo, mientras que el sector de Güi Güi lo ha sido como Reserva Natural Especial.

Dado que se trata de un tramo inserto en las zonas más naturales del suroeste insular, no se admitirán excesos ni impactos que supongan una transformación intensiva e irreversible de las condiciones naturales de partida.

Por esta razón, cualquier autorización de usos debe de caracterizarse por la conservación, divulgación y puesta en valor de los valores y recursos naturales, culturales y paisajísticos existentes.

En el caso concreto de Playa de La Aldea, este tramo costero está conformado por una costa baja caracterizada por su sustrato arenoso y de canto, de origen sedimentario a partir del arrastre de materiales provenientes del delta que configura la desembocadura del Barranco de La Aldea.

En su entorno de saladares y hábitats de tarajales y matorral, alberga hábitats y especies de interés, así como también es zona de nidificación de aves esteparias y zona de estancia de aves migratorias.

Se trata del único tramo amplio de contacto del cuadrante insular suroeste con el litoral, con una incipiente infraestructura de apoyo náutico y viario que le permitirá estar bien comunicada con el interior y noroeste insular en el futuro.

Estas características territoriales posibilitan el futuro desarrollo de un producto turístico de gran calidad ambiental que sirva, a su vez, de punto de apoyo y acceso a la divulgación de las tareas de conservación y puesta en valor de los recursos naturales, culturales y paisajísticos existentes en todo este gran ámbito insular.

Este nuevo producto turístico debe de caracterizarse por el control en los excesos e impactos y la contención en la transformación intensiva e irreversible de las condiciones naturales de partida, dando protección a los acantilados y laderas costeras, así como a las zonas de saladares y aguas salobres.

Por esta razón, antes de posibilitar cualquier actuación urbanística o nueva autorización de usos, debe realizarse un estudio territorial de los valores, fragilidades, aptitudes y capacidad de acogida de las diferentes unidades geomorfológicas y paisajísticas de todo el ámbito, con el objeto de que ayude a definir el régimen de protecciones y usos deseados.



- Litoral de Tamadaba: desde Playa de La Aldea hasta Puerto de Las Nieves.

Este tramo costero está conformado por una costa acantilada de morfologías singulares, que se eleva abruptamente hasta 750 metros por encima del mar, entre los que se superponen salientes rocosos y barrancos encajados, cortos y profundos, que terminan en reducidas playas de cantos y grava.

Aquí la efectividad del transporte sedimentario litoral es pequeña, debido a la falta de sedimento, la poca anchura de la plataforma litoral, la profundidad de sus aguas y el alto grado de encaje de sus playas. Efectivamente, la plataforma litoral es muy corta, casi inexistente, de forma que se puede hablar de una elevación casi continua desde el fondo oceánico hasta la superficie, con clara orientación hacia la línea de costa.

Este tramo es prácticamente inaccesible, abriéndose al interior insular en el entorno de la desembocadura del Barranco del Risco, como antesala del Valle de Agaete y el Macizo de Tamadaba.

Su excepcional valor natural y paisajístico radica en la extraordinaria calidad ambiental de sus recursos y la limpieza de sus aguas, así como la presencia de especies animales y vegetales de interés.

Por estas razones, se ha declarado como Zona de Especial Conservación y Zona de Especial Protección para las Aves, tanto terrestre como marina, habiendo sido declarado como Parque Natural de Tamadaba.

Dado que se trata de un tramo inserto en las zonas más naturales del noroeste insular, no se admitirán excesos ni impactos que supongan una transformación intensiva e irreversible de las condiciones naturales de partida.

Por esta razón, cualquier autorización de usos debe de caracterizarse por la conservación, divulgación y puesta en valor de los valores y recursos naturales, culturales y paisajísticos existentes a partir de un estudio territorial de los valores, fragilidades, aptitudes y capacidad de acogida de las diferentes unidades geomorfológicas y paisajísticas de todo el ámbito, con el objeto de que ayude a definir el régimen de protecciones y usos deseados.

En el caso concreto del Puerto de Las Nieves, este tramo costero está conformado por una costa baja asociada a la desembocadura del Barranco de Agaete, caracterizada por sus rasas rocosas y playas de sustrato arenoso y de canto, de origen volcánico y sedimentario respectivamente.

La dependencia directa de toda esta franja litoral con la actividad portuaria y el crecimiento urbano de Puerto de Las Nieves, requiere de una actuación integradora para conformar un espacio urbanístico de calidad que no se vea condicionado totalmente por el tráfico rodado, como ocurre actualmente al encontrarse fuertemente

influenciado por el trazado de la principal vía de comunicación insular, la GC-2, y la estrechez geográfica del valle de Agaete.

Aún es más, la previsión futura de ampliación del Puerto de Las Nieves para acoger nuevos servicios portuarios, requiere la armonización de los futuros crecimientos urbanísticos con la recuperación de los valores protegibles, evitando en la medida de lo posible las principales afecciones y adoptando las medidas compensatorias necesarias, cuando los impactos fuesen inevitables.

6.11.3.3.5. El ámbito litoral del Cuadrante Insular Noroeste



- Litoral del Juncal: desde Puerto de Las Nieves hasta Sardina del Norte.

Este tramo costero está conformado por una costa acantilada de geomorfología espectacular, de cantiles modestos y pendiente no muy acusada, entre los que se encajan barrancos cortos y profundos, que terminan en playas de cantos y gravas.

Está caracterizado por presentar profundidades muy elevadas en las proximidades de la costa, con escasa dinámica sedimentaria de componente Norte-Sur. Su configuración geológica está principalmente formada por coladas basálticas, dando lugar a una especie de “delta volcánico”, que la erosión erosiva del mar a transformado en una costa escarpada, formando charcos intermareales de diferentes tamaños.

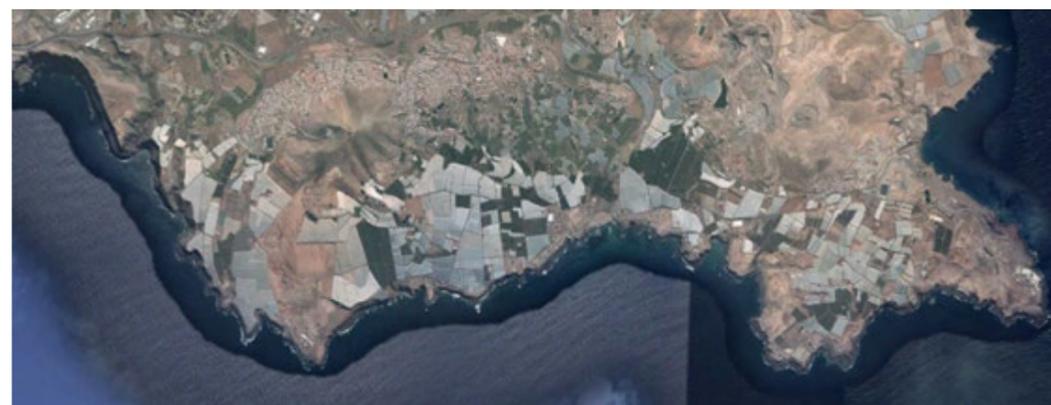
Presenta lugares y hábitats de interés para la avifauna, como las aves esteparias y las aves marinas, y alberga algunas poblaciones de especies vegetales de interés.

Por último, existen elementos de interés patrimonial cuyo entorno inmediato requiere de procesos de restauración y recuperación ambiental, en especial en las zonas más degradadas y con impactos ambientales cercanas a la actividad extractiva.

En general, se plantea la protección de todas las zonas naturales con objeto de recuperar la vegetación originaria en las mismas, así como los hábitats existentes, poniendo en relación el medio marino y el terrestre.

Se trata de un ámbito con condiciones para ser valorado para su declaración como espacio natural protegido, que permitiría conformar una amplia zona protegida al enlazar el Monumento Natural de la Montaña de Amagro y la Zona ZEC de la Costa de Sardina.

Por esta razón, cualquier autorización de usos debe de caracterizarse por la conservación, divulgación y puesta en valor de los valores y recursos naturales, culturales y paisajísticos existentes a partir de un estudio territorial de los valores, fragilidades, aptitudes y capacidad de acogida de las diferentes unidades geomorfológicas y paisajísticas de todo el ámbito, con el objeto de que ayude a definir el régimen de protecciones y usos deseados.



- Litoral del Noroeste: desde Sardina del Norte hasta Barranquillo Moreno.

Este tramo costero está conformado por una costa muy escarpada, debido a la acción dinámica del agua de mar, que bate muy fuerte en esta zona. Presenta acantilados de gran altura, muy erosionados por el oleaje. En este sector del litoral son poco frecuentes las playas de arena, predominando las playas de cantos y las rasas intermareales, que conforman charcos y piscinas naturales.

Al igual que en el litoral del Norte, los ambientes son muy diferentes, existiendo lugares donde el mar ha erosionado la costa en los que se desarrolla una flora totalmente diferente a la de los bordes costeros, con fondos submareales conformados por grandes bancos sumergidos de arena negra de origen volcánico. Cabe destacar como localidades interesantes por su variedad como Dos Roques, La Furnia y Caleta de Abajo.

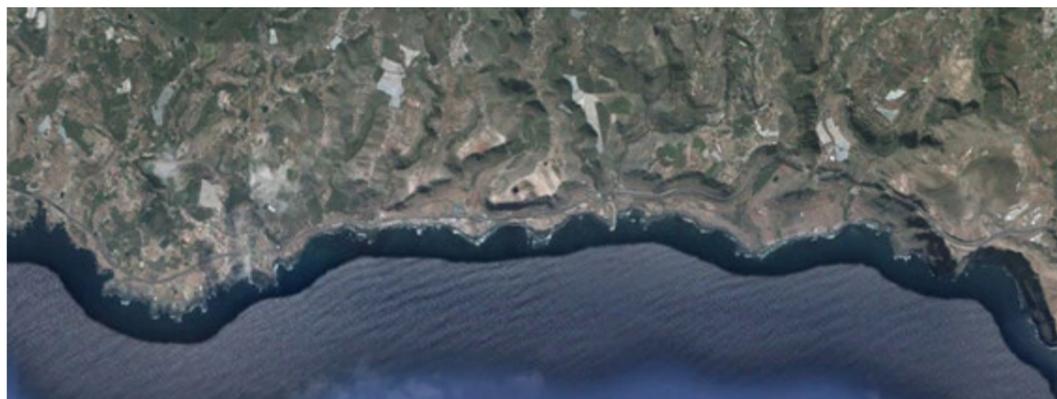
Existen elementos de interés patrimonial que han de ser objeto de protección, tanto de carácter arqueológico (como los yacimientos de El Agujero y Montañeta del Clavo) como de carácter etnográfico relacionado con actividades tradicionales ligadas a la producción agrícola intensiva, para la exportación.

Esta actividad intensiva de aprovechamiento agrícola ha configurado la transformación de las características naturales del suelo, cuyo entorno inmediato requiere de procesos de restauración y recuperación ambiental, en especial en las zonas más degradadas y con impactos ambientales cercanas a los principales asentamientos residenciales en la franja litoral, así como las zonas de vertidos existentes.

En general, se plantea la protección de las escasas zonas naturales que persisten con objeto de recuperar la vegetación originaria en las mismas, así como los hábitats existentes, poniendo en relación el medio marino y el terrestre.

Se trata de un ámbito con condiciones para establecer directrices territoriales de actuación que ayuden a configurar actuaciones litorales integradoras de recuperación del dominio público marítimo-terrestre y sus correspondientes servidumbres, mediante la incorporación de paseos marítimos y senderos litorales.

Estas medidas de estructuración de la accesibilidad deben, a su vez, facilitar la contención y crecimiento ordenado de los crecimientos, tanto residenciales como potencialmente turísticos previstos, con el objeto de que no afecten negativamente al paisaje de este tramo costero, ni a los recursos en presencia.



- Litoral del Norte: desde San Felipe hasta Bañaderos.

Este tramo costero está conformado por una plataforma litoral de escasa pendiente situada a los pies de unos grandes escarpes, que antiguamente fueron acantilados marinos, seccionados por la erosión producida por los barrancos. Dicha plataforma conforma una costa baja, con amplias zonas intermareales, a modo de charcas o piscinas naturales y seminaturales, y playas de cantos, siendo poco frecuentes las playas de arena.

Ahí donde el mar ha erosionado la costa, se ha desarrollado una flora totalmente diferente a la de los bordes costeros. Los fondos submareales próximos son mixtos, con grandes bancos sumergidos de arena negra de origen volcánico, debido al grosor y escasa movilidad de este material, que se ha ido acumulando al existir un cierto transporte sedimentario en dirección Este-Oeste.

Existen elementos de interés patrimonial de carácter etnográfico que han de ser objeto de protección al estar relacionadas con actividades tradicionales ligadas a la producción agrícola intensiva, para la exportación.

Esta actividad intensiva de aprovechamiento agrícola ha introducido artificialmente un sistema de bancales adosados al pie de los escarpes configurando la transformación de las características naturales del suelo. Sin embargo, el acuciante abandono de la actividad agrícola y las nuevas funciones territoriales, principalmente viaria, ha provocado que el entorno inmediato requiera de procesos de restauración y recuperación ambiental, en especial en las zonas más degradadas y con impactos ambientales cercanas a los principales asentamientos residenciales en la franja litoral, así como las zonas de vertidos existentes.

En general, se plantea la protección de las escasas zonas naturales que persisten con objeto de recuperar la vegetación originaria en las mismas, así como los hábitats existentes, poniendo en relación el medio marino y el terrestre.

Se trata de un ámbito con condiciones para establecer directrices territoriales de actuación que ayuden a configurar actuaciones litorales integradoras de recuperación del dominio público marítimo-terrestre y sus correspondientes servidumbres, mediante la incorporación de paseos marítimos y senderos litorales. A su vez, presenta lugares con condiciones naturales para el desarrollo de actividades deportivas ligadas al mar, de interés turístico.

Estas medidas de estructuración de la accesibilidad deben, a su vez, facilitar la contención y crecimiento ordenado de los crecimientos, tanto residenciales como potencialmente turísticos previstos, con el objeto de que no afecten negativamente al paisaje de este tramo costero, ni a los recursos en presencia.

6.11.3.4. Estrategias de ordenación para el ámbito litoral insular

Con carácter general, las determinaciones propuestas por este Plan se dirigen a la protección ambiental, cultural y paisajística del ámbito litoral insular, entendido como la franja variable de tierra y mar en el que se produce la transición entre el medio terrestre y el acuático, y es donde ambos ecosistemas se influyen mutuamente.

Esta franja variable presenta condiciones de ocupación, accesibilidad y fragilidad ambiental que deben ser consideradas a la hora de conciliar territorialmente el uso y disfrute del litoral con la articulación territorial y urbanística de los usos y actividades autorizables de manera compatible con los valores y recursos litorales en presencia.

De conformidad con los objetivos establecidos para el Sistema Costero, a raíz del diagnóstico informativo y del estado de la ordenación territorial y los recursos naturales realizado, las determinaciones de carácter ambiental en relación a la protección, restauración y potenciación de los recursos naturales en el ámbito litoral se dirigirán a la implementación de las siguientes estrategias de ordenación:

- Evitar los daños a formaciones sedimentarias y ecosistemas naturales singulares.
- Impulsar actuaciones de corrección de la dinámica sedimentaria.
- Reorientar el sector pesquero-marisquero hacia la gestión ambiental integrada de la costa.
- Potenciar la regeneración de especies y hábitats marinos en zonas deterioradas del ámbito litoral.

Respecto a las estrategias de ordenación tendentes a conciliar territorialmente el uso y disfrute del litoral con las actividades económicas, se orientarán las determinaciones de ordenación para:

- Frenar la ocupación y transformación de los tramos costeros no ocupados.
- Potenciar la declaración de espacios protegidos en el ámbito litoral.
- Controlar el vertido de residuos líquidos, los impactos ambientales y la contaminación costera.
- Reorientar el sector pesquero-marisquero hacia la actividad acuícola y turístico-deportiva.

Por último, las estrategias de ordenación conducentes a la articulación urbanística de las formas de uso y gestión del litoral deberán desarrollarse mediante determinaciones que posibiliten al planeamiento:

- Favorecer la implantación adecuada de usos y actividades compatibles en el litoral.
- Asegurar una mayor integración ambiental y paisajística de las implantaciones en el litoral.
- Evitar la desaparición o degradación de los valores naturales, culturales y paisajísticos del litoral.
- Promover actuaciones de recuperación de los valores y recursos del litoral.

7. El Área Metropolitana de Las Palmas

Se incluyen en este ámbito los territorios directamente vinculados a las funciones de capitalidad insular de Las Palmas de Gran Canaria, que afectan a su propio término municipal y al espacio articulado por el eje del Barranco de Guinguada que actúa de elemento de penetración territorial en torno al cual se genera un área de influencia urbana sometida a los requerimientos metropolitanos de dicha capitalidad insular, abarcando los territorios comprendidos entre el Barranco de Rosales-El Tarajal, al oeste de Bañaderos, y el Barranco de Silva al sureste, relacionando los municipios de Valsequillo, Santa Brígida, San Mateo y Teror con los de Telde, Arucas y Las Palmas de Gran Canaria.

7.1. La capitalidad insular y las dinámicas metropolitanas

Aunque el ámbito de influencia de las dinámicas metropolitanas se extiende a la totalidad del territorio insular, conceptualizada como Ciudad-Isla, lo que podríamos identificar directamente como área metropolitana, a efectos de análisis e identificación, estaría configurado por un extenso arco en el que se pueden distinguir tres coronas concéntricas, con diferentes problemáticas:

- 1) La capital insular, esto es el asentamiento nucleado de Las Palmas de Gran Canaria delimitado en su perímetro exterior por la vía de circunvalación GC-3.
- 2) La primera periferia metropolitana, que incluiría el resto de asentamientos nucleados y dispersos de Las Palmas de Gran Canaria y los asentamientos nucleados que son la cabecera municipal de Arucas, Santa Brígida y Telde.
- 3) La segunda periferia metropolitana, que abarcaría los asentamientos poblacionales nucleados, de polaridad urbana o polaridad rural de los municipios de Firgas, Moya, Teror, San Mateo y Valsequillo.

Estas tres realidades se entrelazan, yuxtaponen e intersecan de forma compleja y diversa, no pudiendo definir con exactitud geométrica los límites específicos. Sin embargo, presentan una evolución histórica interrelacionada apoyada en la atracción polarizante de Las Palmas de Gran Canaria como capital insular. Un primer asentamiento poblacional, devenido en principal aglomeración urbana, cuyos recursos productivos y de abastecimiento eran aportados por las ricas vegas agrícolas de Arucas, Santa Brígida y Telde.

7.2. Las Palmas de Gran Canaria: una capital insular centripeta

Ya se aludió al cambio de fase en el proceso de metropolización que comportó la ejecución y puesta en uso de la GC-3 como circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria. Esta nueva penetrabilidad periférica de la capital trajo además aparejada la demanda de localización – potenciada de hecho en los postulados del modelo de ordenación insular del PIO/GC 2004 – de grandes equipamientos de escala metropolitana (hospitales, ciudad deportiva, complejos comerciales) incrementando ostensiblemente la accesibilidad de los ya existentes (como el campus universitario).

Sin duda, los efectos de dicho cambio de fase han resultado, en primera instancia, beneficiosos. Se ha reducido la pulsión atractora del centro urbano tradicional liberando al tejido de la ciudad de la interferencia de los flujos intransulares, al tiempo que se han desahogado considerablemente dichos flujos al quedar reforzada la red territorial de accesibilidad en su

conjunto. La circunvalación ha posibilitado además la diversificación de los accesos a la ciudad, relajando de este modo la tensión de condensación del tejido residencial sobre la traza de los antiguos ejes de penetración.

De este modo, las funciones propias de la centralidad urbana se distribuyen en el contorno del tejido urbano, apoyadas y articuladas sobre la traza de los corredores exteriores (GC-1 y GC-2), del nuevo corredor interior (GC-3 desde Piedra Santa hasta Arucas) y de sus principales transversales, en especial en lo que al mallado territorial se refiere la avenida urbana GC-23 en el Barranco de La Ballena (correspondiente a la primera fase de la circunvalación).

Así, los servicios centrales de carácter administrativo, financiero y el tejido comercial urbano abierto cualificado permanecen en la ciudad baja pautando la franja litoral desde la Isleta a San Cristóbal con un mosaico de centralidades urbanas de especialización diferenciada, asociada a la evolución en el tiempo del tejido urbano. Desde la centralidad comercial y financiera del entorno de Mesa y López al centro histórico y comercial de Vegueta-Triana, pasando por el moderno centro administrativo entre el Parque de San Telmo y la Plaza de la Feria.

Por otra parte, la nueva accesibilidad periférica que proporciona la GC-3 ha proyectado al entorno de la misma la pulsión de crecimiento, aflorando nuevas centralidades vinculadas a los grandes equipamientos comerciales (Las Arenas, Siete Palmas, La Ballena), deportivos (Ciudad Deportiva de Gran Canaria, o los campos de fútbol de La Ballena) o docentes (Campus Universitario de Tafira) que han aglutinado en torno a sí a una importante masa de población.

Una población desplazada en buena medida de otros distritos de la capital pues, paradójicamente, el crecimiento poblacional bruto de la ciudad es prácticamente nulo. El nuevo distrito de Siete Palmas o la extensión de Tamaraceite y Lomo Los Frailes han acogido esta relocalización de la masa poblacional. Con menor intensidad, dado que la ausencia de suelo vacante requiere la transformación del tejido antiguo inadecuado a las nuevas necesidades, se han producido renovación edificatoria en La Isleta, Guanarteme o Arenales. Así como algunas extensiones puntuales de baja densidad en el eje transversal de Los Giles a Costa Ayala, o en torno a Tafira y San Francisco de Paula.

Este reposicionamiento de las centralidades urbanas en el perímetro de máxima accesibilidad del mallado territorial deja, sin embargo, “en el desconcierto” a todo el apelmazado tejido urbanístico residencial que ocupa el espacio intermedio entre la ciudad baja y las nuevas centralidades periféricas. Todo un conjunto de distritos o barrios con un nivel dotacional relativamente bajo, que se encontraban originariamente en la periferia urbana, pasan ahora a ocupar una posición intermedia o geoméricamente central. Paradójicamente, carecen de las características tipológicas, espaciales, infraestructurales y de servicio que se requieren para conformar y caracterizar la centralidad urbana.

A ello contribuye tanto el escaso dimensionado de la trama como la inadecuada tipología edificatoria y sus déficits dotacionales, lo cual queda ejemplificado en dos problemáticas fundamentales fácilmente identificables:

- **La diferencia de cota entre la ciudad baja y la ciudad alta**

Esta divergencia altimétrica complica la fluidez de las relaciones transversales entre ambas, de forma que los ejes que articulan esta relación son insuficientes y, en algún caso, de trazado no del todo adecuado para soportar las relaciones urbanas intensas y completas que comporta la dinámica de centralidad. Así, los principales ejes a los que se circunscriben estas relaciones son:

- GC-110, que es la antigua carretera de Tafira en torno a la que se articulan los crecimientos suburbanos más antiguos de la ciudad apoyados en la vía de penetración al centro de la isla. Con la entrada en servicio de la GC-3 y la GC-4 ha quedado descargada de buena parte de su carácter conectivo, dejando en evidencia la fragmentación y falta de transversalidad de su recorrido

interurbano con vacíos como el Pámbaso, Barranco Seco, Llano de Las Brujas o Lomo del Viejo.

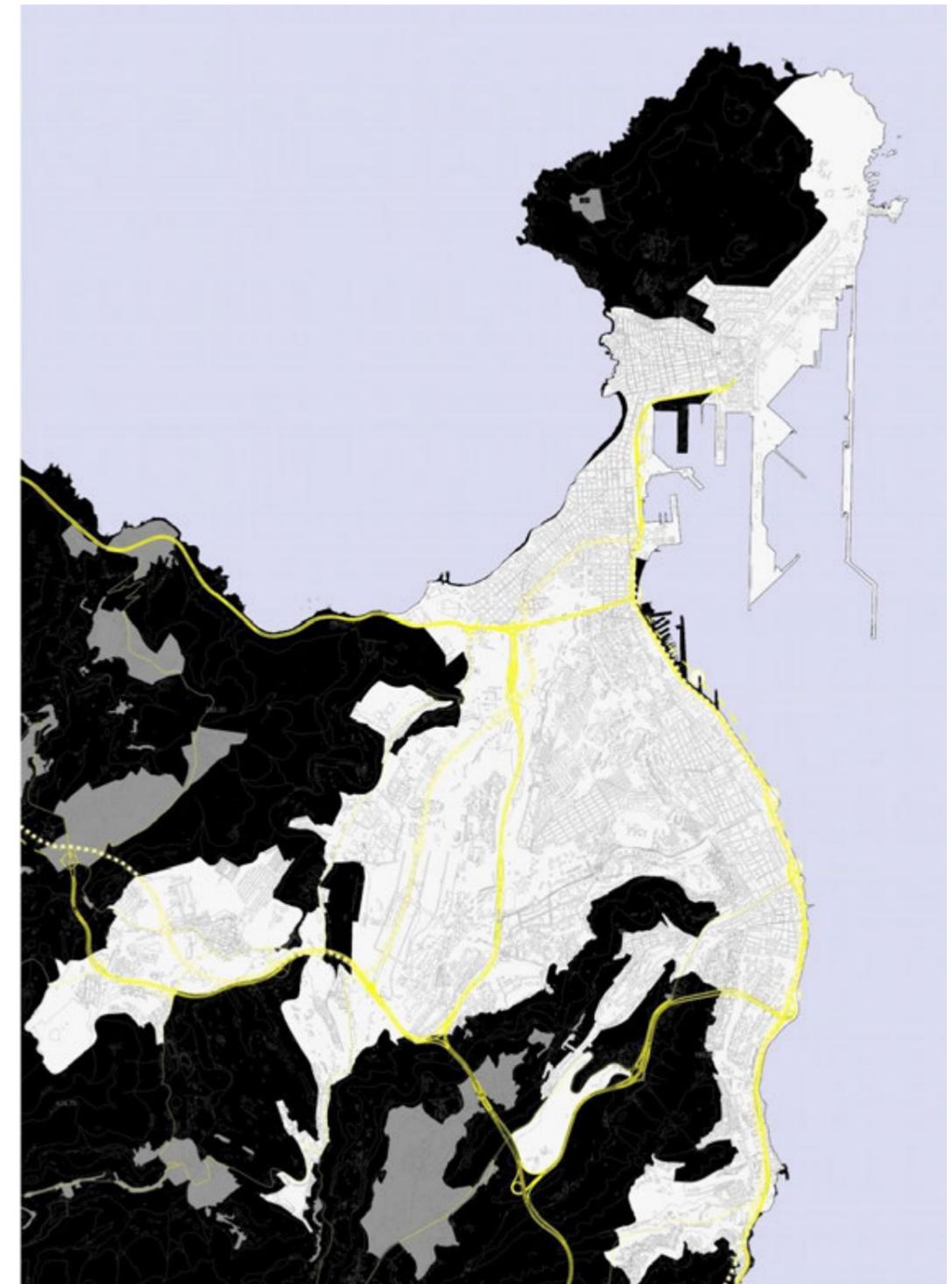
- Carretera de Mata, que permite la subida desde Bravo Murillo hasta Miller Bajo y La Paterna. Esencialmente, tiene un desarrollo suficiente y características urbanas adecuadas para asumir dinámicas más complejas, salvo por la duplicidad de ejes viarios que se produce en algunos tramos donde el “vacío infraestructural” supone una brecha entre los tejidos residenciales a ambos márgenes, como ocurre entre Divina Pastora y Cruz de Piedra.
- Juan XXIII como eje que conecta la GC-1 con Schamann y Escaleritas a través de un tortuoso vial urbano, de intrincado desarrollo y elevada pendiente, subiendo por el Barranquillo de Don Zoilo. Una conexión que en su tramo inferior concentra una serie de dotaciones y servicios de carácter supra-insular, y que queda truncada en su último tramo forzando al “callejeo” para buscar alternativas de conectividad con los barrios de la ciudad alta.
- Avenida de Escaleritas, igualmente con un desarrollo suficiente sobre el que se vertebra buena parte de los crecimientos residenciales autónomos de la ciudad alta, articulando la derivación hacia la GC-3 de buena parte de la movilidad de los mismos. Presenta características urbanas adecuadas para asumir dinámicas más complejas si no fuese por lo consolidado de sus bordes y lo congestionado de sus conexiones con los principales corredores viarios, que requieren ser repensados.
- GC-23 de conexión entre la GC-2 y la GC-3 penetrando por el Barranco de La Ballena. Sobre este eje se han dispuesto algunas de las dotaciones insulares más relevantes como el nuevo Hospital Universitario de Gran Canaria Doctor Negrín o la Institución Ferial de Canarias, mejorando la accesibilidad, aunque por sus características topográficas no ha favorecido la conectividad transversal remarcando la fragmentación y distanciamiento de sus bordes urbanos, como ocurre entre La Feria y El Pilar con La Minilla y Escaleritas.
- Mesa y López, como principal eje urbano articulador de la ciudad consolidada en su extensión hacia el oeste por la ciudad baja hasta su enlace con la GC-3 en la Plaza de América. Esta avenida eminentemente urbana se ve truncada por el tejido residencial desarticulado de Guanarteme, que fuerza a “callejear” por él para acceder a los nuevos desarrollos urbanos en El Rincón, por un lado, y en Chile, por el otro, con un fuerte desnivel entre ambos difícil de resolver simplemente prolongando esta conexión.

Las insuficiencias detectadas provocan además de una base insuficiente para la generación de centralidad en el tejido intermedio, ante la falta de elementos urbanos vertebradores, un efecto añadido de desplazamiento de los flujos internos de la ciudad al nuevo canal de la GC-3 al facilitar mejor acceso “en trasera” a los centros de servicios.

De esta forma, los tramos comprendidos entre los principales nudos de acceso a los equipamientos metropolitanos dispuestos absorben, a su vez, un importantísimo caudal de tráfico de agitación local que satura los puntos de acceso a la ciudad e interfiere con los flujos intrainsulares de largo recorrido en un fenómeno inverso al apuntado en la diagnosis del PIO/GC 95.

Evidentemente este problema, que podríamos denominar de “saturación prematura de la GC-3”, está amplificado por un importante déficit en la concepción y ejecución de este eje, tanto por la disposición de los enlaces (que acometen en puntos carentes de canales de reparto adecuados al caudal que absorben y con muchas dificultades de redimensionado o mejora) como por la práctica inexistencia de viario de servicio que

diversifique los puntos de penetración en la trama urbana reduciendo los enlaces de la trama urbana con la GC-3.



- **La interferencia del tejido productivo económico sobre el tejido residencial**

El tejido productivo económico, asentado en posiciones inicialmente periféricas respecto de la centralidad urbana, ha quedado imbricado también ahora en una posición topológicamente intermedia al desdoblarse la centralidad urbana, esto es, ha

quedado absorbido por la trama urbana residencial. Esta situación afecta al menos a los siguientes sectores industriales:

- Miller Bajo, que en todo caso mantiene una buena conectividad con el nuevo corredor interno de la GC-3 en su extremo oeste, si bien en una posición de contacto con el tejido residencial que genera fuertes interferencias mutuas tanto en la dinámica urbana normal como en los flujos de acceso y salida a la GC-3 y en la conexión con la ciudad baja a través de la Carretera de Mata. Su posición centrada y bien comunicada respecto a barrios muy populosos merece una reflexión en cuanto a la posibilidad de su adecuación y transformación en los bordes de contacto con el tejido residencial trayendo usos industriales para incorporar equipamiento que cualifique su centralidad.
- Escaleritas, con unas condiciones de accesibilidad similares a los descritos para Miller Bajo, tiene una mayor componente de usos terciarios, de carácter comercial y empresarial, y por tanto afines al tejido residencial. No obstante, el perfil de las empresas aquí localizadas y el consumo de suelo que comportan merece reflexión en cuanto a la oportunidad de incrementar el “rendimiento” de este suelo, en términos de generación de dinámica de centralidad urbana, ajustando los usos para incentivar su desarrollo nodal.
- Las Torres, que ha quedado incorporado a los desarrollos de tejido residencial de su entorno perdiendo su autonomía viaria quedar absorto por las urbanizaciones colindantes hasta el punto de que su accesibilidad se resuelve desde las calles previstas o la adaptación urbana del viario existente. De todos modos, su esquema concéntrico asegura su especialización económica debiendo reflexionarse sobre el contacto intersticial con las piezas residenciales y de equipamiento de su entorno, desde el punto de vista paisajístico y de adecuación urbana.

Como se ve, más allá de constituir un problema a resolver, la situación descrita para el tejido productivo económico ahora incrustado en la trama urbana residencial ofrece también una oportunidad para rescatar estos ámbitos, reincorporándolos como motores de las nuevas dinámicas urbanas. La transformación de estos tejidos a usos y actividades en los que apoyar las dotaciones y equipamientos necesarios permitiría ofrecer servicios propios suficientes para conformar una nueva centralidad urbana de ámbito local. Esto permitirá reforzar y cualificar los distritos urbanos intermedios, de forma que sean capaces de absorber buena parte de la dinámica urbana de la población residente, minimizando los flujos centripetos y los de agitación en torno a la GC-3.

Estos dos problemas fundamentales aquí explicitados presentan una envergadura troncal. Por un lado, de la estrategia definida en el PIO/GC se deduce la importancia estratégica de consolidar un cinturón articulado de equipamientos metropolitanos vinculados a la circunvalación, como forma de romper la dinámica monocéntrica favoreciendo el desarrollo de las centralidades periféricas escalonadas, amén, por supuesto, de facilitar el acceso a estos equipamientos del conjunto de la población insular.

A estas alturas se hace evidente que la GC-3, en sus condiciones actuales, no reúne las condiciones necesarias para soportar el importante rol territorial que le asigna la planificación insular y autonómica, ni siguiera contando con la próxima ejecución de la denominada Fase IV, que conectará con la GC-2 y la GC-20 en la costa de Arucas. Se plantea aquí pues un problema no previsto en la planificación insular que el presente documento debe resolver, o establecer las bases para ello, en aras a garantizar la solvencia y capacidad del mallado territorial en este tramo tan crítico, para refortalecer su papel como estructura básica del Modelo de Ordenación Insular.

Por otro lado, se perfila al tiempo que un objetivo, una estrategia para favorecer la renovación urbana fomentando la especialización de tejidos. Una estrategia que podría tener además la

ventaja añadida de su viabilidad económica, dado que el desplazamiento de la actividad industrial a suelos más independientes del tejido residencial y mejor conectados con el sistema de accesibilidad insular, amén de los beneficios que generan para el funcionamiento de ambos tejidos, permite rescatar un espacio en el corazón de la ciudad para usos urbanos cualificados de incommensurable valor de posición y por ende inmobiliario.

7.2.1. El refuerzo de la imagen de capitalidad de la centralidad urbana tradicional

Las propuestas del PIO/GC 1995 y del PIO/GC 2004 dirigidas a reforzar la imagen de la capitalidad insular de Las Palmas de Gran Canaria en el Modelo de Ordenación Insular mantienen plena vigencia al día de hoy. La concentración urbana de Las Palmas de Gran Canaria conserva en el Modelo de Ordenación Insular el apreciable valor de centro articulador del territorio y de sus relaciones económicas, que deben aún reforzarse.

Para ello son precisas intervenciones de estructuración interior, para la mejora de su funcionamiento, para refuerzo de la eficacia de sus sistemas generales, y la regeneración de sus espacios públicos y de su equipamiento de rango insular. Los elementos principales de la estructura propuesta para este ámbito venían referidos a cinco espacios estratégicos directamente vinculados a los objetivos insulares:

- El borde costero de levante, con la GC-1 regenerada como corredor urbano, dotación recreativa y espacio libre.
- La costa de poniente articulada por el Paseo de Las Canteras como sistema metropolitano de espacios recreativos, culturales y turísticos.
- El recinto portuario como infraestructura productiva básica, articuladora de actividad económica, integrada en la ciudad mediante nuevos espacios dotacionales urbanos y de actividad empresarial.
- El territorio periférico interior, articulado por la GC-3, como espacio revalorizado para actividades y servicios de rango metropolitano, y ámbito de regeneración de los modos de asentamiento periférico.
- El corredor geográfico del Barranco de Guinguada como articulador del suburbio moderno y de los principales espacios naturales de uso colectivo metropolitano.

A partir de esta concepción, los frentes marítimos de levante y poniente se configuraban como las franjas territoriales donde la ciudad consolidada había de regenerar sus capacidades de capitalidad y su liderazgo mercantil, de servicios y turístico-recreativo.

Cada una de estas franjas marítimas, con sus oportunidades e identidades bien diferenciadas, debe ser considerada como un elemento complejo, mixto, integrado por infraestructuras, espacios de oportunidad y elementos naturales, en cuya reorganización esté básicamente presente, a la vez que el propio interés urbano local, la responsabilidad de las transformaciones que han de producirse a escala insular.

Esta relevancia supralocal requiere la articulación instrumental, cronológica y física de las prioridades e iniciativas de las administraciones local, insular, autonómica y estatal, además del impulso económico de la iniciativa privada.

Si bien, básicamente por razones de complejidad en la coordinación interadministrativa, estas actuaciones no se han podido materializar en la práctica, han sido ya objeto de un amplio debate ciudadano que no ha hecho otra cosa que ratificar el consenso general sobre la necesidad de acometerlas.

En todo caso, además de suscitar el interés ciudadano por contribuir a la consolidación de la actuación en la planificación de objetivos de la acción pública, los diferentes concursos desarrollados sobre el tema han permitido también profundizar desde una óptica diversa en la

reflexión sobre los problemas y valores latentes del tejido central capitalino. Se han puesto así sobre el tapete algunos elementos “nuevos” sobre los que una lectura actual de la situación debe hacer énfasis, con el objeto de optimizar el diseño instrumental de las actuaciones:

- **La conexión logística del Puerto con el mallado de accesibilidad territorial**

El objetivo a conseguir es nuevamente evitar las interferencias entre los flujos urbanos y los relacionados con el transporte de mercancías que requieran mejoras y especializar su conexión directa con la red de accesibilidad territorial dado que actualmente este flujo utiliza el canal de la Avenida Marítima hasta los distintos puntos de articulación con la malla territorial (Julio Luengo, Lady Harimaguada, La Laja) contribuyendo considerablemente a su saturación.

- **La recuperación del Istmo como espacio de articulación de los frentes de Levante y Poniente**

Más allá de una operación de interrelación de los espacios lúdicos abiertos de los dos frentes litorales de la ciudad, esta actuación tiene también una importante carga simbólica y de reivindicación de la singularidad geográfica del soporte territorial de la ciudad y su evolución histórica. El Istmo como fusión de ambos frentes en un brazo que conecta con la Isleta forma parte además de la memoria histórica y el imaginario colectivo de la ciudad que debe ser repensado en su articulación urbana.

- **El paisaje protegido de La Isleta como referente urbano**

Como extensión de la reflexión sobre la puesta en valor y recuperación del Istmo se revitaliza también el interés del Paisaje Protegido de la Isleta como referente paisajístico o iconográfico, hasta ahora sólo entendido en tanto que telón de fondo del paisaje urbano capitalino. Al paso de los años, una nueva opción se ha ido consolidando para incorporar, de forma controlada, al uso ciudadano esta pieza territorial como un espacio libre cualificado con equipamientos singulares. Esta propuesta implica mejorar su permeabilidad con el tejido urbano que lo bordea, pero también induce a intensificar la reflexión disciplinar sobre el barrio de La Isleta y cuáles deben ser las claves de la evolución de este tejido urbano, con un alto valor identitario en la conformación histórica de la ciudad.

7.2.2. Los barrancos como eco-corredores de interrelación de lo urbano, lo rural y lo natural

Ya en el PIO/GC 2004 se señaló la importancia que en la recalificación del tejido urbano capitalino adquirirían los ejes geográficos de los barrancos que atraviesan la ciudad tanto en su potencialidad como espacios libres a incorporar al paisaje y uso urbano, como por su cualidad de canales transversales de conexión de la ciudad con el interior de la isla asumiendo la condición de eco-corredores de intercambio de “fluidos” ambientales entre el sistema rural, el urbano y el natural. Así pues, en el contexto capitalino el presente documento ratifica las propuestas del PIO/GC 2004 incorporando nuevos ejes geográficos.

- **Barranco de Tenoya**

Como límite natural entre los municipios de Arucas y Las Palmas de Gran Canaria, articula territorialmente sus respectivas periferias en un ámbito de marcado carácter agrícola, con valores etnográficos y paisajísticos de cierta relevancia.

Su cauce pone en relación el Corredor Litoral de la GC-2 con el Corredor Interior de la GC-3, que lo atravesará debiendo solucionarse su integración paisajística para evitar una fragmentación innecesaria, aproximándose hasta el mismo centro del asentamiento nucleado de Teror. Este último tramo funciona esencialmente como eje de cualificación

ambiental y paisajística, permitiendo la formalización de unos límites urbanos definidos en los distintos asentamientos que se asoman a sus bordes. Por otra parte, los tramos finales en su aproximación a la costa en Tenoya y Costa Ayala son susceptibles de acoger usos más intensos, como espacios libres de articulación de ambos tejidos residenciales así como equipamientos metropolitanos de cierto rango ligados a la calidad ambiental del paisaje agrícola existente.

- **Barranco de Tamaraceite**

Este sinuoso cauce atraviesa las principales piezas territoriales del actual crecimiento urbanístico de Las Palmas de Gran Canaria, como son Guanarteme, Las Torres, Siete Palmas, Tamaraceite y San Lorenzo. Se trata de un recorrido angosto y lleno de meandros que ha quedado desligado de dichos desarrollos urbanos.

La oportunidad de potenciar su transversalidad viene ligada a la suma de actuaciones territoriales ahí previstas, tanto desde el PIO/GC 2004 (Parque Litoral de la Música y Parque Periurbano de las Charcas de San Lorenzo) como desde el planeamiento municipal (Parque de las Creaciones), cuya ligazón apoyada en la traza del barranco debe favorecer la articulación de dichas actuaciones entre sí tanto como con los tejidos residenciales colindantes atendiendo a los valores ambientales, patrimoniales y etnográficos presentes por su pasado agrícola y militar.

- **Barranco de Guinguada**

Principal elemento territorial vertebrador del Área Metropolitana de Las Palmas en su configuración actual, sobre cuyos bordes se han asentado los principales tejidos residenciales desde el litoral al interior insular. Se trata de un corredor geográfico de relevancia ambiental, paisajística y etnográfica con pervivencia de actividades tradicionales junto a elementos urbanos de gran centralidad, por lo que requiere de un cuidado diseño multidisciplinar, ya en parte avanzado a partir del PIO/GC 2004, para su integración territorial con los tejidos, redes y sistemas por los que transita dicho cauce.

La cualidad estructurante a la escala insular de estos corredores y la riqueza de argumentos territoriales que aglutinan e interrelacionan en virtud de su naturaleza de ejes territoriales convierten de hecho a los barrancos en elementos claves de la nueva propuesta de este Plan Insular como vertebradores de la Red de Espacios Libres de Interés Insular.

7.2.3. Las nuevas piezas de relevancia territorial ligadas al trazado de la GC-3

Además de los barrancos hay tres grandes piezas limítrofes con el tejido urbano y articuladas por el corredor de circunvalación de la GC-3 que adquieren enorme relevancia por su cualidad de vacíos territoriales en posiciones estratégicas para la definición del modelo tendencial tanto de la capital en sí como del entorno metropolitano y la isla en su conjunto.

- **Llanos de Guinea**

Esta pieza está delimitada al este por el barranco y el asentamiento nucleado de Tamaraceite, y al oeste por la GC-210 de conexión de Los Giles con Costa Ayala.

Por su gran superficie posee unas innegables cualidades, tanto por sus características topográficas como topológicas, para desempeñar un papel relevante en el desarrollo futuro de la capital. Además, la pieza posee una situación de atalaya sobre la ciudad baja que la hace claramente perceptible desde el resto de la ciudad, convirtiéndola en el telón de fondo que define el skyline urbano a poniente; por lo tanto, cualquier desarrollo futuro de la pieza debe considerar en primer lugar la incidencia paisajística sobre el conjunto urbano.

Estas cualidades la convierten obviamente en una pieza apetecible para la promoción inmobiliaria residencial, destino no obstante contrario a la lógica que se deriva de la diagnosis territorial, que apunta como ya se expuso a un estancamiento en el crecimiento poblacional bruto de la ciudad. Pero sobretodo es contradictorio con el principio de eficiencia territorial, que propugna la contención del crecimiento extensivo y la potenciación de la renovación urbana en pro del refuerzo de otras centralidades, con el objeto de arbitrar un sistema equilibrado de centralidades escalonadas en el contexto metropolitano.

En suma, las condiciones expuestas hacen de esta pieza un ámbito idóneo para albergar grandes espacios libres y equipamientos de escala metropolitana en coexistencia con el tejido productivo primario asociado a la actividad agrícola, con un alto nivel de exigencia en la calidad paisajística de cualquier actuación.

Sin embargo, debe ser resuelta su articulación interna con el tejido urbano, hoy restringida a la GC-3, superando la barrera geográfica física que supone el barranco de Tamaraceite para conectar mediante ejes urbanos alternativos con el resto de la ciudad.

Los únicos crecimientos urbanísticos admisibles deben ser los de remate de los asentamientos de polaridad urbana de Los Giles, Casa Ayala y Costa Ayala, así como el desarrollo de tejido productivo económico previsto en el planeamiento municipal en la pieza localizada al norte de Tamaraceite y al sur del suelo industrial de La Cazuela y que este Plan propone potenciar en el contexto de la estrategia de especialización y concentración del tejido productivo económico.

- **Charcas de San Lorenzo**

La pieza territorial de las Charcas de San Lorenzo está delimitada al norte por la GC-3 que la separa del asentamiento nucleado de Tamaraceite, al oeste por la carretera de San Lorenzo a Tamaraceite y al sur y este por los asentamientos nucleados de San Lorenzo y Almatriche respectivamente.

Esta pieza, al igual que la anteriormente descrita, posee un valor estratégico para la conformación del sistema metropolitano, tanto por sus características paisajísticas como por la enorme accesibilidad que le confiere su emplazamiento.

Los fuertes condicionantes ambientales y etnográficos de este ámbito identifican una forma tradicional de transformación del medio que ha dado lugar, con el tiempo y el abandono de los usos productivos, a un gran vacío estructurante que equilibra los intensos desarrollos urbanísticos habidos en su perímetro.

Reúne por tanto las condiciones idóneas para albergar grandes espacios libres equipados de escala metropolitana, en la línea de lo propuesto en el PIO/GC 2004, si bien repensando la orientación deportivo-inmobiliaria que llegó a plasmarse en la planificación urbanística municipal y potenciándose el valor paisajístico y la cualidad de vacío estructurante que la pieza ostenta.

- **Lomas de El Sabinal y Salto del Negro.**

La pieza territorial de las Lomas de El Sabinal y Salto del Negro está delimitada por la confluencia entre la GC-1 y la GC-3 hacia el sur, y el perímetro urbano de Salto del Negro en el norte. Se extiende desde la zona del nunca ejecutado Parque de Atracciones Tívoli – que ha terminado por bautizar el ámbito y definir el paisaje del punto de acceso a la ciudad, conformando una ostensible cicatriz de importante impacto paisajístico que degrada la imagen de la propia ciudad – hacia el interior, por el Lomo de El Sabinal.

Esta pieza, de complejas características topográficas que la hacen inapropiada para su uso urbano intenso, aglutina sin embargo otras condiciones que le confieren también un valor estratégico en la definición del nuevo orden territorial metropolitano.

Su posición externa a la ciudad consolidada e intermedia entre los dos asentamientos nucleados principales de la isla le confiere una gran accesibilidad, si bien la actual resolución de los accesos es insuficiente e inadecuada a las dimensiones, características geográficas y usos potenciales de la pieza.

Contiene el Complejo Ambiental del Salto del Negro, dotación de escala insular que requiere ampliar sus instalaciones, incluyendo un nuevo vaso de vertido, hacia el sur, en dirección al área extractiva existente, dada la casi total colmatación de su vaso de vertido. La existencia de una explotación extractiva adyacente al Complejo, en la plataforma superior de los acantilados de La Laja, permite generar sinergias entre ambas actividades al ser compatibles, de forma que el complejo ambiental puede ir ocupando zonas inactivas permitiendo su restauración paisajística.

Además de las terrazas abandonadas del Tívoli, contiene también el Depósito Regulador Municipal y un parque empresarial de pequeña escala en el borde oeste de la salida sur del túnel de la GC-1.

La orientación de uso futuro de esta pieza pasa por considerar las preexistencias e impactos descritos, así como su accesibilidad y valor de posición, debiendo necesariamente establecerse para cualquier desarrollo un muy alto nivel de exigencia en su adecuación paisajística.

7.3. La Primería Periferia Metropolitana: los asentamientos intermedios

En esta primera periferia del arco metropolitano cuyo borde estaría conformado por los núcleos cabecera de Arucas, Santa Brígida y Telde se dispone una amplísima y potente corona de asentamientos de población y características muy diversas.

La condición común de estos desarrollos en lo que se refiere a su origen no es otra que la dinámica de proyección de crecimiento inherente al proceso de metropolización.

Ya comentamos que el estado previo a la ruptura del modelo monocéntrico concentrado en la capital comportaba una situación de colapso y congestión tal del tejido urbano que inevitablemente los nuevos crecimientos se veían proyectados hacia afuera en una búsqueda por la población de entornos más naturalizados y menos congestionados aunque bien conectados con la capital. Este proceso dio lugar al desarrollo de un importante número de asentamientos residenciales de densidad media-baja articulados fundamentalmente en torno a tres vías:

- **GC-110 de acceso al centro y carretera de Bandama-La Atalaya**

Que aglutina el tejido residencial de baja densidad de mayor entidad en la primera periferia metropolitana, conformando un asentamiento extensivo a caballo entre los municipios de Las Palmas y Santa Brígida, cuya estructura básica obedece a la simple adición de promociones residenciales de baja densidad, si bien en algunos casos apoyadas en pequeños núcleos de tejido más denso de carácter tradicional (Tafira, La Atalaya) y origen rural.

- **GC-100. Carretera de Telde a Tafira por Marzagán.**

Con un tejido residencial más heterogéneo, de origen vinculado más bien a procesos de condensación de tejido rural en nucleaciones de bordes difusos que se alternan con promociones residenciales de baja densidad de nuevo cuño. Esta doble articulación ha dado lugar a polaridades rurales o polaridades urbanas indistintamente implantadas sobre el territorio, en torno a antiguas vías agrarias constituidas ahora en ejes principales.

- **GC-300 de conexión Tamaraceite-Arucas.**

En este corredor se alternan también tejidos residenciales de naturaleza diversa. Las más próximas a Arucas se conforman como proyección externa del casco, con un tejido más denso de trama regular y edificación entre medianeras alternada con promociones repetitivas de edificación en hilera. Los más alejados de la influencia directa de la carretera insular e insertos en entornos más naturalizados, se decantan por un tejido de baja densidad con abundancia de desarrollos repetitivos (adosados en hilera) alternados con la vivienda unifamiliar aislada.

Aunque con matices derivados de su origen diverso, su naturaleza (regular o no) y las características del soporte territorial sobre el que se asientan, la primordial característica común a estos asentamientos es su carácter de “núcleos-dormitorio”, carentes de los rasgos necesarios para asumir el papel de centralidad ni siquiera a la escala inmediata de servicio a la población residente.

La estructura interna de estos asentamientos carece normalmente de elementos claros de vertebración de la actividad urbana, sin hitos referenciales o espacios de concentración de servicios o dotaciones. Las calles se ciñen a la estructura rural previa en el caso de los núcleos más densos que se compartimenta con criterios de parcelación económica homogénea, sin atender a ningún principio de jerarquía interna. En los desarrollos residenciales de baja densidad la estructura obedece igualmente a criterios de rendimiento económico de las promociones con parcelaciones regulares y tipologías repetitivas incrustadas, más que insertas, en un territorio de orografía compleja y gran fragilidad paisajística.

Un problema común a la práctica totalidad de estos asentamientos es la mala resolución de los bordes de contacto con el medio rural o natural en el que se insertan: bordes indefinidos en los que la edificación impone al relieve servidumbres de geometría, que no de orden, en un caos de tejidos ramificados abiertos extendiendo siempre tentáculos hacia el territorio no ocupado.

Por otra parte, si bien como hemos dicho, estos asentamientos carecen por regla general de rasgos de centralidad urbana, sí actúan en cierto modo como nodos de atracción o condensación residencial de tal forma que en su periferia se organiza todo un entramado de edificación dispersa, en un tejido absolutamente disgregado y ampliamente extendido por la primera corona metropolitana.

Estos núcleos actúan pues como amplificadores en el medio rural y natural, de los ecos de la dinámica de atracción metropolitana, de tal forma que casi podríamos afirmar que en esta primera periferia metropolitana el disperso edificatorio, si bien anclado en la compleja estructura rural del soporte territorial sobre el que se extiende, obedecen más en su formación, funcionamiento y perfil poblacional a dinámicas derivadas de la metropolización, que a procesos de ocupación ligados a actividades productivas en el medio rural.

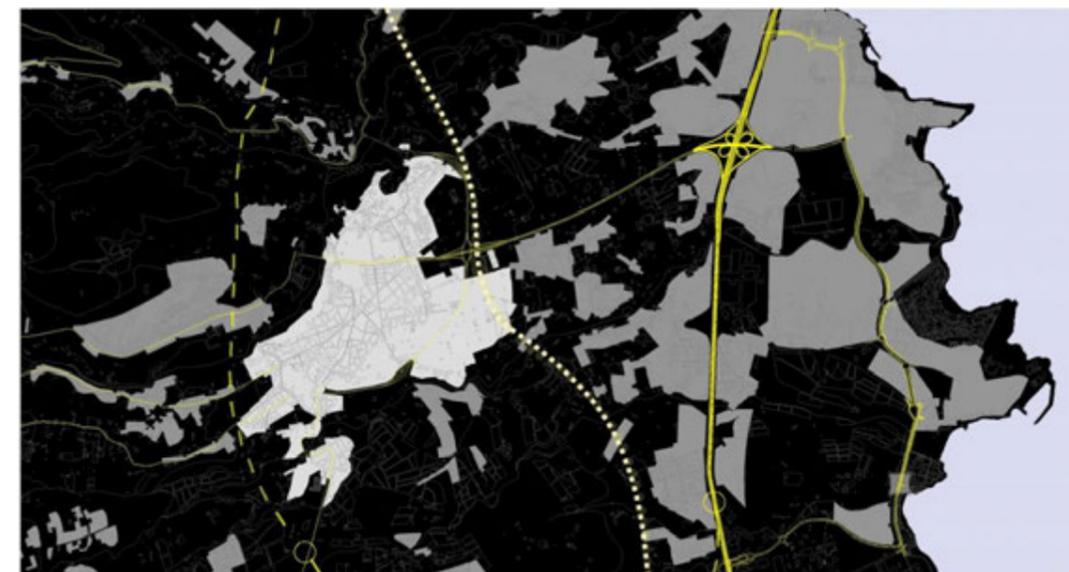
7.3.1. Telde

De los núcleos de primer orden jerárquico que articulan el sistema territorial metropolitano, sin duda Telde es el que mayor relevancia territorial ostenta, tanto por sus dimensiones y la población que aglutina, como por las características geográficas del soporte territorial sobre el que se asienta y su posición estratégica en la malla de accesibilidad territorial y por ende en el modelo territorial a escala metropolitana e insular.

Frente al estancamiento de la capital insular en lo que se refiere al crecimiento poblacional, Telde sin embargo ha mostrado una enorme pujanza, incrementando ostensiblemente su población en los últimos años.

Indudablemente este fenómeno deriva del proceso natural de evolución del fenómeno metropolitano, inducido y potenciado por el ya comentado “cambio de fase” que en este proceso supuso la ejecución de la GC-3.

No obstante, tanto la rapidez en el crecimiento como la dispersión territorial de los ámbitos más demandados para las nuevas promociones residenciales han acarreado la conformación de un tejido desestructurado, con insuficiente nivel de dotación y servicios y sobre todo carente de un rol definido como centralidad urbana de relevancia territorial.



Decir esto puede resultar contradictorio en apariencia con la enorme pujanza del tejido productivo económico que el municipio aglutina, tanto en el polo de desarrollo industrial y empresarial ligado al aeropuerto (Salinetas-Goro-Parque Aeroportuario) como el tejido comercial y de servicios en torno a la GC-1.

No obstante, la escala territorial de estos desarrollos supera la exclusivamente municipal, configurándose como piezas de relevancia estratégica en la escala metropolitana e insular.

No cabe duda pues de que el papel relevante que Telde debe asumir en el desarrollo insular requiere un profundo reenfoque del modelo de crecimiento y producción de tejido urbano hasta ahora imperante.

El problema reside en que la dinámica de desarrollo de una centralidad residencial acorde a las apuestas territoriales del municipio requiere de unos ritmos más sosegados que permitan la decantación de los procesos más complejos de articulación de usos urbanos y sobre todo de un modelo definido que potencie la concentración del crecimiento en torno al núcleo cabecera del municipio, frente a la atracción polarizante de la GC-1 que ha comandado ahora el proceso.

7.3.1.1. El crecimiento residencial en el corredor costero de Telde

El corredor costero de Telde, es decir, el ámbito comprendido entre la GC-1 (su franja inmediata de influencia) y la costa, es el que ha asumido la mayor proporción de crecimiento, en dos franjas claramente diferenciadas:

- **La costa**

En un continuo de núcleos articulados entre sí por el vial costero. Esta nueva infraestructura ha resuelto buena parte de los problemas de saturación de la GC-1 en este tramo por el tráfico de agitación local de relación internúcleos.

No obstante restan aún por desarrollar las actuaciones propuestas por el PIO/GC 2004 dirigidas a incrementar sensiblemente el nivel dotacional de los núcleos costeros para

reducir su dependencia exclusiva de las relaciones metropolitanas incluso en lo que se refiere a las pequeñas dotaciones de escala local.

En este ámbito el crecimiento debe limitarse a los suelos clasificados y/o en ejecución actualmente (Taliarte, Bocabarranco, La Mareta) con las holguras necesarias para resolver y rematar los núcleos actuales.

▪ **Los bordes de la GC-1**

En los que se disponen los núcleos de Las Huesas, El Calero, Casas Nuevas, Marpequeña y Las Remudas, alternándose en el borde este con tejido productivo económico mixto y grandes equipamientos comerciales (Las Rubieras, La Mareta).

Estos núcleos están en su mayor parte conformados por un tejido poco esponjado y mal articulado de viario estrecho y con carencia de espacios interiores y servicios que favorezcan la consolidación de pequeñas centralidades locales.

El tejido dominante está conformado por manzanas compactas de edificios entre medianeras de tres plantas de altura media.

Se localizan en los entornos de los enlaces de la GC-1 con los principales ejes de conexión con el casco de Telde y la costa (Ctra. del Calero, Avda. del Cabildo) de forma que los flujos de escala local interactúan con los de ámbito metropolitano sobrecargando estos enlaces que constituyen también los puntos de acceso de la población a los servicios metropolitanos.

Se hace evidente la necesidad de desarrollar viales paralelos a la GC-1 que limiten en trasera la extensión de estos núcleos y mejoren la relación entre ellos y diversifiquen los itinerarios de acceso y salida eliminando la presión sobre los enlaces.

7.3.1.2. Los crecimientos apoyados en los ejes transversales de conexión entre el casco de Telde y la GC-1

Buena parte del crecimiento urbano de Telde se ha desarrollado apoyándose en los ejes de relación del casco con la GC-1, fundamentalmente en la carretera del Calero y la carretera de La Pardilla. En ambos casos los únicos elementos vertebradores/organizadores del tejido urbano son la propia carretera y la intrincada red de pistas agrícolas que acceden a la misma, de manera que la estructura urbana resultante es extremadamente débil, sin más centralidad que la lineal que les confieren los viales en que se apoyan y a los que saturan, restringiendo enormemente su papel de conectores transversales entre el casco urbano de Telde y la GC-1.

Las relaciones metropolitanas del casco de Telde se ven así constreñidas a la Avenida del Cabildo como único eje capaz de canalizar con cierta solvencia los flujos transversales a la GC-1.

El tejido urbano que conforma los desarrollos anclados en las carreteras del Calero y la Pardilla tiene las mismas connotaciones suburbanas descritas para los desarrollos a ambos lados de la GC-1, con el agravante en este caso de que los desarrollos no tienen un contorno definido.

El territorio se ha ido colonizando a saltos, a costa del suelo agrícola que se encuentra absolutamente imbricado con el tejido urbano difuso ampliando la tensión de ocupación del suelo hasta un vasto hinterland que comprende la práctica totalidad de la Vega de Telde, comprendida entre el cauce del Barranco Real de Telde y el de las Bachilleras, anticipando casi las trazas de lo que puede convertirse a futuro en una vasta masa de tejido urbano indiferenciado y desestructurado sin centralidades definidas y graves carencias dotacionales.

El carácter arborescente de estos desarrollos y su imbricación con el tejido rural productivo les convierte en el mejor ejemplo de la problemática expuesta sobre el espacio frontera siendo vital en este caso que la planificación territorial y urbanística establezcan las pautas y adopten las decisiones que permitan reconducir estos procesos fijando una estructura territorial adecuada

como soporte del crecimiento potenciando la cristalización de áreas de centralidad urbana diversa, y sobre todo, estableciendo medidas que rompan la tensión de borde en el espacio frontera y permitan que el suelo productivo mantenga su productividad en coexistencia pacífica con el tejido urbano al que debe ir incorporarse manteniendo en lo sustancial su cualidad de vacío con valor estructurante.

7.3.1.3. La corona de asentamientos periféricos vinculados a la GC-100 y a los ejes de penetración al interior insular

Al oeste de la circunvalación de Telde, y apoyados en el arranque de los ejes más antiguos de conexión con Las Palmas de Gran Canaria e Ingenio (las trazas norte y sur de la GC-100) y los de penetración al interior (GC-80 de San Roque, GC-130 a Cazadores y especialmente GC-41 a Valsequillo) se dibuja una amplia corona de asentamientos de población, con diferente grado de concentración y entidad territorial, relacionados en sus dinámicas urbanas con el casco de Telde a modo de asentamientos satélites:

• **La Barranquera-Lomo Cementerio**

Apoyados sobre la carretera GC-100 de conexión con Ingenio, estos barrios de extensión hacia el sur conforman el vértice más oriental de un triángulo que se abre hacia el interior en dirección al núcleo de La Medianía y que contiene una cantidad importante de asentamientos y edificación dispersa apoyados sobre la red de caminos agrícolas que se dispone esencialmente siguiendo la directriz de los lomos (Lomo Salas, Lomo Catela, etc.) entre barrancos.

La entidad de la dispersión revela aquí un tejido rural a caballo entre una dinámica productiva agraria intensa pero muy atomizada y una pulsión de conformación de tejido residencial parasitario del casco.

Se hace preciso en este ámbito arbitrar mecanismos que impidan la extensión y consolidación de este tejido difuso, anulando en lo posible la tensión de crecimiento del casco en una dirección totalmente inadecuada por las características geográficas y naturales del soporte territorial, amén de que dicho crecimiento sería contrario a la estrategia de articulación de Telde en el Modelo de Ordenación Insular.

• **San José-La Herradura**

Estos asentamientos surgen como cabeceras de la extensión del casco apoyada en la GC-41 de conexión con Valsequillo. Estos núcleos presentan una más clara definición de sus límites, dado que los imperativos geográficos (relieve y disposición de los cauces de barranco) delimitan y restringen los ámbitos con condiciones para el desarrollo urbano, minimizando los riesgos de extensión difusa del tejido residencial.

La problemática se centra más aquí en la resolución de los problemas de saturación de la GC-41 sobre la que gravitan los flujos de relación con el casco y la accesibilidad territorial de la población de estos núcleos y del municipio de Valsequillo.

Es también importante preservar el valor estructurante por su posición y sus características topográficas de la ladera norte del Barranco Real de Telde en su aproximación al casco tangente a los citados barrios de San José y La Herradura, pues corre el riesgo de convertirse en la zona natural de extensión de estos núcleos perdiéndose así su enorme potencial para conformar un gran espacio verde equipado con capacidad de estructurar el tejido residencial de esta corona de asentamientos en la extensión residencial del casco hacia el oeste.

• **Jinámar pueblo y polígono**

A su paso por Jinámar la GC-100 adquiere el carácter de frontera entre dos mundos claramente diferenciados en su estructura y en la naturaleza del tejido urbano que los compone. El pueblo de Jinámar presenta las características claras de un tejido más antiguo decantado a partir de una estructura previa de poblamiento rural que se condensa en el borde este de dicha carretera, que adquiere así la función de eje vertebrador y aglutinante de la dinámica urbana.

Al oeste de la GC-100, tras la primera hilera de edificación que asoma a la vía, el tejido residencial se entremezcla con el suelo productivo conformando un sistema a caballo entre lo urbano y lo rural de bordes poco definidos análogo al descrito en las extensiones de El Calero y La Pardilla.

Al otro lado de la GC-100, el Polígono de Jinámar representa una concepción radicalmente opuesta de la conformación de la ciudad, concepción alimentada de los postulados del movimiento moderno. Asentándose en uno de los contextos geográficos más cualificados de este corredor costero insular, el Valle de Jinámar sustentó una urbanización residencial resuelta de forma paradigmática en la pureza de su diseño, en el que priman los grandes espacios libres y la amplitud y claridad del entramado viario que lo estructura, con reservas de suelo suficientes para dotaciones y equipamientos.

Sin embargo, el Polígono de Jinámar adolece de problemas palpables en el sustrato social que apuntan hacia un fracaso en la conformación de dinámicas urbanas positivas, en el sentido de vertebrar socialmente a la población aumentando su calidad de vida.

Evidentemente la raíz principal de estos problemas hay que buscarla en las políticas sociales, pero es necesario también reflexionar sobre las características que debe reunir el tejido urbano para propiciar dichas dinámicas urbanas positivas, y entre ellas sin duda está la densidad óptima, no de población, sino de tejido, de sustancia urbana, que probablemente requiere de una mayor compacidad que la presente en el polígono. Y de otro lado, es preciso también reflexionar sobre cuál debe ser el perfil idóneo de actividades o mezcla de actividades que propicia la conformación de la dinámica urbana positiva.

La suficiencia de equipamiento o dotaciones no parece bastar. Quizás una de las claves para la conformación de una centralidad urbana activa y rica en relaciones es que resulte atractiva y por tanto sea “usada” no solamente por la población que reside en ella, sino por un más amplio marco poblacional que en este caso implica al menos los municipios de Telde y Las Palmas. Un atisbo de estas cuestiones está empezando a consolidarse en torno al Parque Comercial de Las Terrazas, en el borde costero, aunque demasiado alejado de donde se asienta la población.

En todo caso, la futura ejecución de la tangencial de Telde adquiere aquí especial relevancia como oportunidad para vertebrar una nueva centralidad más cercana al corazón de dicho asentamiento poblacional a la que incorporar nuevas piezas receptoras de servicios y equipamientos metropolitanos.

Su trazado debe cumplir los objetivos territoriales de amplia escala de refuerzo de accesibilidad del corredor interior liberando a la GC-100 de la tensión de flujos de relación entre Telde y Las Palmas de Gran Canaria.

Asimismo, debe ser capaz de articularse con estas nuevas piezas cuidando muy especialmente de no introducir mayor confusión en la definición del tejido urbano de Jinámar, cuya vertebración interna podrá ser asumida por la liberada GC-100 articulando la fusión pacífica de las tramas urbanas del Polígono y el Pueblo de Jinámar.

7.3.1.4. El Casco de Telde

Frente a la naturaleza difusa de los crecimientos descritos y la ausencia aún de las condiciones necesarias para la cristalización de centralidades urbanas, en el casco de Telde, cabecera municipal, sí se advierten los condimentos que se requieren para ostentar el rol de centralidad territorial, si bien se advierten también determinados déficits estructurales que obstaculizan la consolidación de dicho papel.

La resolución, desde un enfoque adecuado, de estos déficits constituye el reto más completo que el municipio debe abordar en los próximos años.

En efecto, si bien el casco de Telde presenta la complejidad y riqueza de actividad que se requieren para consolidar una dinámica de centralidad urbana, dicha actividad se sustenta en un tejido excesivamente “apretado” de manzanas compactas de edificación entremedianeras de tres plantas de altura media, con calles muy estrechas sin aceras de dimensiones adecuadas para el tránsito y un trazado complejo e intrincado soportado en la estructura agraria subyacente conformando así una red en la que sólo unas pocas calles tienen el desarrollo y posición adecuadas para vertebrar el conjunto urbano, si bien carecen en todos los casos de la sección y diseño necesarios para ejercer este papel estructural.

El problema latente en el tejido urbano de Telde deriva del salto cualitativo de enorme magnitud que ha supuesto el tránsito de una centralidad sustentada en la economía agraria y por tanto con las características de ruralidad inherentes a las Villas a una situación de preeminencia en el nuevo modelo de sostenibilidad territorial por su valor de posición respecto de la capital y los principales centros de transporte (Aeropuerto/Puertos).

A la rapidez de este cambio, que no ha podido ser aún digerido por la dinámica de desarrollo del tejido urbano se le añade el carácter remedial del planeamiento que hasta la fecha ha renunciado a plantear grandes reformas estructurales sobre el tejido existente, volcando sólo en los nuevos desarrollos dichos requerimientos, de manera que si bien con una articulación deficiente con el tejido antiguo, es en las nuevas extensiones (Arnao, San Juan) donde la ciudad concentra su voluntad de adaptarse a los nuevos tiempos y al rol de centralidad territorial que a Telde le corresponde.

La Avenida del Cabildo y la circunvalación de Telde se han convertido en los elementos troncales de la articulación del casco con el mallado territorial, además de conformadores también de la nueva estructura básica de accesibilidad interna de la ciudad.

No obstante la potencia de los flujos que canalizan estos ejes y el diseño de su trazo limitan su capacidad de articulación transversal (perpendicular a su trazo) limitación que requiere ser superada tanto para mejorar la interrelación de los tejidos históricos de San Gregorio y San Juan como para permitir la articulación de la nueva centralidad urbana emergente al este de San Juan y su proyección este apoyado sobre el eje de la Avenida del Cabildo.

7.3.1.5. Los barrancos como eco-corredores de delimitación urbana, rural y natural

En la misma línea expuesta para el caso de la capital, en Telde también adquieren los barrancos una funcionalidad diferenciada de relevancia territorial, atendiendo a su posición, dimensiones y características:

- **Barranco de Jinámar**

Principal elemento territorial vertebrador del Polígono Residencial de Jinámar configurado como principal Parque Urbano, requiere repensar su articulación con el resto de la pieza territorial que irriga.

Por un lado, hay que resolver su integración con los usos económicos intensivos de su borde litoral; por otro lado, la integración de las infraestructuras previstas con las

actividades tradicionales y los elementos de relevancia ambiental, paisajística y etnográfica en el entorno del pueblo de Jinámar.

En especial, hay que prestar atención a la prolongación de la GC-3 hasta Telde, la remodelación urbana de la GC-100 y la implantación de la estación intermodal del TGC como elementos que reforzarán la capacidad de centralidad urbana en el encuentro de los tejidos residenciales de Marzagán, Pueblo de Jinámar y Polígono de Jinámar.

- **Barranco Real de Telde**

Pieza de valor paisajístico que se constituye en principal elemento territorial de contención del crecimiento urbano de Telde hacia el norte, profundizando en la integración ambiental de los tejidos residenciales y económicos de su perímetro y su papel vertebrador como elemento urbano de enlace, por un lado, entre el casco de Telde y la costa de Jinámar; por otro lado, como espacio libre urbano articulador del casco histórico con los barrios periféricos de La Herradura y San José de Las Longueras.

- **Barranco de Las Bachilleras**

Pieza de valor paisajístico que se constituye en principal elemento territorial de contención del crecimiento urbano de Telde hacia el sur, para preservar dichas piezas agrícolas de su transformación urbanística, profundizando en la integración ambiental de los tejidos residenciales y económicos de su perímetro y su papel vertebrador como elemento urbano de enlace entre el casco de Telde y la costa de Melenara.

- **Barranco de Silva**

Pieza de valor natural y paisajístico no susceptible de usos urbanos en el que hay que profundizar en la integración ambiental de los tejidos económicos de su perímetro y su papel vertebrador como ruta de interpretación del ámbito de interés geomorfológico del campo de volcanes de Rosiana.

Un papel relevante en la confirmación de la estructura territorial del ámbito, no sólo como valiosos espacios de oportunidad para la cualificación del tejido urbano, sino como corredores ambientales que conforman el soporte óptimo para la conectividad transversal entre el interior y la costa, y en última instancia actúan también como límites geográficos a la expansión urbana, definiendo y cualificando el borde urbano.

7.3.1.6. Las nuevas piezas de relevancia territorial ligadas al trazado de la tangencial

En la línea de identificar ámbitos adecuados por su localización, dimensión y características para la implantación de grandes equipamientos y espacios libres de uso metropolitano, cuyo refuerzo a la dinámica de reequilibrio de las centralidades metropolitanas planteada en el contexto de la GC-3, se perfilan como hitos destacables anudados a la traza de la tangencial de Telde los siguientes:

- **Hoya Gallego a Finca de San Rafael**

Se trata de una pieza mixta que contiene las instalaciones deportivas del Circuito Islas Canarias y la Finca anexa de San Rafael, además de la actividad extractiva de Hoya Aguedita y una instalación de desguace adyacente a la GC-100.

Esta pieza reúne, por las preexistencias que aglutina y la necesidad de restauración paisajística por las actividades de alto impacto a las que ha sido sometida, una relevante potencialidad para la localización de un gran espacio libre equipado interconectado con la pieza de El Cortijo de San Ignacio. Conforman un vacío territorial de grandes dimensiones que cualifica espacialmente el mallado territorial, articulando los desarrollos urbanos en el entorno de los asentamientos nucleados de Telde y Jinámar.

- **Lomo de La Longuera**

Esta lomada, localizada al sur del asentamiento de La Herradura y de San José, está constituida por una plataforma llana con leve pendiente hacia el cauce del Barranco Real de Telde.

Esta pieza tiene dimensiones y características idóneas para conformar un gran espacio libre que refuerce la escala territorial de la corona periférica del casco teldense. Tiene la virtud de que penetra al interior del casco de Telde hasta el mismo corazón de los barrios históricos de San Francisco y San Juan, permitiendo así articular el centro urbano con sus extensiones al oeste (La Herradura-San José) y limitando y conteniendo al mismo tiempo la extensión del tejido residencial.

- **Lomo Cementerio**

Nos referimos aquí a la pieza territorial ya descrita al sur y al oeste de Lomo Cementerio con un alto grado de ocupación por tejido residencial difuso y usos de naturaleza periurbana con gran consumo de suelo.

Esta pieza gozará de una accesibilidad reforzada una vez se ejecute el vial tangencial de Telde, por lo que constituye un emplazamiento idóneo para aglutinar equipamientos de escala territorial amplia con predominio de los espacios libres que funcionan además como ámbitos de contención en la extensión residencial de los asentamientos de polaridad rural de La Medianía y Lomo Cementerio.

7.3.2. Arucas

Respecto a Arucas, este asentamiento poblacional ostenta por derecho propio un claro papel de centralidad territorial con ciertos rasgos de autonomía respecto de la dependencia de la capital insular.

En tanto que villa con un tejido histórico rico y heterogéneo cristalizado a lo largo de años de un claro liderazgo comarcal, sin duda fundamentado en la productividad de su vega agrícola, goza de una estructura urbana bien jerarquizada con una implantación definida y en términos generales pacífica en su relación con el tejido rural inmediato, los problemas más graves de ruptura del borde se producen esencialmente en su contacto con la Montaña de Arucas y asociados a la carretera antigua GC-300, tanto en su conexión con Firgas como en su conexión con Tamaraceite.

En estos casos, los asentamientos poblacionales alternan tejidos residenciales compactos y regulares con promociones ex novo alternadas y repetitivas, mezcladas con desarrollos industriales y agrícolas constituyendo pequeñas bolsas de tejido productivo.

Aunque como hemos dicho Arucas presenta ya ciertos rasgos territoriales de autonomía respecto de la dependencia de la capital insular, hay que entender que la futura conexión entre el corredor costero del norte de la GC-2 con la prolongación de la GC-3, y la extensión de la GC-20 para circunvalar el casco histórico ya ejecutada hasta la conexión en La Cruz con el municipio de Firgas, se traducen en una oportunidad manifiesta para reforzar su papel dentro del marco metropolitano. Ambos ejes viarios refuerzan el rango territorial de la villa articulándola en la malla de accesibilidad territorial como charnela entre el arco metropolitano y las comarcas centro y noroeste.



Así, la nueva circunvalación a Arucas genera nuevos espacios de oportunidad para la consolidación de su centralidad territorial, en los que se podría dar cabida a incorporar complejos dotacionales y de servicio. Unas infraestructuras básicas integradas en un tejido residencial de alta cualificación, respetuoso con las características identitarias y morfo-funcionales del casco histórico, que ayuden a la definición de la nueva fachada urbana.

Por su parte, el segundo de estos nuevos corredores atravesará aquellos asentamientos poblacionales surgidos de la proyección centrífuga de los desarrollos urbanísticos y los crecimientos poblacionales en los ejes de conexión con la capital insular. Estas nucleaciones, ya se ha dicho, alternan tejidos residenciales compactos y regulares con promociones ex novo alternadas y repetitivas, mezcladas con desarrollos industriales y agrícolas constituyendo pequeñas bolsas de un incipiente tejido productivo.

Los suelos de actividad industrial se apoyan en los ejes que atraviesan las suaves mesetas de Montaña Blanca y de Las Brujas. A su vez, tienen un punto de anclaje con la GC-2 en el desarrollo tecnológico empresarial adyacente y relacionado con la granja experimental del Cabildo Insular en Rosa Silva, previsto en la planificación insular y municipal.

Sin embargo, suelos ya consolidados como en Montaña Blanca adolecen de una deficiente calidad en el diseño de la urbanización generando un grave impacto de amplia incidencia paisajística en el borde este del sector, en el que las traseras de las naves asoman sobre la plataforma litoral baja, amén del impacto negativo de los taludes procedentes de los movimientos de tierra, que degradan definitivamente el paisaje de la zona.

Los nuevos sectores previstos desde el planeamiento urbanístico no presentan una clara continuidad estructural con el tejido productivo económico consolidado de Montaña Blanca, conformando desarrollos relativamente autónomos de tejido mixto indiferenciado articulados entre sí sólo y exclusivamente mediante la última fase de la circunvalación de la GC-3, un eje aún no formalizado que, por estas implantaciones desarticuladas podría ver comprometido su nivel de servicio.

Por ello, la adecuada articulación de estos tejidos económicos requiere ser entendidos como una extensión natural del existente. El suelo industrial de Montaña Blanca presenta condiciones viarias para formalizar un eje transversal especializado de conexión de la GC-2 y la GC-3 que reparta los tráficos sin sobrecargar uno en detrimento del otro. Un trazado en torno al cual se podrían articular, por contigüidad y extensión, los nuevos tejidos económicos de rango metropolitano, eso sí aumentando los niveles de exigencia en la calidad de la urbanización, la adecuación tipológica e integración paisajística, así como la restauración de los impactos existentes.

Todos estos aspectos deben necesariamente ser considerados como objetivos de la planificación territorial y urbanística en este ámbito.

7.4. La Segunda Periferia: el espacio frontera

En una segunda aproximación se puede demostrar la influencia capitalina directa en torno al conjunto de los asentamientos dispersos afectos a su ámbito de influencia, que operan como centralidades relativamente autónomas dentro del ámbito territorial extenso del Área Metropolitana de Las Palmas.

Desde los nodos territoriales de la primera periferia metropolitana, Arucas, Telde y Santa Brígida, se articulan una serie de rótulas territoriales que, apoyadas en una red viaria a partir de ejes radiales (GC-41, GC-42, GC-43) y en peine (GC-15 y GC-21), interconecta distintas centralidades locales que abastecen de dotaciones y servicios a una población muy dispersa en polaridades urbanas y rurales distribuidas en torno a las nucleaciones principales de Teror, San Mateo y Valsequillo.

Estos asentamientos poblacionales cumplen así una triple función:

- Atienden a un hinterland propio ofertando servicios básicos a la población residente, dispersa en torno a polaridades rurales y/o urbanas fuertemente imbricadas en el sistema natural y el sistema rural.
- Se constituyen en centralidades de abastecimiento “en trasera” del área metropolitana para dotarla de recursos productivos y naturales que, de otra manera, reproducirían mayores interferencias en la transformación del sistema rural y el sistema urbano.
- Se posicionan como nodos principales en la vertebración territorial de la periferia metropolitana jerarquizando las relaciones entre los distintos asentamientos poblacionales existentes y su tejido residencial disperso, así como articulando su grado de dependencia con la intrincada red de caminos y viales existentes, con los valores

naturales y patrimoniales preservados, y con las formas tradicionales de transformación del suelo en el sistema rural.

Las relaciones de dependencia y servicio entre estas nucleaciones constituyen el contorno difuso sobre el sistema rural de un área metropolitana multipolarizada que extiende su ámbito de influencia por la corona perimetral que conforman la constelación de asentamientos poblacionales aglutinados en torno a Teror, San Mateo, Santa Brígida y Valsequillo.

7.4.1. Las interrelaciones sistémicas como característica definitoria

La interrelación en esta segunda periferia de lo rural con lo urbano – y en menor medida con lo natural – así como determinados procesos históricos de desarrollo agrícola y poblacional han fomentado la polarización de la población en torno a una serie de asentamientos urbanos y rurales.

Estos asentamientos se constituyen en los principales centros de servicios locales de un extenso hinterland de tejido residencial disperso muy ligado, en origen, a las aptitudes productivas del suelo. Sin embargo, con el devenir de los años, y ante las pulsiones urbanísticas y tensiones especulativas derivadas de la irradiación poblacional de la ciudad al campo, se ha reducido el carácter productivo de estas implantaciones.

Se ha generado así un disperso edificatorio, indistinto, con una fuerte antropización del sustrato territorial, carente de las infraestructuras y servicios necesarios para abastecer con criterios de calidad, las necesidades de la población.

Esta problemática explica, en cierta manera, el sostenimiento de las principales centralidades locales. Las demandas existentes de dotaciones y servicios generan un público cautivo en torno a las principales nucleaciones que, la mayoría de las veces, en vez de optar por desplazarse hasta la capital insular para dar respuesta a sus requerimientos, se amolda a las características infraestructurales y de servicio de estos asentamientos poblacionales.

Sin embargo, esta dicotomía no tiene capacidad en sí misma para frenar la extensión del tejido residencial disperso.

Más bien al contrario, las limitaciones a las principales polaridades urbanas locales no permiten aglutinar entre sí los crecimientos poblacionales, derivando a la “ilegalidad” la fuerte demanda de implantación edificatoria.

7.4.2. El control de las consecuencias del tejido residencial disperso

Esta realidad debe ser frenada drásticamente, para no poner en peligro el delicado equilibrio territorial del sistema rural con respecto al sistema urbano. Es decir, es necesario definir un régimen de control urbanístico del “espacio frontera” en su situación más externa que posibilite:

- Aglutinar en torno a los asentamientos nucleados o principales polaridades urbanas los razonables crecimientos previsibles en esta segunda periferia metropolitana
- Definir los límites de las polaridades rurales y tejido residencial disperso en su integración paisajística y ambiental, atendiendo al carácter productivo prevalente del suelo y al tratamiento de los bordes de contacto urbano con el sistema rural y/o sistema natural.
- Favorecer actuaciones de reconcentración poblacional y recuperación edificatoria en torno a las principales polaridades urbanas y asentamientos nucleados para recuperar determinados enclaves del sistema natural donde el tejido residencial disperso – inserto o colindante – suponga una clara interferencia con el mismo o la desvirtuación de las características propias del sistema rural.

El fin último debe ser consolidar territorialmente una circunvalación periférica del Área Metropolitana de Las Palmas a partir del arco interior de asentamientos poblacionales en medianías altas en torno a las centralidades de servicios locales de Teror, San Mateo, y Valsequillo, bajo criterios de integración paisajística, restauración ambiental y limitación drástica de la transformación del suelo.

7.5. Hacia un área metropolitana poli-centralizada

En este ámbito territorial se hace necesario repensar el modelo de crecimiento de Las Palmas de Gran Canaria y los municipios de su entorno, en especial Telde, Santa Brígida y Arucas.

Hasta ahora, el desarrollo urbanístico imperante se ha sustentado en las infraestructuras de accesibilidad territorial (corredores viarios y de transportes), presentando sin embargo problemas en cuanto a la contención del crecimiento extensivo del suelo urbano, impactos paisajísticos de las periferias urbanas sobre los entornos con valores rurales y naturales dignos de protección, satisfacción de los requerimientos poblacionales de recursos (agua, energía, etc.) o falta de criterios de optimización eficaz del rendimiento del suelo.

En particular, el entorno de los asentamientos centrales de población – Las Palmas de Gran Canaria, Telde y Arucas – se ha caracterizado por un modelo basado en el caos tipológico con predominancia de tipologías repetitivas y ajenas a la forma del territorio sobre el que se implantan, generando entornos suburbanos degradados y con un desfavorable impacto visual que se ha visto remarcado con la entrada en funcionamiento de la circunvalación GC-3.

Por su parte, el arco definido “en trasera” por los municipios de Santa Brígida, Teror y Valsequillo se ha incorporado a la organización interna del sistema territorial del área metropolitana a partir de su fuerte residencialización, con una dependencia total y absoluta de los núcleos principales que ha favorecido la colmatación de las vías existentes, proyectadas y previstas, así como la inadecuación morfológica y tipológica de la masa urbana actual respecto al territorio rural en que se inscribe.

Sin embargo, la consolidación de este área metropolitana en el planeamiento insular prestando una especial atención a la concentración de servicios autonómicos e insulares debiera ser entendida desde la perspectiva de “repartir” dichos equipamientos tanto en la primera como segunda periferia del área metropolitana para equilibrar los roles territoriales dentro del planeamiento insular.

Surgen, de este modo, nuevas áreas de oportunidad, vacíos estructurantes ligados a los principales corredores viarios, capaces de acoger y compartir estos nuevos usos. Con una clara posición intermedia entre las aglomeraciones urbanas principales y la corona de asentamientos poblacionales de las periferias metropolitanas, presentan aptitudes para potenciar o redefinir el rol territorial de las distintas centralidades del área metropolitana, de manera escalonada y jerarquizada.

8. La Plataforma Litoral del Este

Este ámbito territorial que se extiende desde el Barranco de Silva hasta la Punta de Tarajalillo se estructura por el eje de la autovía GC-1 y la antigua carretera GC-100, sobre los que ha gravitado un intenso gradiente de atracción poblacional – interna y externa –, concentrado en los Llanos de Arinaga. Esta plataforma costera, amplia y tensionada, presenta las aptitudes más potentes para el desarrollo de procesos de transformación urbanística o para la implantación de nuevas actividades y usos intensivos derivados, primero, del desarrollo de la actividad turística, y después, de la actividad industrial y de servicios. Como eje transversal e intermedio hacia la cumbre, el Barranco de Guayadeque articula estructuralmente los asentamientos poblacionales de medianías, destacando los núcleos urbanos de Carrizal, Ingenio y Agüimes por sus centralidades locales compartidas.

8.1. La relevancia territorial del potencial económico del sureste

El hecho de que en la definición de este ámbito territorial se modificase la delimitación prevista en el PIO/GC 2004 se debe a que, como ya advertimos en la diagnosis de escala insular, la influencia metropolitana directa pierde intensidad a partir del Aeropuerto de Gran Canaria, toda vez que a partir de esta infraestructura se canalizan los flujos de actividad localizados en el norte, en la capital insular y el ámbito de influencia metropolitana, y en el sur, en la ciudad turística.

Este cambio en la dirección de norte a sur de los flujos dominantes afecta fundamentalmente al perfil del tejido residencial del ámbito, que se sustrae a la dinámica difusa del contexto metropolitano presentando un mayor control sobre los límites del espacio urbano, y un casi nulo nivel de dispersión edificatoria en el medio rural. La población, por otro lado, está vinculada en el plano laboral a las actividades industriales y de servicios, de gran potencia en el ámbito, en especial a la actividad turística.

El tejido productivo económico por otro lado no está sujeto estrictamente a la pulsión de los flujos metropolitanos o turísticos, pues constituye en sí mismo un factor de atracción y generación de actividad. La escala de servicio de este tejido productivo es claramente insular si bien inevitablemente priman los flujos de conexión logística con el Puerto de Las Palmas y el propio Aeropuerto de Gran Canaria como puntos de abastecimiento y de salida de bienes y servicios desde y hacia el exterior de la Isla.

En todo caso, la adscripción de la actividad económica e industrial del municipio de Telde a este ámbito y no al metropolitano se debe a que el tejido productivo económico anexo al Aeropuerto de Gran Canaria (Salinetas, El Goro, Parque Aeroportuario) conjuntamente con el Polígono Industrial de Arinaga, y su extensión prevista al sur para conformar el Parque Empresarial de Bahía de Formas, constituyen uno de los mayores polos de actividad productiva de la Isla, tanto en extensión territorial como en capacidad de impulso del desarrollo económico.

En sus líneas básicas, la diagnosis territorial de este ámbito coincide con la descrita en el PIO/GC 2004 pues, con la salvedad de la ampliación a seis carriles de la GC-1, el resto de las previsiones del Plan no se han materializado en la práctica, por lo que la evolución del Modelo de Ordenación Insular en este ámbito se ciñe básicamente a las tendencias identificadas en aquella diagnosis.

Con todo, es preciso profundizar ahora algo más en dicho análisis y objetivos que, como ya se ha dicho, inciden con mayor énfasis en el control del desarrollo urbano y en el impulso del tejido productivo. A estos efectos, se considerarán las propuestas del PIO/GC 2004, planteando a partir

de ellas cuestiones que deben además complementar los objetivos territoriales y, por tanto, enriquecer las propuestas en el presente documento.

8.2. Una reflexión sobre la configuración del mallado territorial y su estructura soporte

Hasta la llegada al aeropuerto el mallado viario de carácter territorial propuesto por el PIO/GC 2004 se fundamenta en dos corredores: el costero, vertebrado por la ampliación a seis carriles de la GC-1 y el sistema guiado de transporte; y el interior, que está conformado por la GC-3 de circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria y su prolongación hacia el sur con la denominada vía tangencial de Telde.

En el ámbito territorial de la plataforma litoral del este la configuración descrita varía ostensiblemente al confluir ambos corredores en El Goro. Esto sucede porque la GC-1 asciende en cota para circunvalar dicho suelo industrial y el futuro Parque Aeroportuario, enlazándose con el corredor interior. A partir de este punto, en dirección al sur, se invierten los papeles pasando a ser la GC-1 la que absorbe todos los tráficos de largo recorrido en dirección norte-sur quedando el corredor interior, ahora conformado por la antigua GC-100, como conector entre núcleos desde Lomo Cementerio en Telde hasta Ingenio y Agüimes.

A partir de este punto, el Plan plantea una nueva variante que debe delimitar por el este el desarrollo urbano entre Cruce de Arinaga y Vecindario, que se apoya en el eje viario articulador de la GC-191, hasta confluir de nuevo con la GC-1 en el nudo de El Doctoral.

Las principales transversales son la GC-140 que conecta Cuatro Puertas con la base aérea, la GC-196 que vertebra el conurbano entre Carrizal e Ingenio, el tramo final de la GC-100 entre Agüimes y el Cruce de Arinaga, donde conecta con la avenida principal del polígono industrial de Arinaga y las vías “en peine” perpendiculares a la costa que parten desde el conurbano de Vecindario.

Con carácter general la configuración descrita del mallado de accesibilidad territorial en el ámbito se corresponde con la distribución de usos y los flujos de actividad que se producen en él. Está claro que los principales centros de actividad y asentamientos de población se localizan en la plataforma costera, gravitando en torno a la GC-1, con lo que adquiere sentido limitar el corredor interior a las relaciones interurbanas.

De esta forma se contribuye también al refuerzo de las centralidades más interiores de los asentamientos tradicionales de Ingenio y Agüimes adscribiéndolos a la dinámica de relaciones de consumo y generación de bienes y servicios del área, con el perfil de especialización que corresponde a las potencialidades específicas de cada núcleo.

No obstante, el nuevo enfoque imprimido a la planificación insular, junto a la incidencia de algunas decisiones institucionales con efectos en la organización del territorio – como el traslado de la población de Ojos de Garza al entorno de la GC-100 entre Telde e Ingenio – requiere plantear algunos requerimientos adicionales al mallado de accesibilidad territorial:

- **Mejora del trazado y características geométricas de la GC-100 entre Telde e Ingenio**

Esta carretera va a recibir ahora los flujos derivados del incremento ostensible de la población que bascula sobre su trazado, al añadirse a la población del pequeño asentamiento de polaridad urbana de Piletillas los alrededores de cuatro mil habitantes provenientes de Ojos de Garza.

- **Mejora del trazado previsto para la GC-189 entre Ingenio y Agüimes**

Debe mejorarse el trazado previsto para el nuevo vial que conectaba Ingenio y Agüimes con la variante Aeroportuaria, a partir del nudo en el Santísimo, de forma que sea

factible prolongar su traza desde Agüimes hasta Vecindario manteniendo las características geométricas, pues tal como está definido dicho trazado en el proyecto aprobado el mismo confluye con la GC-100 al sur del casco de Agüimes en un punto en que la nueva vía no ha adquirido el desarrollo suficiente para superar el salto de cota entre Agüimes y Vecindario, rompiéndose la continuidad del corredor interior por la alambicada deformación de su traza en el descenso hasta el área de La Goleta.

- **Completamiento del mallado vertebrador en los Llanos de Arinaga**

La articulación interna de la aglomeración policéntrica de los asentamientos de Cruce de Arinaga, Vecindario y El Doctoral, así como su vertebración con el conurbano de El Carrizal-Ingenio necesita ser completada. Parece necesario extender los ejes longitudinales hacia la plataforma entre Carrizal y Cruce de Arinaga para consolidar las relaciones urbanas entre ambos asentamientos. De este modo, las trazas principales de dicho mallado configurarían en este ámbito una red de segundo nivel jerárquico que contribuiría a la vertebración controlada de los crecimientos urbanísticos, que en el modelo actual gravitan exclusivamente sobre la GC-191.

- **Mejora de la conexión logística del Polígono de Arinaga con el Parque Aeroportuario**

Estas dos concentraciones de tejido productivo económico sostienen el potencial crecimiento económico y diversificación productiva de Gran Canaria. Su posición territorial adyacente ha de ser entendida como una oportunidad para optimizar los flujos de interrelación de ambos tejidos económicos, aliviando a la GC-1 de la carga de tráfico de agitación industrial en este tramo con lo que se mejora además su capacidad de canalización de flujos de largo recorrido.

8.3. La definición de un sistema ordenado de centralidades en el tejido residencial

Como ya se ha comentado, la relativa autonomía respecto de la dinámica metropolitana que le confiere a los asentamientos poblacionales de esta plataforma costera la inflexión en los flujos de movilidad que produce el Aeropuerto, permite que imperen los factores atractivos de las centralidades comarcales en la conformación del tejido residencial.

Debido a este factor los asentamientos nucleados presentan mayor compacidad y mejor definición de sus límites, reduciéndose además considerablemente la dispersión edificatoria en el medio rural. A esta cuestión, sin duda, contribuyen también otros factores como el clima, los accidentes naturales (en especial, los barrancos que contienen y definen los límites del sistema urbano) o la estructura de propiedad del suelo.

Se aprecian en el ámbito dos subsistemas de centralidades comarcales claramente diferenciados en su estructura interna y en el perfil de su rol territorial aunque interrelacionados entre sí por la malla territorial (GC-1, GC-191, GC-100)

- Carrizal-Ingenio-Agüimes
- Arinaga-Vecindario-El Doctoral

Ambas conurbaciones, más o menos compactas entre sí, responden a casuísticas distintas en su implantación urbanística sobre el sustrato territorial.

Por un lado, dependen directamente de la vertebración de los ejes viarios longitudinales y transversales que históricamente han articulado los flujos de movilidad.

Por otro lado, responden en su configuración formal a la estructura de la propiedad y carácter agrícola del suelo, que ha ido pautando las actuaciones de transformación urbanística y edificatoria de manera característica.

8.3.1. La triple centralidad del conurbano Carrizal-Ingenio-Agüimes

Se conforma aquí una constelación de tres centralidades de roles claramente definidos a caballo entre los municipios de Ingenio y Agüimes, relacionados y vertebrados por el eje de la Avenida de los Artesanos, transversal a la GC-1 y por la traza de la GC-100 entre Ingenio y Agüimes.

- **El núcleo del Carrizal** tiene como límites naturales por el sur y el norte los cauces del Barranco de Guayadeque y el Barranco de Los Aromeros, y al este la GC-1.

La estructura interna del núcleo se articula sobre el cruce de la GC-191 (calle Carlos V) y la Avenida de los Artesanos.

El tejido urbano presenta una conformación más laberíntica y difusa en la mitad sur del casco, más antiguo y vinculado en su estructuración interna al sustrato agrícola subyacente, todavía evidenciado en la presencia de amplias bolsas de suelo cultivado en el interior y en el borde exterior.

En la mitad norte de la estructura urbana es más clara vinculada a patrones geométricos de ocupación del suelo con un mallado de calles paralelas y perpendiculares a las más principales que permite jerarquizar el tejido.

La naturaleza central de este núcleo bascula sobre su dinamismo comercial y de servicios, sin duda amplificada por su proximidad al aeropuerto y su posición tangente a la GC-1 que le confiere una gran accesibilidad.

- **El casco de Ingenio** ostenta el rol de centralidad administrativa del municipio. Aquí es mucho más marcada la naturaleza agrícola del sustrato sobre el que se conforma el tejido urbano, no sólo por las características geométricas del tejido, que se vertebran internamente sobre los ejes de la Avenida de los Artesanos y la GC-100 que conecta Ingenio con Telde y Agüimes, sino por la entidad del tejido agrícola que se imbrica con el residencial no únicamente en el borde urbano, sino formando una parte esencial de la estructura interna del casco, cuestión apreciable en el valor de articulación espacial que aportan los terrenos cultivados vinculados al estrecho cauce del Barranco del Ejido que atraviesa el casco.

Se aprecian aquí señales de un equilibrio muy atractivo entre la pulsión del crecimiento urbano y el mantenimiento de la base agrícola productiva tradicional que no sólo confiere carácter a la centralidad urbana, sino que la cualifica externa e internamente.

El mantenimiento de ese equilibrio debe ser una de las bases fundamentales sobre las que ha de apoyarse la planificación urbanística, evitando las tensiones de proyección de nucleaciones fuera de los límites definidos por el tejido rural y estableciendo los mecanismos que permitan el mantenimiento del valor cualificador de los vacíos agrícolas, previendo su transición a espacios libres vertebradores del tejido urbano a medida que su absorción por el tejido residencial propicia el cese de la actividad agrícola.

Entre ambas centralidades, justo en el entronque con la Avenida de los Artesanos con el vial que conectará con la variante aeroportuaria prolongándose hasta Agüimes y en torno al nudo de El Santísimo, donde además conecta actualmente la circunvalación del Carrizal, se define un gran vacío oportunidad para fusionar los tejidos de Ingenio y Carrizal en el que puede además conformarse la nueva centralidad de conurbano Carrizal-Ingenio, con un tejido urbano moderno y dinámico que necesariamente ha de comportar la exigencia de una alta proporción de equipamientos, dotaciones y espacios libres que permitan reforzar esta nueva centralidad articulándola con las preexistentes.

- **El núcleo de Agüimes** se integra en la malla de accesibilidad territorial a través de la GC-100 que lo conecta al norte con Ingenio y el sur con Agüimes.

Como ya se expuso la nueva vía proyectada que lo conectará con el Santísimo adolece de un problema derivado de la imposibilidad de prolongarse con las mismas características geométricas hacia el sur, para reforzar el corredor interior, conectando Agüimes con el conurbano Vecindario-Arinaga.

Este núcleo, que ostenta el rol de centralidad administrativa del municipio presenta una configuración casi modélica en lo que se refiere al equilibrio con su entorno rural y productivo de carácter tradicional.

Estructurado sobre la articulación de la GC-100 con la GC-550 (de conexión con los núcleos interiores de Santa Lucía y San Bartolomé) presenta un tejido compacto con diferentes tipos de mallado, detectándose una mayor vinculación al sustrato agrícola previo en el tejido más antiguo que conforma la mitad norte del núcleo. Presenta unos bordes bien definidos lo que conjuntamente, con el valor escenográfico del marco natural de los barrancos que configuran sus límites naturales al norte y al sur, le confieren una singular belleza.

El tejido rural que flanquea al casco por el este y el oeste conforma con tapiz de gran valor en la conformación del paisaje y como sustento de la centralidad de marcado carácter agrícola de la villa.

La planificación de escala territorial y urbanística debe procurar preservar este equilibrio, evitando que la pulsión de crecimiento que puede generar la renovada accesibilidad prevista en el área lo desvirtúe. Los crecimientos más intensivos deben derivarse a los núcleos de la plataforma costera (Cruce de Arinaga-Vecindario) limitándose los que se produzcan en el casco de Agüimes a pequeñas operaciones de completamiento de la malla urbana, así como actuaciones de mejora puntual de la estructura interna del núcleo (renovación urbana que en todo caso habrán de ser muy cuidadosas con el valor cultural y etnográfico del tejido urbano originario).

Atendiendo a estas prevalencias, parece claro que los objetivos del Plan deben apostar por consolidar la interrelación de esta triple centralidad, sin que ello suponga una pérdida de sus características identitarias y territoriales.

8.3.2. La ciudad polinuclear de los llanos de Arinaga-Vecindario-El Doctoral.

El conurbano determinado por los asentamientos poblacionales de Arinaga en Agüimes, y Vecindario y El Doctoral en Santa Lucía de Tirajana, ya fue definido por el PIO/GC 1995 como la ciudad polinuclear de los Llanos de Arinaga, cuyas bases fundamentales de articulación fueron re-establecidas por el PIO/GC 2004.

Esta múltiple centralidad presenta un dinamismo reciente que supera incluso al de Telde, no estando por otra parte sometido a la esclavitud de las tensiones metropolitanas, lo que permite aglutinar en sí misma los elementos atractores de actividad que la consolidan como la gran conurbación de servicios del sureste.

Más allá de las pautas establecidas por el PIO/GC 2004 el presente Plan incidirá con mayor detalle en las claves para clarificar y cualificar la estructura interna del conurbano hoy excesivamente dependiente de la GC-191 sobre la que gravita un mallado viario insuficientemente jerarquizado y un tejido residencial denso pero poco eficiente con tipologías más bien propias de áreas suburbanas de extensión.

Evidentemente se debe producir aquí un salto cualitativo en la definición del tejido urbanístico central, incorporando tipologías de mayor altura en las arterias más significativas que permitan rescatar un espacio urbano desahogado, mejor equipado y más moderno en el que se consoliden las actividades comerciales y de servicios como marchamo ineludible de la pujante dinámica de desarrollo inducida en este ámbito.



El establecimiento del pautado temporal y el orden de prioridades en la extensión hacia el oeste y el norte del tejido productivo económico y residencial, hasta cohesionar con el Cruce de Arinaga – y más allá, en dirección a Carrizal – y el completamiento del mallado soporte de esos crecimientos conformarán aquí elementos también esenciales de la actualización de la propuesta de la planificación insular.

8.4. Una oportunidad para la consolidación y diversificación del tejido productivo económico insular

Como ya se señaló en la diagnosis del PIO/GC 2004 en la plataforma costera del este convergen sin duda las dinámicas más pujantes de desarrollo económico en el contexto insular, constituyéndose en un ámbito de interés estratégico para la consolidación y diversificación del tejido productivo económico insular.

Las características del soporte territorial han permitido aquí desarrollar un incipiente tejido productivo económico y diseñar desde la planificación insular la estructura que no sólo sustentará dicho tejido productivo, sino que propiciará su desarrollo, especialización y cualificación de forma que se sienten aquí las mimbres para la diversificación de la base económica insular.

8.4.1. El tejido productivo económico en el entorno aeroportuario

En el entorno aeroportuario (municipios de Ingenio y Telde) la variante de la GC-1 abraza un amplio recinto con tres piezas claramente diferenciadas, dos de las cuales están delimitadas internamente por el barranco de Ojos de Garza que se configura como elemento de separación ambiental entre ambas:

- **Las Piezas Industriales de Salinetas y El Goro**

Esta pieza, así como sus futuras extensiones, estaría delimitada al este por la costa y la ampliación del aeropuerto, al oeste por la traza de la futura variante aeroportuaria y al sur por el Barranco de Ojos de Garza.

En el PIO/GC 2004 se establecen los criterios básicos para la recualificación y extensión de este tejido productivo económico en esta pieza:

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

Asimismo, entre las actuaciones a acometer destaca la previsión de la recualificación y ampliación de El Goro:

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

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

La ampliación del sector debe realizarse de acuerdo con las especificaciones gráficas contenidas en este Plan Insular.

Deberá atenderse específicamente la incorporación de zonas de espacios libres en la franja de contacto con el Parque Litoral previsto en la acción.”

La configuración interna del ámbito viene determinada por la diversidad formal y funcional de los desarrollos industriales y el núcleo residencial de La Jardinera que quedó plenamente inserto en el corazón de un ámbito de oportunidad para el desarrollo de actividades económicas.

Este núcleo ve además limitadas sus posibilidades de expansión por la afección de las servidumbres acústicas del Aeropuerto de Gran Canaria que restringen el uso residencial. Resulta evidente que el nuevo tejido productivo económico deberá modularse para permitir una transición pacífica, hacia el tejido residencial de La Jardinera, disponiéndose en torno al mismo usos terciarios, comerciales y de equipamiento afines al uso residencial.

La estructura interna de la pieza está conformada actualmente por la GC-140 (Gando-4 Puertas) y la arteria principal del Goro, transversal a la GC-1, sobre los que se apoyan respectivamente los tejidos residencial e industrial existentes.

Resulta evidente que estos dos ejes, siendo de enorme importancia en la futura ordenación, son insuficientes en su configuración actual para garantizar por sí solos la coherencia interna del nuevo tejido, y su adecuada articulación con la Red de

Accesibilidad Territorial por lo que será necesaria tanto su remodelación formal, reconvirtiéndolos en auténticas avenidas de estructuración interna con un aumento consecuente de sección, como el completamiento de la estructura viaria mediante un nuevo sistema de avenidas que articule entre sí las existentes y refuerce la conexión exterior del ámbito con la futura Tangencial y Variante Aeroportuaria, con el Parque Aeroportuario de Actividades Económicas y con la GC-1 reconvertida en avenida de acceso al complejo aeroportuario.

Atendiendo a las claves obtenidas del análisis de la configuración del ámbito se pueden fijar las siguientes premisas básicas de ordenación:

- Articulación formal y funcional de los asentamientos residenciales e industriales existentes, mediante la fusión coherente y armónica de los tejidos actuales de forma que queden resueltas las diferencias entre la dirección y formato de la trama viaria de uno y otro y se garantice la calidad funcional de ambos mediante la integración de usos y espacios de transición entre ellos.
- Remodelación y completamiento de la red viaria de articulación interna y de relación con la Red de Accesibilidad Territorial.
- Alta calidad del nuevo tejido de extensión, de forma que se generen espacios urbanos y atractivos equipados que refuercen la cualidad de ámbito de centralidad multifuncional y polo de actividad económica de nuevo cuño, integrado en el complejo aeroportuario.

- **El Parque Aeroportuario de Actividades Económicas**

Las claves para el desarrollo de esta pieza están ampliamente desarrolladas en el PIO/GC 2004 y en el PTE-44.

Entre ambas piezas, el barranco de Ojos de Garza conforma una discontinuidad que permite definir un ámbito de separación espacial tanto para acotar morfológicamente ambos desarrollos de función similar aunque diferenciada por el perfil tipológico de la actividad económica que acogen, como para equipar a la totalidad del ámbito con un gran Espacio Libre que permite la recualificación paisajística, amén de la posibilidad de incorporar actividades recreativas, de ocio, deportivas y otras relacionadas con el aprovechamiento de energías blandas para la optimización de la eficiencia energética de los futuros desarrollos industriales o con la gestión de los residuos generados por dichos desarrollos.

Como resultado de la configuración futura del ámbito Territorial Extenso adyacente a la zona de El Goro por el oeste definida por la confluencia de la Tangencial de Telde y la Variante Aeroportuaria se detecta la conformación de un ámbito que alberga cualidades topológicas para convertirse en una pieza de indudable valor estratégico para la futura expansión de actividades económicas.

Dicha pieza queda definida y acotada entre la traza de la GC-140 y el Barranco de Silva. Cuenta con las condiciones topográficas óptimas para su desarrollo y estará dotada de una potente accesibilidad conferida fundamentalmente por el Vial de Servicio que conectará con la Tangencial de Telde con la zona industrial de El Goro.

Así pues, esta pieza por su situación de “charnela territorial” articulada sobre la confluencia de los dos ejes de mayor jerarquía funcional de la Isla adquiere relevancia estratégica en el futuro desarrollo insular.

- **La Pieza económica de las Majoreras y su área de extensión**

La nueva traza de conexión de la variante aeroportuaria con el vial transversal Carrizal-Ingenio en el Santísimo define asimismo un recinto delimitado al sur por la

circunvalación de El Carrizal y al este por la propia variante aeroportuaria que contiene ya de hecho los desarrollos industriales de Las Majoreras y sus ampliaciones.

En esta pieza, amén de las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas que ya en buena medida afectan a todo el corredor costero, contiene tejido residencial (extremo norte de El Carrizal) con limitaciones de expansión por razones idénticas a las expuestas para La Jardinera.

La extensión del tejido industrial debe aquí de forma análoga resolver de forma pacífica su articulación con este tejido residencial, mediante la interposición de espacios libres y usos terciarios y/o comerciales afines al residencial.

8.4.2. El Polígono de Arinaga y sus expansiones especializadas

La disposición transversal al eje de la GC-1, de la avenida estructurante interna del Polígono de Arinaga y su articulación con los ejes longitudinales del mallado de accesibilidad territorial determina la conformación de un gran polo de actividad económica en esta área, en el que el tejido productivo económico de perfil más industrial se alterna con las grandes piezas agrícolas y residenciales conformando un damero de tejidos especializados de grandes dimensiones territoriales.

El tejido más netamente dedicado a la actividad económica de carácter industrial y de servicios se organiza aquí básicamente en tres piezas:

- **El Polígono Industrial de Arinaga**

Localizado al este de la GC-1 y entre ésta y el núcleo residencial de Playa de Arinaga.

La evolución de esta pieza debe estar orientada a la recualificación del tejido, la implementación de servicios e infraestructuras que incrementen la eficiencia energética, aprovechando las condiciones del ámbito para la generación de energías renovables (eólica/fotovoltaica), el tratamiento de los bordes de contacto con el tejido residencial y la orientación del suelo vacante a desarrollos más cualificados de tejido empresarial y terciario, amén de las actividades logísticas vinculadas al puerto y su ampliación.

- **Extensión del Polígono de Arinaga al oeste de la GC-1.**

La extensión oeste del Polígono se ha consolidado exclusivamente en la primera franja del mallado longitudinal del conurbano vecindario-Agüimes, comprendida entre la GC-1 y la GC-191, de forma que la potencia del corredor de la GC-1 produce un giro de 90º en la dirección dominante del crecimiento que apunta de forma incipiente a la conformación de un nuevo tejido que se extenderá hacia el norte en dirección al Carrizal.

La posible extensión al oeste de actividad económica según el eje transversal que vertebra el Polígono de Arinaga está condicionada por el PIO/GC/2004 a producirse con usos de carácter terciario así como equipamientos y espacios libres que vertebren la fusión de los tejidos residenciales de Vecindario y Arinaga.

- **Extensión del Polígono de Arinaga al sur: el Parque Empresarial de Bahía de Formas**

Con el espacio “colchón” del Barranco de Arinaga como separador y articulador a un tiempo de tejidos claramente diferenciados, el Parque Empresarial de Bahía de Formas, concebido en el PIO/GC 2004, se configura como una apuesta por generar un perfil de tejido productivo económico inédito en la Isla, y que se produce aquí con connotaciones similares respecto de la relación funcional en el Puerto de Arinaga que las que se producen entre el Parque Aeroportuario y el Aeropuerto.

La planificación territorial en este ámbito se encuentra en avanzado estado de redacción y poco se ha de añadir a las determinaciones para su desarrollo previstas en el PIO/GC 2004.

8.4.3. El potencial estructurante y económico de las grandes piezas agrícolas

Ya se ha comentado cómo, apoyado en la malla territorial, el PIO/GC 2004 sustenta un modelo flexible y dinámico de desarrollo de actividades diversas en la Plataforma Litoral del Este.

A gran escala, vertebra un territorio dinámico donde se alternan tejidos con diferentes especialidades, de forma flexible en cuanto a las necesidades de amplitud o extensión de cada actividad o espacio productivo, pero sin que se produzcan interferencias funcionales entre los tejidos.

Se configura así un “tapiz” o “damero” a escala territorial amplia donde se alternan los tejidos residenciales, las piezas industriales, las grandes piezas agrícolas y los elementos geográficos de valor estructurante como los barrancos.

En este tapiz los vacíos territoriales conformados fundamentalmente por las grandes piezas agrícolas – y algunos haces de barrancos transversales a la costa – tienen tanta importancia, al menos, como los “llosos” en tanto se configuran como espacios que contienen y delimitan los diferentes tejidos permitiendo una lectura del modelo tanto en el plano paisajístico, desde el que se perciben como vacíos de transición entre tejidos, como en el plano funcional en el que se configuran como elementos de articulación espacial de los diferentes tejidos.

Estos vacíos territoriales se definían en el PIO/GC 2004 como Áreas Agrícolas Estructurantes. Pero, en todo caso, su cualidad de vacío de valor estructurante no implica que estén exentos de actividades que incluso pueden comportar aprovechamiento edificatorio. La condición en esta situación es que dicho aprovechamiento no comporte la ocupación extensiva del ámbito hasta el punto de perder su cualidad de vacío, salvo en los casos en que se constituyan en ámbitos propios para la extensión de los tejidos colindantes.

Siguiendo esta pauta, la vocación del presente documento es dar un paso adelante en la definición del papel específico que cada una de estas piezas juega o puede jugar en la conformación del modelo, atribuyéndole cometidos específicos a tal fin en función de las actividades que pueden acoger. Así, en este ámbito territorial se identifican las siguientes piezas agrícolas con cualidades estructurantes:

- **La pieza agro-tecnológica de Montaña de Arinaga**

Localizada al norte del Polígono Industrial de Arinaga, entre la GC-1 y la Montaña de Arinaga.

A la capacidad productiva de esta pieza desde el punto de vista agrícola se le añade su interés paisajístico en tanto proporciona una perspectiva territorial amplia para la identificación de los hitos naturales de la costa y el Monumento Natural de la Montaña de Arinaga.

La pieza es susceptible de ocupación edificatoria en el borde de contacto con el Polígono Industrial de Arinaga, a fin de que pueda definirse una franja de transición que cualifique el contacto entre ambos tejidos.

Asimismo, debe admitirse cualquier instalación o edificación que se requiera para optimizar la capacidad productiva de la pieza para el uso agropecuario, determinando en su caso las medias correctoras que procedan para minimizar su incidencia en el paisaje.

En el resto de la pieza sólo deben admitirse desarrollos autónomos no extensivos de tejido productivo económico cuaternario muy cualificado y altamente especializado

(piezas científico-tecnológicas o científico-divulgativas) cuya implantación esté cuidadosamente aquilatada desde el planeamiento, ponderando su adecuada dimensión y localización. En todo caso no podrán admitirse desarrollos que comporten un deterioro del paisaje agrícola dominante.

Igualmente, se fomentará la explotación en este ámbito de las fuentes de energía renovables, con implantaciones compatibles o en alternancia con el uso agrícola, dadas las excepcionales cualidades presentes para dicho aprovechamiento.

- **La pieza agrícola de transición de Las Rosas**

Localizada al oeste de la GC-1, entre el Cruce de Arinaga y Carrizal.

Esta pieza aparece dividida en dos porciones longitudinales por la GC-191. La porción más próxima a la GC-1 presenta una menor intensidad de uso agrícola, perfilándose como un posible ámbito de extensión futura hacia el norte del tejido productivo económico del Polígono de Arinaga. Conforman pues una pieza con potencial para el crecimiento abierto o progresivo entre Montaña Los Vélez, Las Rosas y el Cruce de Arinaga, si bien no es previsible su ocupación en el horizonte de vigencia de este Plan.

La pieza más alejada de la GC-1 muestra un desarrollo más intenso de actividad agrícola. Aparece a su vez como una franja con tendencia a absorber el desarrollo futuro del tejido residencial del Cruce de Arinaga en dirección a Carrizal. Este desarrollo deberá, en todo caso, pautarse en el tiempo y articularse de forma que el suelo agrícola que se vaya incorporando al tejido residencial mantenga en lo posible su cualidad de vacío pasando a vertebrar y cualificar espacialmente el tejido urbanístico.

En todo caso la admisión de crecimientos ha de ser aquí subsidiaria de la prevalencia de los desarrollos hacia el sur del Cruce de Arinaga con el objeto de fusionarse de manera articulada con el tejido residencial de Vecindario.

- **La pieza agro-industrial de Bahía de Formas**

Esta pieza de alta productividad presenta condiciones idóneas para el desarrollo de energías renovables de compatible o en alternancia con la actividad agrícola, siendo un ámbito indicado para la concentración de este tipo de instalaciones a escala insular.

Asimismo, su colindancia con el Polígono de Arinaga y el Parque Empresarial de Bahía de Formas abre una reflexión sobre el posible desarrollo en la franja de contacto de un tejido industrial vinculado a las actividades primarias (agrícolas y ganaderas) que necesariamente habría de concebirse en términos de alta calidad y como tejido de transición hacia el gran espacio agrícola y vinculado a su productividad.

En el resto del ámbito, al igual que en la pieza adyacente a la Montaña de Arinaga, se admitirán sólo desarrollos como extensión del tejido productivo económico especializado de Pozo Izquierdo o los asentamientos residenciales costeros, siempre desde las pautas estructurales establecidas en el PIO/GC 2004 y en el PTP-06 que desarrolla este ámbito.

Asimismo, al igual que en las dos piezas antes descritas, se deben admitir las instalaciones o edificaciones que se requieran para optimizar el rendimiento productivo de la pieza con las medidas correctoras que en su caso procedan.

- **La pieza agrícola de Juan Grande**

Localizada al sur del Barranco de Tirajana, la configuración geográfica de esta vasta extensión de la llanura aluvial permite identificar las características del soporte territorial de una alta productividad agrícola, casi idénticas a las descritas para las otras piezas de interés en el ámbito.

Si bien, en este caso, goza de una relativa autonomía respecto de las pulsiones de extensión de los tejidos residenciales e industriales al quedar al otro lado del cauce del barranco. Los únicos tejidos residenciales contenidos son Castillo del Romeral en la costa y Aldea Blanca al oeste de la GC-1, ambos con bordes bien definidos y susceptibles de un crecimiento limitado.

Sin embargo, las grandes dimensiones de la pieza y su buena accesibilidad le confieren una especial cualidad para acoger grandes dotaciones de escala insular, como evidencia la implantación en ella de la central térmica y el nuevo centro penitenciario. Unos servicios que deben integrarse territorialmente asegurando el mantenimiento de las actividades agropecuarias en coexistencia con estas grandes piezas dotacionales.

A su vez, otro criterio prevalente de actuación es el aprovechamiento de las condiciones del ámbito para la producción de energías renovables.

8.5. Los barrancos como eco-corredores vertebradores del modelo

En este ámbito territorial, los barrancos conforman también espacios de gran relevancia para la vertebración de los tejidos, funcionando asimismo como eco-corredores de relación costa-interior con un gradiente en la capacidad de transformación, por tanto de admisibilidad de usos, que decrece hacia el interior a medida que se incrementa el grado de naturalidad de la pieza. Los barrancos más significativos en este ámbito son:

- **Barranco de Silva**

Pieza de valor natural y paisajístico no susceptible de usos urbanos en el que hay que profundizar en la integración ambiental de los tejidos económicos de su perímetro y su papel vertebrador como ruta de interpretación del ámbito de interés geomorfológico del campo de volcanes de Rosiana.

- **Barranco de Ojos de Garza**

Con gran potencial para la recualificación paisajística en el tramo al este de la variante aeroportuaria para acoger usos de carácter recreativo y estancial, así como otros compatibles con el aprovechamiento energético o el tratamiento de residuos asociados a la gestión eficiente de los nuevos desarrollos. Adquiere valor como espacio de cualificación y separación ambiental de los tejidos económicos de El Goro y el Parque Aeroportuario, de función similar aunque diferenciada por el perfil tipológico de la actividad económica.

- **Barranco de Guayadeque**

Se identifica como un elemento de gran valor natural, ambiental, e incluso iconográfico en la conformación de una renovada imagen de la isla como destino turístico de alta cualificación ambiental. El tramo que discurre entre Agüimes e Ingenio funciona esencialmente como eje de cualificación ambiental y paisajística de ambos núcleos, permitiendo la formalización de unos límites urbanos definidos. Por otra parte, los tramos finales en su aproximación a la costa son susceptibles de acoger usos más intensos, como espacios libres de articulación de tejidos residenciales al sur de los desarrollos urbanos de El Carrizal y El Burrero.

- **Barranco de Tirajana**

Pieza de gran valor natural que interconecta los desarrollos urbanos polinucleados de la plataforma litoral con el sistema rural en torno a Santa Lucía y San Bartolomé, articulando las polaridades urbanas y rurales que ahí se dan. Además, presenta potencial suficiente para acoger en sus tramos finales espacios libres que articulen,

delimitándolos, los crecimientos urbanísticos de El Doctoral, Pozo Izquierdo y Juan Grande, compatibilizando usos intensivos de ocio y esparcimiento de relevancia insular con el aprovechamiento de los recursos energéticos y naturales existentes.

8.6. Una nueva centralidad territorial de potencial económico

En este ámbito territorial resulta de interés la conformación urbana de los asentamientos poblacionales de los Llanos de Arinaga, así como la consolidación de los sectores productivos estratégicos de carácter infraestructural, industrial y de servicios de su área de influencia.

Esta nueva centralidad comarcal presenta aptitudes para “romper” el esquema mononuclear insular apoyado hasta ahora en la preponderancia territorial del Área Metropolitana de Las Palmas.

El desarrollo futuro del ámbito pasa no sólo por la conformación de un tejido especializado, articulado y de gran calidad sino también con la suficiente flexibilidad y agilidad que requiere un mercado altamente sensible a las restricciones de suelo como es el industrial (puesto que la escasez de suelo genera carestía y pérdida de atractivo para la radicación de empresas).

Por otra parte el valor de sus condiciones territoriales está directamente relacionado con las redes de transporte y comunicación existentes en el ámbito territorial, en constante evolución por capacidad y demanda, como la ampliación y mejora de las instalaciones aeroportuarias o el futuro previsible para las infraestructuras portuarias de interés general de Salinetas y Arinaga.

Pero también es necesario resolver determinadas servidumbres y evitar impactos armonizando la ordenación territorial con la urbanística y ambiental para equilibrar el desarrollo urbano y socioeconómico de este ámbito territorial, de tal manera que se consolide como una nueva y pujante centralidad intermedia en el contexto insular.

9. La Zona Turístico-Residencial del Litoral Sur

Este ámbito territorial acoge los desarrollos urbanísticos ligados al tejido turístico sobre los territorios del sur y suroeste de Gran Canaria comprendidos entre la Punta de Tarajalillo y el Barranco de Mogán, articulados territorialmente por la GC-1 y la GC-500. Este ámbito territorial se encuentra surcado por una intrincada red de barrancos, alternado de lomos y vaguadas perpendiculares al litoral, sólo diferenciada por la desembocadura deltaica de la Punta de Maspalomas. Pero estas características geográficas, de marcada transversalidad y fuerza paisajística, ha sido yuxtapuesta por un desarrollo fragmentado, lineal y paralelo a la costa del tejido turístico apoyándose primero en la GC-500 como principal eje vertebrador, y delimitándose en su crecimiento máximo después con la prolongación de la GC-1 hasta el Barranco de Mogán como límite.

9.1. La situación inicial: bases de partida para la diagnosis territorial

En su conjunto, es el ámbito donde se ha implantado la oferta turística masiva en la isla. Los procesos de urbanización turística se han producido a partir de enfoques zonales autónomos (planes parciales) en ausencia, hasta la formulación del PIO/GC 1995, de un modelo de orden general, ni estrategia espacial sobre el conjunto, ni en relación con la calidad ambiental ni de los productos urbanos.

Por ello, el territorio urbanizado se ha configurado como un mosaico de piezas urbano-turísticas, de escasa adecuación morfológica a cada lugar y sin articulación en su conjunto, con importantes disfunciones urbanas, y riesgo de inadecuación de los productos a los mercados.

La diagnosis territorial de este ámbito ya fue objeto de un desarrollo detallado en el PIO/GC 1995, que dedicó al sector turístico, y a la estrategia de recualificación profunda de su desarrollo físico sobre el singular soporte territorial del sur insular, la mayor parte de su contenido normativo y propositivo.

En él se establecieron las bases para propiciar un giro radical en la estrategia de producción del tejido turístico y sobre todo elevó este sector, en la consideración de las prioridades de actuación pública, al máximo rango de interés dada su cualidad de tejido motor de la economía insular.

Así, se establecieron las bases del nuevo modelo turístico a partir de la revisión de la planificación existente hasta ese momento, que se orientaba en su práctica totalidad hacia una forma agresiva de colonización extensiva del soporte territorial, en la expresión más cruda de un modelo especulativo de base puramente inmobiliaria y que no sólo no potenciaba, sino que anulaba la singularidad paisajística del soporte territorial como valor añadido de la oferta.

El nuevo modelo se sustentaba en la definición de las pautas de ocupación del territorio por la nueva oferta, de manera que el territorio dejaba de considerarse como mero soporte para adquirir el máximo protagonismo como marco escenográfico caracterizador y cualificador de la oferta. Así pues, los tres pilares básicos que sustentaban dicho modelo fueron:

- El establecimiento de las pautas para la implantación física de la actividad turística atendiendo a la forma del territorio.
- El establecimiento de umbrales de densidad, tanto a la escala territorial amplia (densidad bruta territorial) como a la escala detallada, introduciendo el concepto de densidad neta que esencialmente comportaba la fijación de ratios de proporcionalidad entre la capacidad alojativa de un producto turístico y la oferta complementaria asociada.

- La homologación de los productos turísticos, acotando conceptualmente los tipos de oferta admisible.

Posteriormente, el PIO/GC 2004 profundiza en este modelo, estableciendo las trazas principales de la estructura básica de ordenación de las piezas turísticas, e incorporando también un enfoque complementario al modelo consistente en apuntar la necesidad no solo de modular y cualificar la nueva oferta, sino intervenir también sobre el tejido turístico consolidado. Se incorporan así los conceptos de pieza turística obsoleta, saturada e infradotada y se establecen las pautas de intervención sobre las mismas remitiendo su tratamiento detallado al planeamiento territorial de desarrollo (PTP-8, PTP-9, etc.) y urbanístico (Planes Generales de Ordenación San Bartolomé de Tirajana y Mogán).

9.1.1. La diagnosis territorial del PIO/GC 2004

De acuerdo con lo expuesto, en el PIO/GC/2004 la diagnosis territorial del ámbito se plantea en los siguientes términos:

“El ámbito es el comprendido entre la Punta del Tarajalillo y el barranco de Mogán. Incluye tres subámbitos diferenciados por sus características morfológicas, el que se extiende entre la Punta del Tarajalillo y la Playa del Hornillo, el comprendido entre Pasito Blanco y el Barranco de Arguineguín y el subámbito de barrancos litorales que se extiende desde el barranco de Arguineguín al de Mogán.

El primer subámbito incluye la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas (C-7). El único sector de esta costa que se encuentra protegido por el TRLOTENAC es Maspalomas (Reserva Natural Especial de Las Dunas de Maspalomas). Las fuertes expectativas urbanísticas de este ámbito comienzan a reenfocarse hacia el territorio interior al Oeste de la Autopista, amenazando con ocupar extensas zonas de los macizos de Amurga y Tauro, áreas de gran valor natural y poco aptas para de uso urbano. Por ello se propone proteger buena parte de estos macizos conduciendo los desarrollos, en la medida de lo posible, en otras direcciones.

Particularmente, los dos últimos subámbitos son territorios de potente impronta paisajística pero frágiles, en cuanto al efecto que en su singular orografía produciría cualquier alteración del relieve; por tanto tienen una limitada aptitud para la implantación urbana.

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

Este ámbito posee relevancia para el Plan Insular de Ordenación en base a las siguientes circunstancias:

- a El área costera mayoritariamente consolidada con uso turístico -entre San Agustín y Meloneras- requiere acciones regeneradoras y cualificadoras de la oferta turística.*
- b Los espacios vacantes en el ámbito, considerados como el área de oportunidad única para el crecimiento masivo de oferta turística en la isla, y sometidos, por tanto, a la excepcional tensión que tan potente consideración comporta, constituyen, sin embargo, la última oportunidad para crear una oferta cualificadora, diversificada y ambientalmente integrada en la naturaleza. Esta oportunidad, de la que depende la posición futura de Gran Canaria en los mercados turísticos mundiales, es la que principalmente define la relevancia de este ámbito, y determina su rol en el planeamiento de escala insular.*

Por lo singular de su fisiología y de su desarrollo histórico, Maspalomas representa un caso aparte en la estructura de la isla. Tiene, por así decirlo, una red viaria propia y característica. No es menos cierto que recoge, por el interior, el trazado de la vía costera con todas las consecuencias que esta interrelación conlleva; la GC-500, empujada al Este contra el límite costero por el macizo de la Montaña de Tabaibas, atraviesa la parte interior del complejo urbanístico para enlazar, al Oeste, con la vía de cornisa presentada en el apartado anterior. El reciente tránsito de la Autopista GC-1 apenas sugiere más relación territorial con el área urbana que la de convertirse en barrera del desarrollo al interior.

En la franja Suroeste, e incluso del Sur, los sistemas territoriales se producen siguiendo el determinante morfológico del suelo: las vías siguen una cota paralela al fondo de los barrancos y conectan de forma arbórea y jerarquizada los asentamientos de los núcleos, de marcado carácter rural en principio y turístico después. Cabe hacer una precisión en el caso de Puerto Rico, donde la malla que soporta la edificación sigue la pendiente, trazando líneas paralelas, debido a que es imposible salvar la pendiente perpendicular a las mismas, por su enorme gradiente. La excepcional compacidad del núcleo hace que éste pueda sobrevivir gracias a que su grado de motorización es mínimo, ya que la amplitud de la masa edificada sobre un soporte de paralelas, sin prácticamente transversales, generaría un colapso en el caso de un tejido de base.

Los barrancos se comportan pues como cuencas alargadísimas o hilos hilvanados sobre una carretera de costa que, por su propia posición en el borde, no puede ser a la vez soporte o fachada de otros usos.

La implantación del uso turístico en estos barrancos de la costa suroeste deberá limitarse a los lugares donde ello sea compatible con la conservación de los valores naturales y del paisaje, en un territorio excepcionalmente frágil desde el punto de vista ambiental, cuyo conflicto viene dado por haberse considerado en el pasado como la reserva para la formación de oferta turística intensiva costera. El planeamiento territorial asegurará que ello se haga de modo coherente con las formas del territorio, mediante modelos urbanísticos diversificados, de calidad, con oferta complementaria amplia, y sobre todo con salvaguarda de los valores ambientales, paisajísticos, de los ecosistemas y de los demás recursos naturales de este ámbito insular.

El orden general propuesto para estos territorios se fundamenta en el pautado de las vías territoriales, los espacios libres de valor estructurante, y la posición de los equipamientos y servicios de rango territorial. En este esquema se articulan los enclaves de residencia permanente y turística.

En el ámbito de los barrancos del Suroeste, la estructura general tiene como elementos principales la GC-500, la carretera interior de Arguineguín a Mogán en prolongación de la GC-1, y las vías principales de acceso a cada barranco, que han de enlazarlos con la GC-500 y con la nueva carretera interior.

La implantación de productos turísticos en estos haces de barrancos del Suroeste requiere organizar una oferta turística con formas diversas de alojamiento temporal, cuya componente básica sea la oferta complementaria con imagen singular, coherente con las singulares formas del territorio y con la fragilidad del paisaje de los barrancos, cuya escenografía no debe ser alterada en sus rasgos esenciales por la urbanización”.

9.1.2. Los nuevos objetivos territoriales derivados del PTEOTI/GC

Más recientemente, en el año 2010 se formula el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria (PTEOTI/GC) que reajusta el modelo turístico insular adaptándolo a las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias. Esta adaptación al marco de las DOGT supone esencialmente un refuerzo de las determinaciones que el PIO/GC 2004 establecía en los siguientes extremos:

- Control de crecimiento: el desarrollo de nueva oferta queda restringido, anudándolo a operaciones de renovación de la planta alojativa obsoleta o sustitución de oferta en áreas saturadas. Así pues, las piezas en las que se proyectaba el desarrollo de nueva oferta pasan a ser ahora reservas territoriales para el desarrollo futuro, dándose prioridad a la renovación y a la consolidación de las piezas existentes.
- Intervención sobre la planta alojativa consolidada, profundizando en las pautas e incentivos para la intervención sobre las áreas turísticas obsoletas o en declive, saturadas e infradotadas.
- Especialización del suelo turístico con el objeto de frenar el creciente proceso de residencialización del tejido turístico delimitando espacial y funcionalmente el tejido residencial del turístico.

9.1.3. Otros objetivos territoriales añadidos en el marco de las Directrices

Fijadas así las bases del nuevo modelo turístico insular, ajustado al marco de las DOT, el presente documento, además de integrar las determinaciones del PTEOTI/GC y profundizar en el diseño de las operaciones de recualificación sustancial del tejido turístico, le resta extender también a este ámbito territorial las consideraciones que se derivan de la aplicación del Modelo de Ordenación Insular para otros tejidos y sistemas.

En este sentido, cabe completar la formulación de los objetivos territoriales derivados de la diagnosis con los siguientes:

- **Refuerzo del mallado de accesibilidad territorial a la zona turístico-residencial**
 - Diversificación de los accesos al tejido turístico y residencial desde la GC-1, con el objeto de aliviar la tensión sobre los enlaces actuales.
 - Reconversión profunda de la GC-500 reforzando su condición de itinerario turístico y eje urbano equipado de relación internúcleos.
 - Refuerzo de la conectividad longitudinal internúcleos con sistema de transporte especializados (por tierra y/o por mar)

- **Refuerzo de las centralidades residenciales y de servicios de la ZTLS.**

Este ámbito territorial presenta una clara vertebración apoyada únicamente en el trazado de la infraestructura viaria y la jerarquización de los viales según condiciones de tráfico, accesibilidad y movilidad al servicio de las implantaciones turísticas consolidadas o en proceso de consolidación.

Sin embargo, ha carecido de la necesaria definición del resto de elementos territoriales para estructurar su ámbito extenso, sobre todo en lo referente a las necesidades divergentes de dotaciones y servicios entre el tejido residencial y el tejido turístico presentes.

Debido a esta carencia de definición, se ha dado la circunstancia de que los principales servicios de carácter público propios de las centralidades residenciales se han localizado inmersos en el tejido turístico consolidado, como es el caso de El Tablero-San Fernando en San Bartolomé de Tirajana o Arguineguín-Cornisa en Mogán.

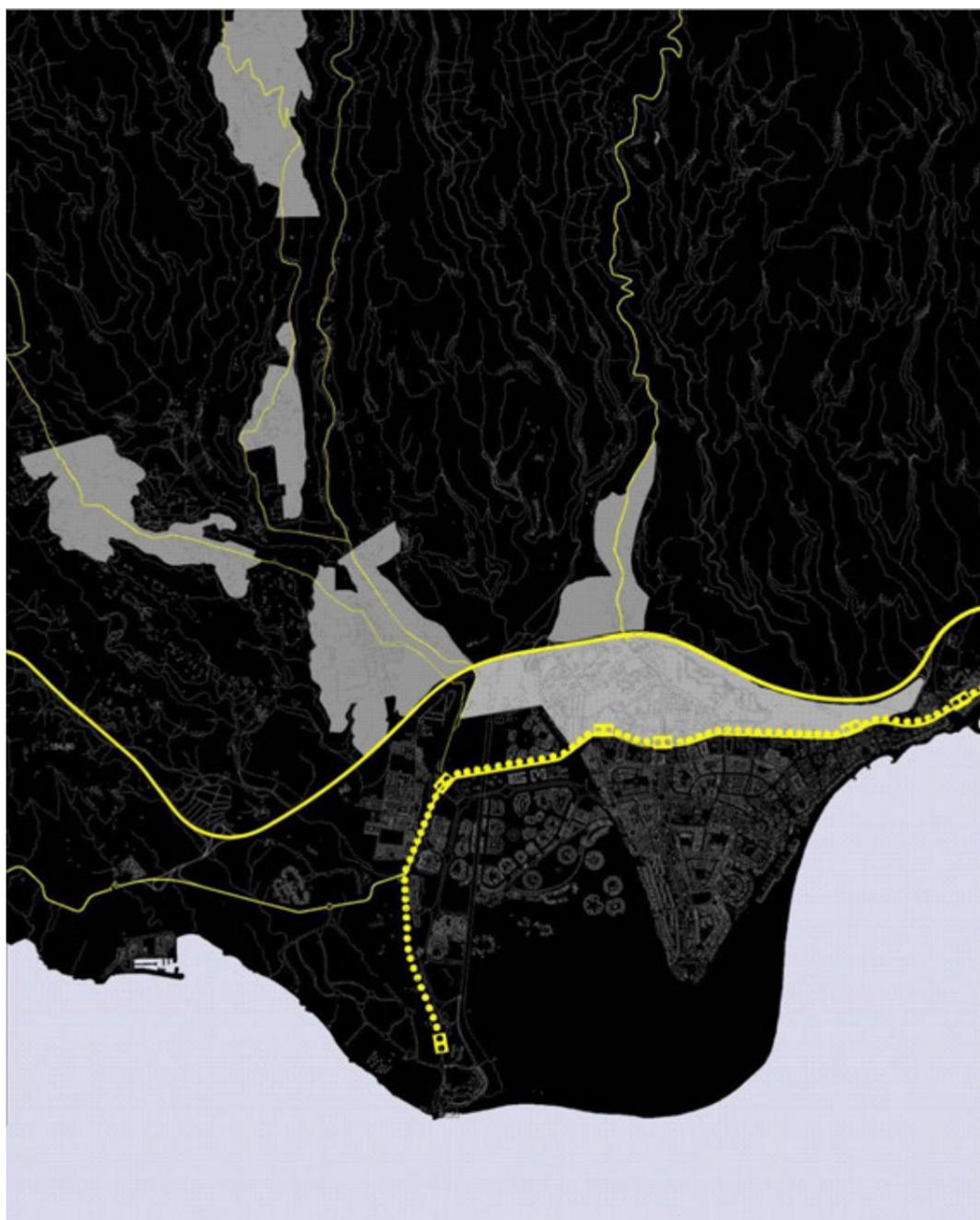
Ello ha favorecido de manera informal la creciente “residencialización” del tejido turístico, al buscar la población reducir desplazamientos a favor de una mayor cercanía a estas dotaciones y equipamientos.

Para frenar esa “residencialización”, que pone en peligro el sostenimiento de la actividad turística, pero igualmente para resolver los problemas logísticos y de servicios

complementarios requeridos por dicha actividad, es necesario identificar áreas de oportunidad que introduzcan cierta centralidad especializada y diferenciada.

9.2. El refuerzo de centralidades residenciales y de servicios de la Zona Turística del Sur

Sin duda, una de las cuestiones no resueltas hasta el momento por el planeamiento, tanto a la escala territorial como urbanística, es la definición de un modelo claro de relación funcional e interdependencia entre el tejido turístico y el residencial. No solo atendiendo a la necesidad ya expuesta de su segregación espacial y evitando la mezcla de ambos, sino determinando igualmente las claves de complementariedad entre ambos tejidos.



Evidentemente, el funcionamiento en un sentido amplio de la maquinaria de la industria turística requiere de un espacio urbano complementario donde se radique no solo la población empleada en el sector (en todos los estratos de cualificación laboral afectos directa o indirectamente a esta actividad) sino los servicios de naturaleza urbana tanto a la población residente como a la turística (equipamientos y dotaciones de carácter administrativo, asistencial, educativo, servicios financieros, de gestión, etc.).

Hasta ahora dicha función de centralidad urbana residencial y de servicios ha sido asumida en San Bartolomé de Tirajana por San Fernando de Maspalomas, y en Mogán, básicamente por el núcleo de Arguineguín.

9.2.1. La nueva centralidad turístico-residencial de Maspalomas

El crecimiento de San Fernando de Maspalomas se encuentra constreñido por la GC-1, por lo que su expansión se ha producido en dirección a la costa consumiendo tejido turístico, esencialmente en torno al extremo norte de la Avenida de Tirajana y hacia el oeste en los ámbitos de Sonneland y El Hornillo.

Al norte de la traza de la autopista, sin embargo, el núcleo de El Tablero, y sus extensiones difusas hacia el interior de El Salobre y Montaña la Data, se han conformado como un tejido suburbano de baja calidad, incapaz de asumir por sus carencias formales y estructurales el rol de centralidad urbana que la potencia del desarrollo turístico adyacente requiere.

El establecimiento de las bases para la transformación de este tejido residencial disperso, configurándolo como la extensión moderna y cualificada de la centralidad urbana de San Fernando de Maspalomas, en los términos de excelencia formal y funcional que demanda la pujanza económica del tejido turístico de San Bartolomé de Tirajana, se constituye de esta forma en uno de los objetivos territoriales de mayor trascendencia que debe asumir este nuevo Plan.

9.2.2. La consolidación de la centralidad local de servicios turísticos de Arguineguín

En el caso de Arguineguín es deseable igualmente un refuerzo de su naturaleza de centralidad residencial y de servicios, aunque el marco geográfico para su expansión es más limitado, circunscribiéndose al área de El Pajar y los sectores aún no consolidados de Cornisa del Suroeste.

Si bien en el primer caso la proyección urbana está limitada por la prevalencia de la conservación del tejido agrícola de la desembocadura del barranco de Arguineguín, se hace necesario identificar aquellos ámbitos adecuados para el desarrollo de piezas económicas que cubran las necesidades logísticas de almacenamiento y distribución de bienes y servicios para el abastecimiento de los desarrollos turísticos y residenciales existentes en los haces de barranco del suroeste.

9.3. Otras Piezas Territoriales de interés en el ámbito

El refuerzo y especialización de las centralidades ligadas a los tejidos turísticos y residenciales de este ámbito territorial ha de atender a un riguroso compromiso de adecuación y complementariedad territorial.

Esto implica asumir el carácter estructurante inherente de los vacíos territoriales existentes como premisa de partida para la sustanciación de nuevas actividades turísticas, residenciales, de servicios o de oferta complementaria bajo criterios de calidad e integración paisajísticas.

9.3.1. El marco escenográfico del acceso a la Zona Turística del Sur

Ya el PIO/GC 2004 planteaba la necesidad de replantear la imagen escenográfica de los accesos desde la GC-1 a la Zona Turística Litoral del Sur regulando paisajísticamente la implantación de los productos turísticos que ahí se planteaban, una estrategia que el PTEOTI/GC conserva y desarrolla en mayor profundidad.

Sin embargo, la implantación en los Llanos de Juan Grande e inmediaciones de grandes equipamientos básicos de escala insular han ocupado este extenso vacío territorial, antesala de la Zona Turística Residencial del Litoral Sur, comprometiendo el equilibrio de los asentamientos poblacionales existentes, como Castillo del Romeral o Juan Grande al introducir una escala territorial, con intervenciones puntuales muy masivas que han fragmentado el espacio.

La disposición de estos elementos de servicio de interés insular a ambos márgenes de la GC-1 ha dejado un espacio vacío “alargado” que adquiere valor de oportunidad para cualificar el ámbito extenso de esta llanura de valor agrícola con equipamientos estructurantes de relevancia insular.

▪ La pieza territorial entre Juncalillo del Sur y Juan Grande

Esta gran superficie alargada queda acotada entre las trazas de la GC-1 y la GC-500, desde el enlace de El Doctoral hasta Tarajalillo. En sus márgenes se ubica uno de los principales hábitat lacustre como es Juncalillo del Sur, los dos asentamientos poblacionales más o menos autónomos en su tejido residencial de la influencia turística como Castillo del Romeral y Juan Grande, grandes extensiones agrícolas de carácter intensivo y en su extremo más al sur, en contacto con los primeros desarrollos turísticos de la franja litoral, uno de los equipamientos turísticos estructurantes más relevantes como es el Aeródromo de El Berriel gestionado por el Real Aeroclub de Gran Canaria, e instalaciones anexas.

Su posición, por tanto, en el acceso de la zona turística litoral del sur, entre dotaciones y equipamientos básicos, como el Complejo Ambiental de Juan Grande o el nuevo Centro Penitenciario, y los asentamientos poblacionales de Juan Grande y Castillo del Romeral, le infieren una gran accesibilidad y unas condiciones topográficas, en un amplio llano, adecuadas para potenciar la implantación de equipamientos que articulen las diversas escalas de las dotaciones existentes, mitigando el impacto paisajístico que éstas han podido forzar al romper el equilibrio territorial de los desarrollos urbanísticos existentes con las actividades del tejido productivo primario consolidadas.

La orientación de uso futuro de esta pieza pasa, en conclusión, por considerar las preexistencias e impactos descritos, así como su accesibilidad y valor de posición como antesala de la zona turística del litoral sur.

Necesariamente, debe establecerse para cualquier desarrollo en esta pieza territorial un muy alto nivel de exigencia tanto en su disponibilidad para servir de cualificación a los asentamientos poblacionales que gravitan a su alrededor, sin forzar expectativas inmobiliarias que deterioren aún más la condición de vacío territorial de este ámbito, como en su adecuación paisajística por su contacto con el Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur, un hábitat de interés faunístico en torno al cual pueden girar las acciones de recalificación de esta alargada bolsa de suelo.

9.3.2. Los barrancos como eco-corredores de la oferta turística complementaria

En este ámbito territorial, los barrancos conforman también espacios de gran relevancia para la vertebración de los tejidos, pero especializados en vertebrar la oferta turística complementaria en la orla de las piezas territoriales turísticas.

Asimismo, funcionan como eco-corredores de relación costa-interior asegurando rutas de acceso de interés turístico a los asentamientos tradicionales y valores ambientales y patrimoniales del centro insular. Para ello, la integración de los desarrollos turísticos previstos en los distintos tramos presenta un gradiente en la capacidad de transformación, por tanto de admisibilidad de usos, que decrece hacia el interior a medida que se incrementa el grado de naturalidad de la pieza.

Los barrancos más significativos en este ámbito son:

• Barranco de Maspalomas

Tiene un gran potencial para la recalificación paisajística en el tramo al norte de la GC-1 para acoger equipamientos de carácter recreativo articulando las distintas piezas territoriales para equipamiento estructurante turístico ahí existentes. Adquiere valor como espacio de cualificación y separación ambiental del tejido turístico, al que dota de áreas ajardiandas y espacios libres urbanos cuando lo atraviesa en su tramo más al sur.

Además, vertebrar los accesos desde el sur hacia el interior insular con rutas para transporte especializado turístico que pongan en valor tanto los yacimientos arqueológicos existentes como los asentamientos tradicionales de polaridad rural de Aretara, Fataga y Tunte.

• Barranco de Arguineguín

Tiene un gran potencial para la recalificación paisajística del borde este del tejido residencial de Arguineguín, pudiendo acoger equipamientos de carácter deportivo-recreativo que cualifiquen y articulen las distintas piezas territoriales de su perímetro, sobre todo con la recalificación e integración de las instalaciones de El Perchel.

Adquiere valor como espacio de cualificación y separación ambiental del tejido residencial, al que dota de áreas ajardiandas y espacios libres urbanos cuando lo atraviesa en su tramo más al sur. Pero además, vertebrar los accesos desde el sur hacia el interior insular con rutas para transporte especializado turístico que pongan en valor las presas y embalses existentes como atractivo turístico y ambiental.

• Barranco de Mogán

Tiene un gran potencial para la recalificación paisajística en el tramo al norte de la GC-1 para acoger equipamientos de carácter recreativo articulando las distintas piezas territoriales para equipamiento estructurante turístico ahí existentes. Adquiere valor como espacio de cualificación y separación ambiental del tejido turístico, al que dota de áreas ajardiandas y espacios libres urbanos cuando lo atraviesa en su tramo más al sur.

Además, vertebrar los accesos desde el sur hacia el interior insular con rutas para transporte especializado turístico que pongan en valor tanto los yacimientos arqueológicos existentes como los asentamientos tradicionales de polaridad rural de Aretara, Fataga y Tunte.

9.4. El refuerzo de centralidades como apoyo a la recalificación turística

Este ámbito territorial presenta una clara vertebración apoyada únicamente en el trazado de la infraestructura viaria y la jerarquización de los viales según condiciones de tráfico, accesibilidad y movilidad al servicio de las implantaciones turísticas consolidadas o en proceso de consolidación.

Sin duda, una de las cuestiones no resueltas hasta el momento por el planeamiento, tanto a la escala territorial como urbanística, es la definición de un modelo claro de relación funcional e interdependencia entre el tejido turístico y el residencial.

Ello ha favorecido de manera informal la creciente “residencialización” del tejido turístico, al buscar la población reducir desplazamientos a favor de una mayor cercanía a las escasas dotaciones y equipamientos existentes que complementan la oferta alojativa.

Para frenar esa “residencialización”, que pone en peligro el sostenimiento de la actividad turística, pero igualmente para resolver los problemas logísticos y de servicios complementarios requeridos por dicha actividad, es necesario identificar áreas de oportunidad que introduzcan cierta centralidad de servicios especializada y diferenciada.

De esta manera se pautarían las centralidades de servicios y dotaciones en este ámbito territorial, en función de las previsibles proyecciones de crecimiento no sólo del tejido residencial sino también de la actividad turística, condicionada a la renovación o sustitución de las piezas turísticas obsoletas o saturadas en cumplimiento del PTEOTI/GC.

El alcance e incidencia de las previsibles pautas de crecimiento y su relación, pernicioso o no, con el fenómeno turístico, son los requerimientos territoriales básicos para asegurar la articulación territorial bajo criterios de eficiencia y especialización, de tal modo que se reduzcan – o incluso, se eliminen – las interferencias de la demanda poblacional con la turística en este ámbito territorial.

Para ello, hay que asegurar tanto la separación entre las mismas como la efectiva superación de las carencias y necesidades a cubrir para el desarrollo equilibrado de este ámbito territorial.

10. El Cuadrante Insular Suroeste

Este ámbito territorial, está estructurado por las dos principales cuencas transversales insulares, la Cuenca de Tejeda y la Cuenca de Tirajana, en la que quedarían inscritos los principales asentamientos de población del interior insular, como La Aldea, Artenara, Tejeda, San Bartolomé y Santa Lucía, que rodean el macizo volcánico central. Estos asentamientos, aunque urbanos presentan una fuerte polaridad rural, consolidándose como centros locales de servicios para todo el interior insular. Presenta una importante preponderancia geográfica y ambiental, incluyendo aquellos territorios escasamente antropizados sobre los que se han delimitado hasta cuatro Espacios Naturales Protegidos en atención a la riqueza de sus recursos naturales: la Reserva Natural Integral de Inagua, la Reserva Natural Especial de Güi-güi, el Parque Natural de Pílancones y el Parque Rural del Nublo. Una biodiversidad que ha quedado igualmente apuntalada con la declaración como Reserva de la Biosfera de un amplio sector de este ámbito territorial.

10.1. El valor natural preponderante del territorio como recurso

Estos territorios, en la lógica expansión centrífuga perimetral del desarrollo industrial y postindustrial insular, han quedado relegados como soporte de nuevas actividades económicas y han sido especializados con el papel fundamental de reserva natural por sus conocidas características morfológicas y aislamiento positivo. Aunque esta polarización natural implica territorialmente unos niveles de antropización muy débiles, marcadamente dispersos y escasamente nucleados, estructuralmente se pueden señalar tres focos polarizadores, de moderada definición, que actúan de nodos de conexión e intersección y de concentradores de actividades de intercambio natural, recreo y ocio, con las cuencas de Tejeda y Tirajana como grandes unidades morfológicas de referencia:

- Cerrando el anillo litoral, por ambos extremos el valle de La Aldea de San Nicolás, como introvertido litoral occidental inscrito entre la reserva Natural de Güigüi y el Parque Natural de Tamadaba, mantiene distantes y variadas relaciones viarias con el norte, sur y centro insular, configurándose como una singular muestra de desarrollo autónomo a pesar, y en cierto modo, paradójicamente, gracias a su aislamiento, pues dada su limitada accesibilidad apenas se siente la influencia metropolitana.

El recurso económico más potente, la agricultura, define el paisaje dominante del valle en el que se asienta.

El desarrollo urbano del asentamiento de La Aldea es equilibrado en su evolución asumiendo un crecimiento sosegado, no sometido a las pulsiones especulativas de otros núcleos.

- El centro de la isla queda polarizado por los núcleos de Tejeda, Artenara y Valleseco, enclavados en las grandes reservas de espacios naturales concentradas en el occidente insular en excéntrica tangencia central respecto al eje de las cumbres (Reserva Natural del Inagua, Parque Natural de Tamadaba, Parque Rural de Nublo, Monumento Natural del Roque Nublo) configurándose como una intersección de caminos entre el norte y el oeste insular respecto al área metropolitana.
- La otra localización focal con importancia estructural la constituye la organización tripolar de Fataga, San Bartolomé de Tirajana y Santa Lucía de Tirajana. Este lugar, como amplia hoyo y barranco enclavado en el sur, facilita con amplitud las relaciones territoriales del centro insular con el potente sureste, turístico e industrial; dando

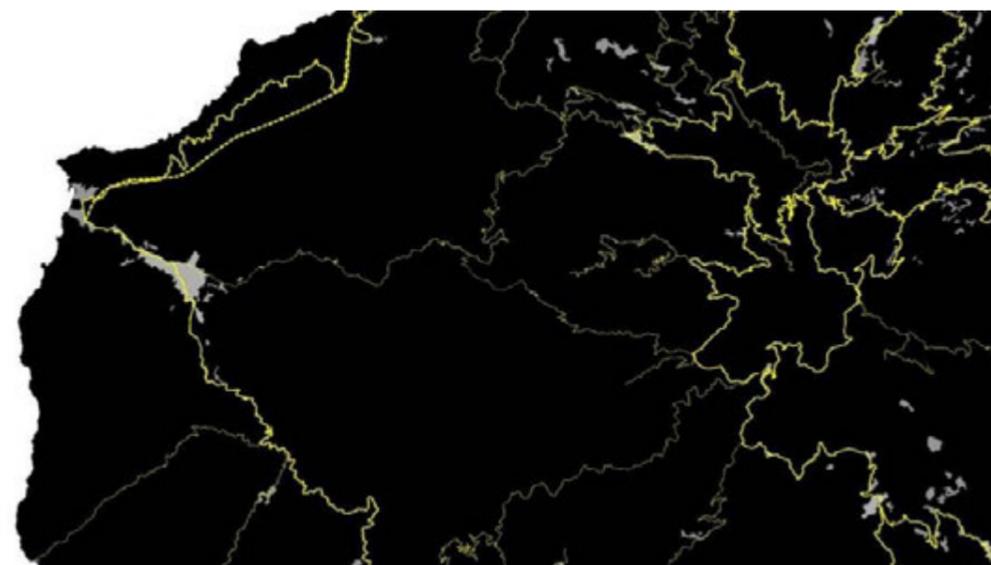
colindancia con la Caldera de Los Marteles y Barranco de Guayadeque, Parque Natural de Pílancones y Reserva natural de Ojeda-Inagua-Pajonales).

La ajustada articulación estructural de este ámbito territorial y sus polarizaciones tradicionales se apoyan en la tupida red de carreteras radiales, de montaña, que de forma bastante completa posibilita el acceso limitado a este vasto territorio. Dentro de esta red destaca la GC-210 como tramo de conexión de los principales asentamientos poblacionales: Tejeda, Artenara y La Aldea. Se conforma así una ruta natural por el interior de la isla en torno a la cual gravitan los principales valores naturales, patrimoniales y etnográficos en el sistema natural insular. Un “eje verde” que se prolonga por la GC-60 y la GC-65 para abarcar la especial configuración del sistema rural en el valle de Tirajana, que actúa como rótula singular entre el interior y la amplia plataforma costera del sureste en la que se apoya el sistema urbano.

10.2. Las polaridades urbanas y rurales del Sistema Natural

En general estos núcleos ostentan un rol de centralidad rural con escaso hinterland poblacional afecto y se encuentran inmersos en ámbitos naturales de gran belleza y fragilidad que les confiere su singularidad. Su situación relativamente alejada de la influencia metropolitana directa les ha imprimido también una cierta estabilidad en el crecimiento aglutinando en su núcleo la mayor parte de la población rural de su ámbito de influencia. La otra cara de la moneda del aislamiento en el que se encuentran estos núcleos es precisamente el riesgo de despoblamiento, el emigrar su población a zonas más próximas y mejor conectadas con la capital.

Estas polaridades poblacionales, por su diversificada orientación económica, actúan como núcleos de cabecera e intercambio, reforzando y potenciando los valores de sus asentamientos simbólicos tradicionales. Sin embargo, la falta de escala derivada de su circunscripción autolimitativa al ámbito territorial inmediato, en vez de ser entendidos como parte de una red de aproximación al sistema natural insular, ha supuesto un escaso margen de maniobra para crear oportunidades de desarrollo que permitan preservar los índices poblacionales en su justa medida. En algunos asentamientos ha habido un envejecimiento y despoblamiento apresurados, frente a otros enclaves en los que han predominado las tendencias a la dispersión y a acoger segunda residencia desprovista de toda relación con las formas tradicionales de ocupación.



Ante este diagnóstico, la declaración como Reserva de la Biosfera de buena parte de este ámbito territorial debe ser entendida como un revulsivo. Esta protección, entendida de una forma activa y sostenible, permitirá reforzar no sólo los criterios ecológico-naturales en la utilización de los recursos naturales sino también las pautas de adecuación para el acceso y disfrute de los bienes de uso público recreativo y cultural, tanto para los habitantes como los turistas (miradores, áreas recreativas, eco-huertas de alquiler, redes alternativas de abastecimiento y depuración, drenajes naturales, museos y centros de interpretación, etc.).

10.2.1. El Valle de La Aldea

Este singular ámbito, localizado en el extremo occidental de la isla, participa funcionalmente de la condición costera, interior, y de rico valle agrícola. Su entorno está afectado territorialmente por la delimitación de tres espacios naturales protegidos: la Reserva Natural Especial de Güi-Güi, el Parque Natural de Tamadaba y el Parque Rural del Nublo, lo que refleja los valores naturales y paisajísticos de su territorio.

La definición estricta del Valle de La Aldea no está afectada esencialmente por protecciones del valor natural, sin embargo, el hecho de encontrarse flanqueado por los citados espacios naturales protegidos, las particulares características de sus explotaciones agrícolas de gran riqueza y potencial, la existencia de numerosos yacimientos arqueológicos y los valores etnográficos y paisajísticos, lo hacen merecedor de un tratamiento unitario y especial.

El objetivo básico para este ámbito es el mantenimiento de los valores naturales autóctonos, la base económica agrícola, y la diversificación de la economía asumiendo turismo especializados.

El elemento estructural fundamental lo constituye el valle, tanto en su desembocadura costera, donde es necesario compatibilizar los nuevos usos turísticos con la preservación de los valores arqueológicos y naturales, como en el cauce central y la conexión interior con los barrancos, que obligan a ajustar los crecimientos y desarrollos del núcleo de forma lineal y limitada.

La Aldea puede y debe desarrollar una capacidad de organización del turismo interior insular, configurándose como centro operativo y área de equipamiento para la visita y la estancia en el espacio de cumbres.

La propuesta de dotación de capacidad turística prevista en el PIO/GC 2004 dedica especial atención al objetivo de prefigurar el tipo y modo de implantación de turismo en ámbitos vírgenes, sin modelos ni experiencias previas y con capacidades muy limitadas para acogerlo al estar situados en áreas costeras de extremado valor y sensibilidad medioambiental.

El amplio territorio, el paisaje, los recursos naturales, los valores arqueológicos y etnográficos, la escasa ocupación por la edificación, y en definitiva la exclusividad diferencial, ofrecen la oportunidad de concebir y organizar este espacio como soporte de un tipo de oferta turística de gran calidad.

La ordenación restrictiva del valle, los nuevos accesos viarios, el refuerzo del puerto y la consolidación del núcleo de población han de ser objetivos complementarios.

En cuanto a la ordenación del tramo litoral comprendido entre la Punta del Descojonado y la Punta de La Aldea se hace necesario considerar dicha franja costera como una zona que debe quedar sometida a una política de conservación, asegurando la protección del litoral y sus valores naturales y morfológicos en el marco de la figura de la Reserva Natural Especial de Güi-Güi, así como la conservación medioambiental de la desembocadura del Barranco de La Aldea.

Este ámbito, con la Playa de La Aldea y su trasplaya, así como la posición estratégica de su puerto puede ser la base para localizar tanto la flota artesanal de pesca como para el descanso y abrigo de embarcaciones deportivas y de ocio, preservando sus condiciones naturales, potenciando su uso y mejorando sus servicios como soporte de la actividad pesquera y turístico-deportiva.

10.2.2. Las Cumbres y La Costa Oeste

Este extenso ámbito comprende los territorios centrales y occidental de la isla de Gran Canaria preservados – en cuanto recursos, valiosos y únicos – como espacios naturales protegidos, caracterizados por su clima más seco y un relieve abrupto e inaccesible, que alcanza su punto culminante en el Pico de Las Nieves (1949 m).

Se trata, en consecuencia, no sólo del ámbito más extenso y menos habitado, sino también el que cuenta con una mayor superficie protegida, en justa correspondencia con los importantes valores geológicos, geomorfológicos y biológicos que alberga.

Aquí se localizan, en general, las áreas naturales mejor conservadas de la Isla, en gran medida gracias a su difícil acceso y baja presencia de usos productivos y residenciales.

Predominan los grandes espacios vacíos y naturales, los grandes macizos de Tamadaba, Altavista, Andén Verde, Güi-Güí, Tauro, Inagua, La Sándara o Pargana, sobre los que se han desarrollado las potentes redes hidrográficas de barrancos como Tasarte, Tasartico, Veneguera, Mogán, Arguineguín o Ayagaures, y en las zonas más altas, la espectacular Caldera de Tejeda, la de Los Marteles o la de los Pinos de Gáldar, sobre las que destacan relieves tan singulares como el Roque Nublo, Bentayga, el Pico de Las Nieves o el Montañón Negro.

El objetivo básico en este ámbito es la conservación de sus abundantes valores y recursos naturales, geomorfológicos, biológicos, hidrológicos y paisajísticos. Para ello es necesario abordar la planificación de los espacios naturales protegidos y, sobre todo, dotar los recursos necesarios para su gestión.

Un segundo objetivo, que no es independiente del anterior, es la conservación del paisaje rural tradicional de este ámbito, incidiendo tanto en el mantenimiento de las tipologías constructivas propias como en la continuidad de las prácticas culturales tradicionales.

La conservación del suelo fértil, debe ser un objetivo en sí mismo, bien como parte de los ecosistemas naturales o como soporte de una actividad productiva agrícola o pastoril sostenible.

Dentro del objetivo general de la compatibilización de los usos y aprovechamientos con la conservación de los recursos naturales, además de la ordenación agropecuaria, en este ámbito territorial también debe ser objetivo lograr una ordenación y regulación de la actividad cinegética de forma compatible con la conservación de la flora y fauna autóctonas y los hábitats naturales protegidos en este territorio.

Otro objetivo específico de este ámbito interior de la isla debe ser la ordenación de las actividades de ocio y recreo en el medio natural y la potenciación del turismo rural, ecológico o de naturaleza.

La mejora del balance hídrico insular y la conservación de los recursos hídricos, se concreta en este ámbito, por una parte, en la protección de las áreas de recarga del acuífero, limitando extracciones, controlando los vertidos potencialmente contaminantes y favoreciendo los procesos de infiltración, y por otra parte, en el mantenimiento de la capacidad de embalse.

El desarrollo del turismo rural y ecoturismo se debe concentrar en enclaves existentes (núcleos rurales de Valleseco, Tejeda, Artenara y Parador), acondicionándolos para las nuevas densidades y servicios.

10.2.3. Las Medianías del Este y Sur

Se incluyen en este ámbito los territorios meridionales y de medianías del Sur que corresponden a las Reservas Naturales Especiales de Los Marteles, Barranco de Guadayaque, Riscos de Tirajal, Roque Aguayro, Paisaje Protegido de Fataga y Parque Natural de Pílancones, de áspera y dura geografía y singular paisaje árido.

El enclave que, a modo de rótula funcional (entre la costa este, la costa sur y el interior), establece la polaridad de toda esta área es la caldera y circo geológico de Tirajana conectando el cauce alto de Fataga. Como área natural retranqueada de la desarrollada costa sur, este territorio define la identidad y valores de la isla virgen del sur, con una especialización creciente hacia un turismo de interior cualificado.

Este Plan plantea la ordenación rigurosa del conjunto del ámbito, con la protección de sus valores naturales, culturales y ambientales, y de los asentamientos tradicionales y paisajes originales, y con la instalación moderada de servicios especializados para turismo un turismo interior de calidad que visita la cuenca de los barrancos de San Bartolomé y Santa Lucía de Tirajana.

Mejora de las conexiones viarias con el interior, sur y este, a definir en términos de impacto agrícola y paisajístico, con valoración fundamental de los barrancos.

Previsión muy moderada de instalaciones turísticas rurales y de naturaleza cualificadas, con carácter de enclaves dispersos bien ajustados e integrados a la red viaria local y al paisaje, y actividades agrícolas locales.

10.3. El potencial económico de la gestión proactiva del Sistema Natural

Según se desprende de los análisis y el diagnóstico realizados, el valor de los recursos naturales y el medio rural y natural de la Isla como factor de atracción para otros usos, en particular de carácter de ocio y recreativo, es sumamente elevado y su potencial excede considerablemente el nivel que muestra en el presente.

En efecto, el interés que hasta hace poco se reducía a la visita a enclaves como los de La Cruz de Tejada, el Roque Nublo o algunos paisajes y puntos de reconocido interés natural, empieza a verse sobrepasado por nuevas demandas que surgen desde orígenes bien diferentes. De una parte, desde las poblaciones urbanas insulares, para las que muchos de estos ámbitos constituyen lugares a descubrir o a disfrutar, con carácter de "parque metropolitano" en el que se combina una asequible relación distancia-tiempo real de movimientos diarios con la incomparable percepción de "lo remoto". De otra parte, la incorporación, bajo estos mismos principios, de la población turística de no residentes que hasta no hace mucho sólo percibían la Isla como un recurso de sol y playa.

Es evidente que la posibilidad que en este sentido brindan nuevas formas de turismo interior como el "trekking", los paseos a caballo, los recorridos en vehículos (propios o alquilados) por caminos menos transitados o las actividades guiadas próximas al llamado "turismo de aventura", pueden abrir posibilidades de desarrollo local y de formas de uso del territorio hasta ahora no contempladas, al menos formalmente, en la programación de los agentes y en el planeamiento.

En todo caso, sí se detectan hoy indicios suficientes en la Isla de esta demanda potencial, que bien promocionada puede convertirse pronto en significativa. El valor turístico del medio natural que en un principio se ha confinado a las zonas donde éste se manifiesta con mayor potencia y grandiosidad puede extenderse, eventualmente, a otros ámbitos donde el interés se concentre en la apreciación de aspectos más sutiles, como la ruralidad, el alejamiento de los espacios de mayor concentración de visitantes, la apreciación de algunos (existentes o nuevos) servicios locales (v.g. gastronómicos) de calidad, etc. Esta es la experiencia de otros lugares donde estos fenómenos se han ido desarrollando progresivamente, aunque en la Isla sólo están reservadas todavía a pequeñas élites o grupos, o al experto "connaissanceur".

El posible desarrollo de estas funciones supondrá, seguramente, un paso importante en la deseable "integración funcional" de la Isla, pero es indudable que también encierra serios riesgos y amenazas, capaces de destruir y desvirtuar incluso los fundamentos mismos de lo que es su base actual de atracción.

En este sentido, y en la medida en que los procesos que afectan a estos recursos se encuentran aún en un nivel prácticamente embrionario resulta imprescindible abordar el problema de la sostenibilidad, que permite un desarrollo de la actividad y la diversificación del uso en estos ámbitos a partir del mantenimiento y, en su caso, del reforzamiento de sus valores y calidad y no de su mero consumo y eventual degradación.

Es aquí donde resulta necesario aunar la habilidad de propiciar las nuevas demandas, aún latentes, con criterios de salvaguarda y valoración que permitan, sin desvirtuarlo, el uso del recurso en función de sus valores naturales o sus cualidades ambientales propias.

En la Isla existen algunos ejemplos y situaciones verdaderamente ejemplificadoras del equilibrio deseable unido al potencial de amenazas que se esconden en estas nuevas dinámicas. El Valle de Agaete es hoy, probablemente, uno de los más hermosos y completos ejemplos de ese equilibrio cuyo umbral ha sido ya amenazado seriamente por presiones edificatorias, y cuyo futuro podría entrañar serios riesgos dada su privilegiada posición marítimo-interior y su previsible accesibilidad.

Existen también otros lugares, como los entornos de San Bartolomé de Tirajana, Santa Lucía y Fataga que aún mantienen un espléndido equilibrio de calidad urbano-rural en un contexto natural típico del Interior insular.

Pero, además de estos espacios que podrían considerarse emblemáticos en su clase, hay un importantísimo caudal de recursos turísticos de valor natural en todo el marco montañoso, hoy más inaccesible, del Centro-Oeste, y más allá de éste otros muchos pequeños enclaves y rincones de carácter rural más tradicional en el interior y las medianías, cuyas relativas dificultades de accesibilidad a través de una orografía compleja y viarios de sinuoso trazado los convierten en reductos últimos para segmentos de una demanda muy "urbana" que, como se está viendo ya en otros lugares en estos últimos años, es sumamente dinámica y cada vez más exigente en la búsqueda de nuevas experiencias y lugares donde se unen la "diferencia", el valor de la calidad ambiental y la "naturalidad" de los recursos tradicionales.

Más allá de lo que normativamente implica la ordenación de los recursos naturales, el control de los procesos de diversificación del uso de este tipo de ámbitos requiere prestar atención a las consecuencias funcionales y formales sobre los elementos físicos del espacio, sea éste construido o no. Este es pues el marco en el que se plantean los conceptos y directrices que se debieran desarrollar en la normativa de este Plan.

La actividad turística y el resto del sector servicios serán los grandes beneficiados en la implantación de esta nueva concepción identitaria para el Cuadrante Insular Suroeste. La promoción de los valores paisajísticos, ecológicos y culturales de este amplio territorio facilitará el desarrollo de un turismo responsable, que debe atender a la fragilidad del medio en que se inserta, evitando inducir una intensidad de uso que supere su capacidad de acogida y minimizando los riesgos derivados de las necesidades de nuevas infraestructuras y dotaciones generadoras de impactos, la desnaturalización de los asentamientos tradicionales o la "folklorización" de sus condiciones etnográficas. Su gestión y control racional permitirá la consideración del espacio como una gran área rural-naturalística en el contexto grancanario, al margen de un desarrollo de los ingresos de la población residente en el interior y en el entorno y la revitalización de ciertas actividades en franco retroceso (agricultura, ganadería y artesanía) así como la consolidación de otras como la restauración, el turismo rural o el comercio.

10.4. El desarrollo rural en equilibrio con la naturaleza

Este cuadrante occidental de la isla de Gran Canaria, de importante preponderancia geográfica y ambiental, responde a toda una casuística de ocupación y antropización controlada del medio

natural, que ha apuntalado su consideración como Reserva de la Biosfera para un amplio sector de este ámbito territorial.

Esta realidad territorial se apoya en las dos potentes cuencas hidrográficas, Tejeda y Tirajana, que pautan a modo de potentes ejes vertebradores una forma de entender la aproximación a los recursos naturales y productivos existentes.

Las particulares características de sus explotaciones agrícolas, de gran riqueza y potencial, la presencia de numerosos yacimientos arqueológicos y de valores etnográficos y paisajísticos ligados al sistema rural, lo hacen merecedor de un tratamiento unitario y especial sobre los que hacer bascular su ordenación territorial.

La oportunidad de entender conjuntamente todo este ámbito territorial a la hora de potenciar su desarrollo sostenible, desde la perspectiva del equilibrio necesario entre requerimientos ambientales, económicos y sociales, permite compensar aquellos criterios de protección de los recursos naturales con una gestión activa de los mismos, especializando partes del territorio en actividades económicas nuevas que armonicen los emplazamientos físicos más relevantes con su papel de centralidades rurales de servicio local.

En efecto, la dimensión poblacional de este sector insular está más asociada al disperso edificatorio y a los usos tradicionales del suelo, comprendiendo asentamientos tradicionales en la confluencia de caminos; núcleos tradicionales en buen equilibrio territorial con las situaciones de disperso, con una fuerte presencia de valores singulares y patrimoniales apoyados en las actividades agropecuarias tradicionales y en los espacios naturales protegidos.

Pero el desarrollo socioeconómico de este ámbito territorial requiere también una gestión activa de los recursos existentes para asegurar el sostenimiento de la compleja malla de relaciones territoriales – por la debilidad de las mismas – entre las distintas unidades de asentamiento identificadas en torno a La Aldea, Artenara, Tejeda y el Valle de las Tirajanas.

Todos estos asentamientos poblacionales se encuentran en una posición periférica, de vértice, que actúa de puerta de entrada y/o de salida de todo este territorio natural escasamente antropizado al resto de la isla. El análisis de esta malla compleja, y su fuerte influencia natural y patrimonial, debe de considerar un modelo de desarrollo residencial y productivo – incluso turístico, en su caso – completamente ajustado a su imbricación nuclear con su declaración como Reserva de la Biosfera.

Así pues, se requiere una reconsideración territorial más afín a los condicionantes paisajísticos y medioambientales existentes, apostando por valorar el papel significativo que estos asentamientos como centralidades de servicios locales deben ocupar en el desarrollo rural y en la protección de la naturaleza en que se inscriben.

11. El Cuadrante Insular Noroeste

Este ámbito territorial se encuentra surcado por una intrincada red de barrancos, muy profundos y estrechos, diferenciando dos plataformas territoriales: un corredor costero sobre una plataforma plana pero angosta que conecta desde el Barranco de Tenoya en Arucas hasta el Barranco de Agaete, ensanchándose hacia el noroeste sobre las vegas de Guía y Gáldar; y unos valles de medianías, sobre un territorio muy plegado y rugoso sobre los que se ha asentado un disperso edificatorio de fuerte polaridad rural con ciertos matices urbanos. Los Barrancos de Moya y Firgas se constituyen en los principales elementos territoriales de transversalidad, junto a los cuales radican las principales centralidades locales de un disperso edificatorio de polaridad rural muy extenso, enfrentadas al conurbano de Guía y Gáldar, que adquiere cualidades para una centralidad intermedia de servicios comarcales, con potencial para la externalización en su conexión con el puerto de Agaete.

11.1. La linealidad doblemente tensionada de la plataforma noroeste

De nuevo en este ámbito los datos obtenidos en la Memoria Informativa del presente Plan, a partir de la actualización del PIO/GC/2004, no han hecho más que avalar la diagnosis allí desarrollada, consolidando en lo esencial los objetivos territoriales enunciados y las grandes líneas definitorias del modelo.

La costa y medianías del norte insular se integran longitudinalmente, por un lado, con el potente foco metropolitano de Las Palmas de Gran Canaria, a través de la rótula de Arucas, formada por la vía litoral GC-2 y la prolongación de la circunvalación periférica GC-3 en su entronque con la GC-20. Y, por otro lado, con el polo comarcal relativamente potente (en términos de concentración demográfica, usos productivos, servicios y equipamientos) en el extremo occidental de la Isla, formado por los asentamientos nucleados de Gáldar, Sta. María de Guía y Agaete.

En efecto, la operación estructural que permite poner en carga toda esta pieza es la propuesta viaria del PIO/GC 2004 para el corredor viario del norte, que adopta una traza litoral, salvo en el extremo occidental donde se adentra diagonalmente en el Llano de Gáldar, para alcanzar la costa occidental de Agaete.

Esta bipolaridad del corredor litoral del norte viene supeditada por la limitada capacidad de la plataforma costera existente, reducida a los llanos y vegas de Gáldar y Arucas, dejando retranqueadas sobre los altos lomos aterrazados a Moya y Firgas, cuya accesibilidad a la GC-2 se ve limitada, favoreciendo su papel de centralidad para servicios locales del tejido residencial difuso que se extiende por las medianías de este ámbito territorial.

Un tejido residencial muy imbricado con el sistema rural sobre el que se asienta, con elementos representativos de paisaje y características culturales y climáticas específicas. Un paisaje conformado no sólo por los elementos naturales preservados (calderas y conos volcánicos, vegas, llanos y lomos agrícolas, barrancos naturales, así como tramos costeros, acantilados y recursos biológicos) sino también por los rasgos formales de la ocupación tradicional del suelo y de su uso productivo, con elementos de identidad y calidad.

Este tejido residencial de fuerte polaridad rural ha generado un hábitat basado en la distribución de asentamientos tradicionales de polaridad urbana – los menos – o rural – la mayoría – apoyados en vías secundarias y locales que pautan el territorio con una secuencia de llenos y vacíos en equilibrio frágil, pero con un tratamiento hasta ahora obligatoriamente respetuoso e

integrador con el paisaje, que últimamente se ve roto por la proyección periférica de las pulsiones urbanísticas en el área metropolitana.

Atendiendo a este diagnóstico, el PIO/GC 2004 apuntaba a que la organización del futuro poblamiento se apoyaría necesariamente, como ya se ha mencionado, en el patrón histórico de los asentamientos tradicionales como elementos focales de centralidad. Para ello, desde los estratégicos emplazamientos existentes, se identificaban posibles extensiones compactas en las que se admitiesen desarrollos compatibles, así como la formación de núcleos autónomos (rurales o urbanos) que pudieran responder a las demandas de transformación urbanística futuras a la escala, estructura e identidad de cada lugar, evitando rupturas y distorsiones generadoras de impactos y deseconomías.

A pesar de la validez de estas líneas esenciales formuladas en el PIO/GC 2004, la profundización en la relación de jerarquías y dependencias del sistema de centralidades de este corredor, detectando tanto las tendencias negativas – esencialmente, en lo que se refiere a los nuevos crecimientos y la relación del sistema urbano con su entorno productivo – como las oportunidades latentes que deben impulsarse, deben posibilitar el equilibrio en la definición de los roles y la jerarquía de las centralidades aquí implicadas.

11.2. La polaridad rural doblemente tensionada del tejido residencial

En todo el ámbito del Corredor Litoral del Norte el Sistema Rural constituye un elemento básico y esencial para la ordenación, por su carácter de factor de la organización espacial y la configuración física del asentamiento poblacional.

Desde esta perspectiva contribuye, de un lado, a conformar la urbanización desde los condicionamientos y posibilidades que brindan sus características físicas (morfología, geología, hidrografía, vegetación, carácter productivo o la síntesis paisajística), de otro aporta su condición de "vacío" frente a lo urbanizado o edificado, como una cualidad que permite valorar y diferenciar el carácter de estos últimos espacios.

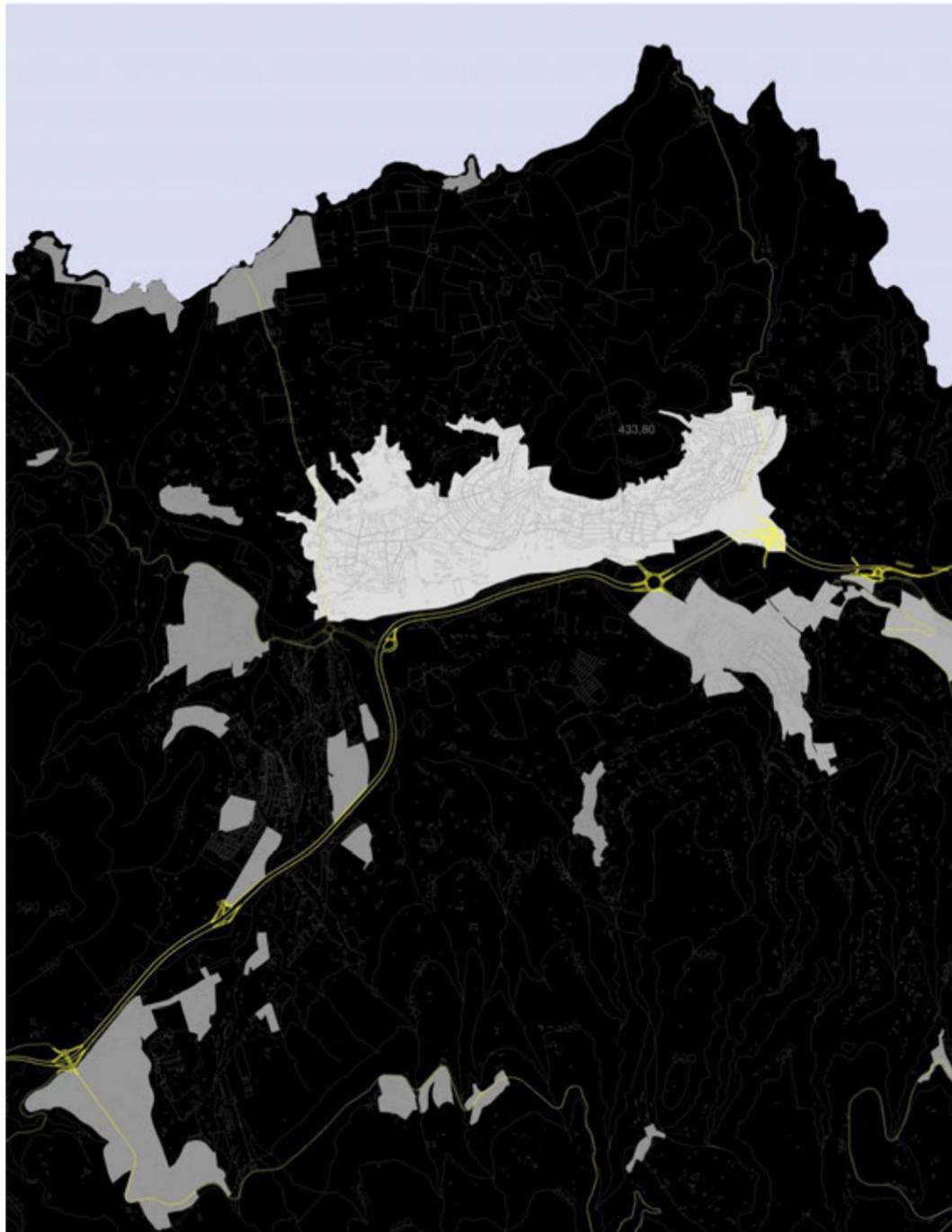
En este sentido el "vacío", en su relación al espacio construido, no incorpora solamente dimensiones topológicas o métricas, asociadas a la extensión geográfica, a la posición-distancia o incluso al tiempo vinculado a ésta última, sino otras dimensiones no físicas que, a partir de ciertas propiedades del territorio natural (la morfología, la vegetación), pueden modificar significativamente las percepciones de la proximidad, la lejanía o el aislamiento y, en definitiva, de la relación entre las diferentes piezas del espacio construido y el hábitat en estos ámbitos.

Sin embargo, la doble tensión de este corredor entre el Área Metropolitana de Las Palmas y la conurbación comarcal de Guía-Gáldar ha significado la concentración poblacional en un arco ramificado entre Gáldar, Santa María de Guía, Sardina y Agaete, por un lado, y en torno al límite municipal entre Arucas y Firgas apoyado en la antigua carretera GC-300, por el otro lado.

Se han mantenido relativamente estabilizados los asentamientos nucleados de Moya y Firgas, en torno a los cuales gravita un conjunto de asentamientos dispersos de fuerte polaridad rural, compatibles con la protección natural y los usos agrícolas de medianías. Los asentamientos poblacionales aquí considerados se caracterizan por la preservación del "vacío" o la puesta en relieve de sus cualidades ambientales más significativas, que marcan diferencias entre las distintas piezas del asentamiento existente más allá de los centros o núcleos principales de los distintos municipios afectados.

El problema central que desde la perspectiva urbanística afecta a este tipo de asentamientos radica en el necesario control de las alteraciones físicas y ambientales de la actividad y usos no rurales que comportan nueva urbanización y edificación del territorio, o suponen presiones sobre éste derivadas de la concentración masiva de personas o vehículos aunque no impliquen necesariamente la urbanización de los ámbitos afectados.

La pulsión metropolitana ha forzado que espacios de reconocido valor paisajístico experimenten la atracción masiva de habitantes, los cuales tienden a concentrarse a menudo en determinados enclaves del territorio, generalmente dentro del sistema rural, a veces adscritos a asentamientos nucleados existentes. Estas dinámicas de dispersión podrían, seguramente, aumentar en número en un futuro próximo, en la medida en que vaya diversificándose la capacidad económica de estos ámbitos, o mejorándose la accesibilidad a los mismos en detrimento de otras actividades tradicionalmente asimiladas a esos espacios.



11.2.1. La polaridad comarcal de Guía-Gáldar-Agaete

En el extremo occidental del Corredor Litoral del Norte se localiza la polaridad comarcal del sistema de centralidades conformado por los asentamientos nucleados de Guía, Gáldar y Agaete.

La importante concentración demográfica del área evidencia un dinamismo sustentado en las actividades productivas de naturaleza primaria (esencialmente agrícola) pero también en la incipiente actividad económica vinculada al puerto de Agaete y las sinergias por él generadas que amplifican y refuerzan el papel de centro de servicios y equipamientos comarcales de estos asentamientos.

La interdicción del nuevo corredor viario de la GC-2 como variante especializada de la antigua carretera del norte permite la articulación de estas centralidades entre sí y con la nueva red de accesibilidad territorial. Además, en el caso de Guía y Gáldar, permite articular las tendencias de crecimiento urbano hacia la vega vertebrando la conurbación previsible, al generar en las franjas de contacto con los mismos nuevos vacíos de oportunidad que van a resultar claves en el objetivo de consolidación del papel de centralidad del ámbito.

Estos espacios son los llamados a acoger los grandes equipamientos, servicios y espacios libres de escala comarcal y a configurar además el nuevo tejido residencial, cualificado como fachada urbana de estos núcleos. Ya en el PIO/GC 2004 se hace énfasis en esta cualidad de las franjas de contacto entre la GC-2 y los cascos de Guía y Gáldar planteándose el objetivo de resolver la articulación del conurbano y ordenar la citada franja con espacios libres, equipamientos y servicios comarcales así como la redefinición de la fachada urbana de Gáldar, tareas que asumió el PTP-14.

No obstante, más allá de reafirmar estos objetivos el nuevo Plan ha de ahondar en ellos, planteando soluciones a procesos emergentes cuyo dinamismo puede, sin la adecuada orientación de la planificación territorial y urbanística, deteriorar los principales recursos que sustentan la centralidad del ámbito, comprometiendo su desarrollo y su equilibrio territorial.

- **La necesaria cualificación territorial del tejido difuso de Llanos de Las Quintanas**

La pulsión dinámica del ámbito y su capacidad de atracción se evidencian de manera caótica y desarticulada en la gran extensión territorial del Llano de las Quintanas. Aquí se ha desarrollado una intrincada red de pequeñas nucleaciones y asentamientos lineales apoyados en la red de caminos agrícolas.

Se ha conformado de esta manera un tejido residencial disperso y desestructurado, en el que aflora el tapiz agrícola subyacente en apreciable estado de abandono en buena parte de su superficie, y al que en algún punto se le superpone un mallado viario regular producto de un sector aislado de suelo urbanizable en desarrollo.

El resultado es un tejido suburbano de muy baja calidad e importante impacto paisajístico que compromete un ámbito capaz tan extenso que posiblemente es el llamado a asumir el crecimiento a largo plazo del conurbano Guía-Gáldar.

Por ello, restaurar el orden paisajístico del ámbito y establecer las bases para articular y asegurar la calidad del sistema urbano futuro en este ámbito es un objetivo que necesariamente ha de plantearse el planeamiento territorial y urbanístico.

La dificultad estriba en que dichas bases deben arbitrar la conformación de un modelo progresivo en el que el tejido productivo coexista y se integre pacíficamente incorporándose a funciones urbanas como espacios libres o edificados, cualificadores del tejido residencial a medida que este se desarrolle.

El nuevo modelo debe además adecuarse a la “forma” del soporte territorial respetando como ejes verdes articuladores del sistema los cauces de los barrancos y barranqueras que jalonan el ámbito.

▪ **El reforzamiento del rol territorial interinsular de Agaete**

Los principales pilares que sustentan Agaete como polo de referencia, tanto a la escala comarcal como a la insular, son su potencial como referente turístico insular y el polo generador de actividad y proyección exterior del puerto comercial en el Puerto de Las Nieves.

En efecto, la belleza que supone el marco escenográfico de los acantilados de la costa noroeste insular, así como la singularidad con connotaciones etnográficas del casco antiguo y del sistema rural que se inserta en el Valle de Agaete contrastan con la potenciación de los flujos comerciales interinsulares derivados del tráfico marítimo, que fortalecen el rol territorial del municipio.

Sin embargo, esta doble realidad atenaza el desarrollo cualificado de su sistema urbano y rural al provocar interferencias perniciosas en los modos de usar y ocupar el territorio en cada caso. Así, la no continuidad de la GC-2 en su conexión con el sistema portuario provoca la mezcla indiscriminada de los tráficos de naturaleza comercial con los tráficos interiores congestionando la malla urbana.

Es preciso que la dinámica urbana se serene para permitir la cristalización de una centralidad bien articulada. Una nueva centralidad que debe bascular sobre la pieza de suelo urbanizable de los Llanos de Zambrano en tanto que, por su posición y relevancia estratégica, está llamada a re-posicionar Agaete a escala comarcal e insular, por lo que su gestión pública estará orientada a sustraerla de dinámicas especulativas u oportunistas que pierdan la referencia del interés público de su correcta formalización.

El diseño de esta pieza debe ser exquisito conformando un sistema urbano central de elevada cualificación, con alta proporción de servicios, equipamientos y usos terciarios, así como de espacios libres que articulen interna y externamente la pieza.

La tipología urbana debe integrar los rasgos propios de la arquitectura urbana tradicional, pero depurándolos para desarrollar un tejido urbano moderno con perfiles de centralidad supralocal. Se evitarán los “folklorismos” que desvirtúen los valores etnográficos del tejido tradicional y se evitarán asimismo tipologías suburbanas de baja densidad y modulación repetitiva (unifamiliares aisladas, adosados, hilera).

Por otro lado, las dimensiones de esta pieza, que junto con la que se dispone en los Llanos de Las Moriscas y de El Turman, equivalen al tamaño del tejido consolidado actualmente, determinan que se de prevalencia a su desarrollo sobre cualquier otro crecimiento urbano extensivo del casco.

Así pues, no debe clasificarse nuevo suelo, ni siquiera con apoyo en asentamientos urbanos consolidados, concentrándose el crecimiento en el “llenado” de las piezas clasificadas, de acuerdo con las pautas de calidad que exige la naturaleza del asentamiento. O, a lo sumo, en operaciones de llenado interior y adecuación paisajística de bordes.

11.2.2. Los asentamientos costeros de la estrecha franja litoral entre Arucas y Guía

La plataforma litoral de la costa norte se configura como un corredor paisajístico cuyos elementos definitorios son el telón escenográfico de las estribaciones montañosas cultivadas de la medianías del norte y las transversalidades de los barrancos que lo jalonan perpendicularmente convirtiéndose, en su llegada al mar, en puntos donde el paisaje se abre,

adquiriendo mayor dimensión la plataforma costera y ofreciendo perspectivas de penetración visual hacia el interior.

La ordenación de esta franja debe sustentarse sobre estas características, realizándolas antes que desvirtuarlas, por lo que habrán de primar los desarrollos de sistemas lúdicos y estanciales compatibles con algún desarrollo de oferta turística necesariamente puntual y paisajísticamente bien integrada.

Debe limitarse el crecimiento de los asentamientos costeros, orientándose la planificación al completamiento de los mismos con extensiones limitadas de llenado de áreas intersticiales y tratamiento de bordes y fachada urbana. Se deberán resolver asimismo las ocupaciones del dominio público marítimo-terrestre.

11.2.3. El papel aglutinador de Firgas y Moya y su potencial eco-turístico

Los núcleos de Firgas y Moya aparecen como elementos anclados en el extremo oeste del corredor interior del mallado territorial. Este corredor que ya hemos descrito se formaliza en el norte mediante la prolongación de la GC-3 de circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, que entronca al sur de Arucas con la nueva variante GC-20 de circunvalación al casco de Arucas y desde ahí continúa hasta Firgas con otro nuevo trazado.

A partir de este punto la orografía condicionará enormemente las posibilidades materiales de prolongar más al oeste de Firgas un viario de media capacidad, dada la enorme fragilidad paisajística y el valor natural de los sistemas de barrancos que atraviesan el ámbito, en especial los barrancos de Moya y de Azuaje, que se verían irremisiblemente afectados.

Por otro lado, la prolongación del corredor interior hacia el norte más allá de estos núcleos carece de sentido, toda vez que el resto de las centralidades del corredor litoral del norte se sitúan en la plataforma costera baja, y por tanto sus relaciones tanto a la escala local como con el área metropolitana se canalizan a través de la GC-2 localizada en la estrecha plataforma litoral entre Arucas y Guía.

Por otra parte, es preciso sustraer de la pulsión metropolitana a estos núcleos que ya presentan una apreciable distorsión en la conformación de sus tejidos, agitados ya de hecho en buena medida por esta dinámica. El incremento de accesibilidad con el arco metropolitano puede comportar la pérdida de identidad de ambas centralidades bajo la presión de desarrollo de tejido “dormitorio” con escasa o nula vinculación con la naturaleza productiva del ámbito, reproduciendo aquí el fenómeno de la primera periferia (en un remedo más de lo acontecido en el eje Tafira-Santa Brígida).

La principal sustancia sobre lo que se fundamenta el origen de los tejidos urbanos de ambos asentamientos poblacionales es la riqueza natural y productiva del sistema rural en que se localizan, y es de esta sustancia de los que debe nutrirse la consolidación y refuerzo de su centralidad. Esto es, deben confirmarse como aglutinantes de los servicios a la población local asentada en ellos y en el amplísimo territorio comprometido por sus ramificaciones.

Las posibilidades que puede brindar un eventual desarrollo del turismo rural o de las prácticas del ecoturismo, como actividades principales o como complemento del turismo clásico de sol y playa, proporcionan a estos ámbitos el papel de potencial campo de juego en el que desarrollarse como mecanismo para diversificar su economía y atraer centralidad.

En todo caso, la ordenación de estos núcleos requiere serenar la dinámica centrípeta que convulsiona los tejidos haciendo apenas reconocibles como formaciones más densas las cabeceras municipales y esparciendo la centralidad en una difusa red territorial de alta incidencia paisajística.

Los nuevos crecimientos de cierta entidad deben limitarse a extensiones compactas y bien articuladas de los núcleos centrales. En el resto del tejido el crecimiento se limitará al acabado y

formalización de los bordes ahora difusos de las pequeñas nucleaciones y desarrollos lineales, integrando los vacíos agrícolas como espacios cualificadores del tejido. No deben admitirse desarrollos de superficie significativa fuera de los cascós centrales y menos aún promociones autónomas de baja densidad de consumo metropolitano.

Por idénticas razones tampoco resulta adecuado sobredimensionar los ejes de relación con la costa de ambos núcleos, aunque sí se precisa de la mejora de las condiciones de seguridad del viario existente como refuerzo de la posición de los núcleos en el mallado de accesibilidad territorial.

11.3. El tejido productivo económico como soporte para el desarrollo y crecimiento del norte

La pujanza de la actividad económica inducida por el Puerta de Agaete, el tejido agrícola productivo, y los servicios a la población que se concentran en el polo comarcal demandan el desarrollo de un tejido industrial que no solo cubra las necesidades de carácter logístico, es decir de previsión de espacios para la concentración, almacenaje y distribución de bienes y servicios, sino que permita generar desarrollos más complejos que amplifiquen las sinergias de crecimiento y diversifiquen la base económica local.

Hasta ahora, el tejido productivo económico de estas características se concentra en los sectores de Llano Alegre en Guía y San Isidro en Gáldar. En Agaete el planeamiento municipal ha previsto un sector mixto residencial-industrial en Las Moriscas.

Análogamente a lo descrito en relación con la GC-3 en el entorno metropolitano, el eje de la GC-2 se convierte aquí en el elemento canalizador de los flujos y vertebrador de los desarrollos económicos con mayor demanda de accesibilidad, las piezas territoriales con aptitudes topográficas adyacentes a este eje se convierten así en las más tensionadas por esta demanda.

11.3.1. La extensión y desarrollo de tejido productivo económico especializado como revulsivo territorial

La selección de los ámbitos de extensión y desarrollo de este tejido debe comportar necesariamente suma cautela sobre la incidencia que dicha elección puede tener sobre el tejido agrícola y sobre el paisaje principal soporte del valor diferencial del ámbito y por tanto de la solidez de su desarrollo.

Así pues, como criterio básico, al igual que en los vacíos estratégicos para el refuerzo de las centralidades residenciales, las franjas de contacto de tejido productivo económico con la GC-2 deben reservarse para la localización de espacios libres, zonas verdes y servicios, equipamientos de escala comarcal que cualifiquen dichas franjas.

Se evitará acudir a medidas de carácter simplemente remedial como las pantallas vegetales, debiendo garantizar su adecuada integración en el paisaje mediante las oportunas exigencias de calidad en el diseño de las franjas de espacios libre y en las características tipológicas del tejido productivo económico.

Asimismo, se procurará evitar sobrecargar la GC-2 con tráfico de agitación local o de relación interna entre sectores de tejido productivo económico, articulándolos entre sí con viario de servicio que diversifique internamente los accesos.

- **La consolidación de San Isidro**

La zona industrial de San Isidro ha cubierto hasta ahora la demanda de desarrollo de tejido productivo económico ligado a la pujanza de actividad económica inducida por el

Puerto de Las Nieves, el tejido productivo primario, y los servicios a la población que se concentran en este polo comarcal.

Su rápida consolidación en torno a la traza viaria de la GC-2 y el borde del espacio natural protegido del Monumento Natural de Amagro ha limitado su capacidad de acoger nuevos crecimientos. Sin embargo, las dinámicas socioeconómicas comarcales demandan el desarrollo de un tejido productivo económico que no sólo cubra las necesidades de carácter logístico – es decir, de previsión de espacios para la concentración, almacenaje y distribución de bienes y servicios – sino que permita generar desarrollos más complejos que amplifiquen las sinergias de crecimiento y diversifiquen la base económica local.

Hasta ahora, el tejido productivo económico de estas características se ha concentrado en este sector de San Isidro, conformando un polo comarcal de actividad económica con idóneas condiciones de accesibilidad, al convertirse la GC-2 en el elemento canalizador de los flujos de mercancías y vertebrador de su desarrollo económico.

La necesidad de su centralidad económica pasa irremediamente por prever ámbitos de extensión y desarrollo de nuevo tejido productivo económico, como mecanismo para limitar las tensiones de demanda sobre las piezas territoriales con aptitudes topográficas adyacentes de manera indiscriminada. En este sentido, la pieza agrícola de El Cardonal puede admitir cuidados desarrollos de tejido productivo económico como extensión articulada de San Isidro, siempre en la zona más próxima a la GC-2, apoyados en los bordes de suave pendiente del barranco debiendo ser preservado como vacío agrícola el resto de la pieza.

- **La pieza económica del Llano de Las Moriscas**

En Agaete, el planeamiento municipal ha previsto un sector mixto residencial-industrial en Las Moriscas.

Esta amplia explanada, de suaves pendientes junto a la GC-2 y delimitada por el Barranco Hondo y el Barranquillo de Cho Vicente, reúne condiciones territoriales adecuadas para el desarrollo de un tejido productivo económico que no sólo cubra las necesidades de carácter logístico – es decir, de previsión de espacios para la concentración, almacenaje y distribución de bienes y servicios – sino que permita generar desarrollos más complejos que amplifiquen las sinergias de crecimiento ligadas al tráfico del Puerto de Las Nieves.

En este sentido, el uso residencial parece inadecuado para el refuerzo de esta centralidad económica sobre la que Agaete debe apoyar la diversificación de su base económica local, al poder llegar a interferir en el normal desenvolvimiento de la actividad industrial, empresarial o de servicios que ahí pueda llegar a consolidarse.

En este sentido, las franjas de contacto del tejido productivo económico con la GC-2 deben reservarse para la localización de espacios libres, zonas verdes y servicios, equipamientos de escala comarcal que cualifiquen dichas franjas. Se evitará acudir a medidas de carácter remedial, como las pantallas vegetales, debiendo aplicar exigencias de calidad en el diseño de las franjas de espacios libres y en las características tipológicas del tejido productivo económico para garantizar por sí mismas su adecuada integración en el paisaje.

11.3.2. El valor estructurante y paisajístico de las grandes piezas agrícolas

Se distinguen en el corredor tres grandes piezas agrícolas.

- **Las Vegas de Arucas y Gáldar**

Estas piezas son de enorme relevancia territorial, no solo por su entidad económica, base fundamental sobre la que se ha sustentado el desarrollo y la cualidad de centralidad territorial de los núcleos de Arucas y Gáldar, sino por su entidad de rasgo definitorio de un paisaje y su cualidad de vacíos territoriales de valor estructural en la conformación del modelo insular de asentamientos de población y de las actividades económicas.

Este valor estructurante requiere que ambas piezas sean salvaguardadas como tales vacíos edificatorios, debiendo evitarse su ocupación por procesos de crecimiento residencial, más allá de los estrictamente necesarios para resolver los bordes de contacto entre tejidos.

Más allá de las instalaciones y edificaciones que se requieran para optimizar la productividad de estas piezas, sólo se admitirán desarrollo de equipamientos en superficie de naturaleza lúdica o recreativa que pueden estar vinculados a oferta alojativa de carácter puntual y tipología hotelera conforme al modelo propuesto en el PIO/GC 2004. En todo caso, cualquier desarrollo de este tipo debe llevar aparejadas medidas de refuerzo de la naturaleza productiva de las piezas, tales como la puesta en cultivo de suelo en abandono y de integración paisajística, buscando la asimilación al paisaje agrícola dominante.

- **Los Llanos de Botija**

En la costa occidental de Gáldar, los Llanos de Botija se configuran como dos piezas territoriales de gran entidad: El Cardonal y Cueva Lapa. Por su disposición y características geográficas presentan un relevante valor paisajístico, amén de sus características como suelo productivo.

La primera de las piezas agrícolas debe ser preservada como vacío agrícola, admitiéndose únicamente cuidados desarrollos de tejido productivo económico como extensión articulada de San Isidro, siempre en la zona más próxima a la GC-2, apoyados en los bordes de suave pendiente del barranco.

La otra pieza, más próxima al núcleo costero de Sardina del Norte podría ser susceptible de albergar un área libre con equipamiento integrado en el paisaje agrícola, con una cierta oferta turística alojativa que responda a las características del modelo turístico previsto en el PIO/GC 2004 para la costa norte y vinculada al núcleo costero de Sardina del Norte y como extensión limitada de este al sur de la desembocadura del barranco.

11.4. Los barrancos como eco-corredores de vertebración ambiental del

Sistema Rural

En este ámbito territorial, los barrancos conforman también espacios de gran relevancia por la aptitud productiva de sus suelos, conformándose como eco-corredores de relación costa-interior con un gradiente de productividad asociado al carácter natural o rural de la pieza. Los barrancos más significativos en este ámbito son:

- **Barranco de Moya**

Conforma un paisaje de gran belleza, con una estructura geomorfológica de gran valor, donde están presentes sectores naturales, áreas agrícolas y lugares de interés cultural.

Por su posición, constituye un eje vertebrador estratégico para aglutinar usos recreativos y de ocio asociados al disfrute de la naturaleza y la captación de otro tipo de turismo respetuoso con el entorno. Unas actividades que proporcionen una inyección económica distinta que se revierta en potenciar el espacio y la conservación de los recursos naturales en presencia.

- **Barranco de Azuaje**

Conforma un paisaje de gran belleza, donde están presentes áreas agrícolas y lugares de interés cultural junto a relictos de laurisilva y fayal-brezal que en otro tiempo se expandía por toda la zona.

Por su posición, constituye un eje vertebrador estratégico para articular los distintos asentamientos poblacionales enclavados en su perímetro, redirigiendo su crecimiento hacia la consolidación de los asentamientos poblacionales principales y al tratamiento delimitador de los enclaves existentes, a fin de evitar el progresivo deterioro de las condiciones ambientales de protección. Además, sirve de apoyo para incorporar nuevas actividades económicas que, aún no teniendo que estar vinculadas a la explotación agrícola o ganadera tradicional, sigan la senda del desarrollo sostenible y el turismo responsable (turismo rural, turismo activo y de aventura, senderismo, campos de trabajo, talleres de artesanía, albergues y hospedaje...).

- **Barranco de Agaete**

Entendido como eje verde de conexión del interior con el mar, se constituye en el principal espacio libre vertebrador del sistema urbano y rural del Valle de Agaete cuyas cualidades paisajísticas y productivas lo hacen adecuado para servir de soporte al turismo rural y de naturaleza, permitiéndose la adecuación cualitativa de instalaciones alojativas existentes y el desarrollo limitado de nueva oferta a partir de la rehabilitación de edificación existente y, excepcionalmente de nueva planta, con muy alta exigencia ambiental.

En todo caso, cualquier actuación de nuevo desarrollo en estos eco-corredores debe estar asociada a operaciones de mejora paisajística y de refuerzo del tejido rural productivo, así como a la puesta en valor de los recursos etnográficos y culturales del ámbito.

11.5. Las piezas territoriales como diversificadoras de la base económica

Esta estructura lineal basada en la introducción del nuevo corredor costero, como vemos, se refuerza con la definición de varias "áreas de oportunidad" estratégicas que apoyan la estructura del corredor, para la creación de nuevas centralidades (siempre vinculadas funcional o formalmente a los núcleos tradicionales, apoyando las existentes y reincorporando los nuevos usos requeridos por las nuevas transformaciones territoriales (productivas, servicios, equipamientos, recreo, ocio, etc).

Junto a estas áreas se definen otras de menor rango territorial que hemos llamado Áreas Especiales, cualificando núcleos actuales o planificados en zonas de costa o interior para usos singulares (residenciales, turísticos, equipamientos, etc): Sardina, San Felipe-Bañaderos, San Isidro, etc.

- **La pieza estratégica de San Felipe**

Esta angosta superficie sólo permite plantear una pieza de desarrollo de equipamientos estructurantes apoyada en el estrecho corredor litoral, que sirva de colofón a la red de parques litorales del corredor costero del norte entre los asentamientos de San Felipe y Bañaderos.

Esta zona, más clara de apertura al mar, recreo y ocio comarcal, presenta un limitado potencial turístico, por lo que es factible la incorporación de una determinada oferta alojativa de extrema calidad, basada en productos hoteleros de alta cualificación y fuertemente especializados con fundamento en las peculiaridades paisajísticas, culturales y en los recursos naturales de la comarca, como forma de diversificar y dinamizar su economía.

La pormenorización en las condiciones y enclaves para el desarrollo de esta oferta singular en el norte fue diferida al PTE-15, actualmente en redacción.

▪ **El parque rural de Doramas**

Conforma un paisaje de gran belleza, donde están presentes sectores naturales, áreas agrícolas y lugares de interés cultural. En él se ubican importantes cabeceras de barrancos, como Azuaje y Moya, y otros elementos singulares que dan interés a la estructura geomorfológica del espacio así como relictos de la laurisilva y fayal-brezal que en otro tiempo se expandía por toda la zona.

Por su posición, constituye un nodo de tejido ambiental estratégico para aglutinar usos recreativos y de ocio asociados al disfrute de la naturaleza y la captación de otro tipo de turismo respetuosos con el entorno. Unas actividades que proporcionen una inyección económica distinta que se revierta en potenciar el espacio y la conservación de los recursos naturales en presencia.

Pero también requiere el control en los límites al asentamiento de nuevos enclaves poblacionales y/o turísticos, dada la tendencia a la atomización del territorio por la dispersión edificatoria y la escasa atención a la integración orográfica.

Esta tendencia debe ser redirigida hacia la consolidación de los asentamientos poblacionales principales o al tratamiento delimitador de los enclaves existentes, a fin de evitar el progresivo deterioro de las condiciones ambientales de protección.

Un control que debe apoyarse en una planificación urbanística integral para cubrir las graves carencias de dotaciones e infraestructuras, y la adecuación urbana y tipológica de las nuevas edificaciones a los valores etnográficos y paisajísticos tradicionales, incorporando nuevas actividades económicas que, aún no teniendo que estar vinculadas a la explotación agrícola o ganadera tradicional, sigan la senda del desarrollo sostenible y el turismo responsable (turismo rural, turismo activo y de aventura, senderismo, campos de trabajo, talleres de artesanía, albergues y hospedaje...).

11.6. Las transversales como potencial equilibrador territorial

El Cuadrante Insular Noroeste está esencialmente conformado por una plataforma aterrazada en dos niveles, más angosta y plana en la franja costera y de complicada orografía en medianías y cumbres, con un emplazamiento privilegiado al servir de nexo territorial para el desarrollo socioeconómico del cinturón norte-sur sobre el que gravita el modelo de Ordenación Insular de Gran Canaria.

Aunque está organizado como un estrecho corredor entre los polos de la capital y el noroeste, donde los barrancos protegidos de Moya y Firgas establecen la conexión transversal con el medio natural y los relictos de laurisilva, su complicada orografía dificulta la articulación de un sistema de relaciones integrado más allá de los vinculados a la accesibilidad y movilidad en dicho corredor costero, desligando topográficamente la misma de la plataforma de medianías colindante.

En este ámbito territorial la fuerte importancia del sector productivo de carácter primario (agricultura y ganadería), junto al desarrollo de asentamientos rurales transformados en asentamientos urbanos, ha puesto en peligro los valores naturales y patrimoniales existentes, así como provocado evidente impacto en sus características paisajísticas.

Se hace necesario incorporar nuevas ideas en la sistematización de este ámbito territorial que evalúen con eficiencia la relación entre los sectores productivos incipientes del litoral con la identidad patrimonial y multilocalizada de los asentamientos de medianías. Estos asentamientos conforman por sí mismos una malla compleja adaptada a la particular orografía y a los usos

tradicionales del suelo, que ha quedado desvirtuada al perder en su desarrollo reciente la vertiente rural y aumentar su dependencia funcional con el área metropolitana.

Para contrarrestar esta derivación de dependencia con el área metropolitana se hace necesario consolidar la conurbación entre Guía y Gáldar, como núcleo principal de concentración de servicios comarcales, que apoya su conexión al exterior no sólo por la GC-2 sino también por el Puerto de Agaete.

Asimismo, para equilibrar el vínculo territorial con los asentamientos preexistentes, mejorando las relaciones internas necesarias y para compensar la fuerte dependencia metropolitana, hay que potenciar el papel de áreas centrales de servicio de los asentamientos urbanos de interior. Ello requiere mejorar sus condiciones de atención y atracción de su hinterland poblacional, de marcada polaridad rural. Pero también su correcta integración ambiental y capacidad potenciadora para el desarrollo socioeconómico rural dentro de un subsistema en equilibrio.

Todo ello conlleva en suma poner en valor los recursos naturales y rurales en presencia ligados en este ámbito territorial más que en ningún otro a los especiales condicionantes orográficos del sustrato territorial. Una oportunidad para favorecer las transversalidades respecto del corredor litoral apoyándose en los barrancos como forma de entender el territorio, incorporándolos como espacios de transición territorial y potenciando, a su vez, la vinculación con el interior de la isla, de la que se podría llegar a considerar antesala.

12. Documentación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

12.1. Del seguimiento de la tramitación administrativa del procedimiento de aprobación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

Con fecha 1 de febrero de 2010 el Consejo de Gobierno Insular del Excmo. Cabildo de Gran Canaria, en sesión ordinaria, acordó por unanimidad la autorización para iniciar el expediente administrativo para llevar a cabo el procedimiento de aprobación de la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria a las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

Con fecha 17 de febrero de 2010 tuvo lugar la reunión constitutiva de la primera Comisión de Seguimiento sobre el primer borrador del Avance de la Adaptación del PIO/GC a la DOG y DOT de Canarias, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 14 del RSP, al objeto de propiciar la coordinación interadministrativa de la futura Ordenación Territorial y el seguimiento de la tramitación del Plan.

Con fecha 8 de Julio de 2010, tuvo lugar la segunda Comisión de Seguimiento sobre el borrador del documento de Avance de la Adaptación del PIO/GC a la DOG y DOT de Canarias, con objeto de dar a conocer los objetivos y criterios, así como las alternativas del futuro PIO/GC, con el fin de que los asistentes a la misma, formularan las observaciones que consideraran oportunas al documento.

Con fecha 14 de septiembre de 2010 el Consejo de Gobierno Insular del Excmo. Cabildo de Gran Canaria, en sesión extraordinaria celebrada en dicha fecha, acordó someter a Participación Pública el Documento de Avance e Informe de Sostenibilidad Ambiental de la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO/GC) a las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

Con fecha 18 de octubre de 2010 la documentación del Plan fue sometida a trámite de Participación Pública por Plazo de TRES MESES, mediante la inserción de los respectivos anuncios en el Boletín Oficial de Canarias nº 205 de 18 de octubre de 2010, en el Boletín Oficial de la Provincia nº 129 de 6 de octubre de 2010, en el periódico CANARIAS 7 de 9 de octubre de 2010, y en el periódico LA PROVINCIA de 8 de octubre de 2010.

Asimismo, se sustanció el trámite de consulta interadministrativa y al público interesado, concediéndose un plazo de DOS MESES para la presentación de los correspondientes informes y observaciones.

En total, se recibieron **125 escritos**, entre sugerencias de particulares colectivos y entidades privadas e informes de administraciones públicas y público. De estas son:

- **Sugerencias de ciudadanos, colectivos y entidades privadas:** Se recibieron **88 sugerencias**. Del total de sugerencias recibidas, 19 lo fueron fuera del plazo de Participación Pública. Apuntar por otro lado que 23 de esas sugerencias recibidas respondían únicamente a 6 tipos de sugerencias distintos, pues varios particulares realizaron sugerencias similares.
- **Informes de administraciones públicas y público interesado:** De las 74 solicitudes de informe enviadas, se recibieron **37 informes** de las administraciones públicas, y ninguno de los colectivos considerados como público interesado. Cinco de esas administraciones públicas o departamentos de las mismas enviaron incluso dos documentos como

respuesta, ya fuera por pertenecer a sub-departamentos distintos, para incorporar información adicional a la ya presentada o como resumen del primer escrito.

Una vez valoradas las sugerencias e informes presentados y al objeto de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 27 del RSP, se continúa elaborando el documento técnico que acompañara a la propuesta de Memoria Ambiental, de forma que, una vez sea asumida por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria se recabe la aprobación de la misma por la COTMAC.

Con fecha 28 de diciembre de 2011 el Pleno del Excmo. Cabildo de Gran Canaria, en sesión ordinaria, adoptó el acuerdo de ampliar el plazo máximo de tramitación del procedimiento de aprobación de la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO/GC) a las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, por un año, previéndose la finalización del mismo el día 31 de enero de 2013. Todo ello al margen de que, en su caso, se produzca acortamiento, ampliación o suspensión del referido plazo, de conformidad con la legislación vigente

Con fecha 1 de febrero de 2012 se publica el anuncio de dicho acuerdo en el Boletín Oficial de Canarias nº 022.

Con fecha 9 de enero de 2013 tuvo lugar la tercera Comisión de Seguimiento de la Adaptación del PIO/GC a la DOG y DOT de Canarias, con objeto de exponer los resultados de la valoración de las sugerencias e informes presentados durante la tramitación del Avance, así como de los objetivos, criterios y parámetros conforme a los cuales deba elaborarse el instrumento que se someta a aprobación inicial.

Con fecha 25 de enero de 2013 el Pleno del Excmo. Cabildo de Gran Canaria, en sesión ordinaria, adoptó acuerdo por el que se decide asumir el contenido de la propuesta de Memoria Ambiental de la Adaptación del PIO/GC a las DOG y DOT de Canarias, con la documentación técnica que legalmente la acompaña.

Con fecha 29 de enero de 2013 se procedió a la remisión de la propuesta de Memoria Ambiental de la Adaptación del PIO/GC a las DOG y DOT de Canarias, con la documentación técnica que legalmente la acompaña, a la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, a los efectos de recabar acuerdo relativo a la aprobación de la Memoria Ambiental y a la evacuación de informe sobre las cuestiones sustantivas territoriales y urbanísticas.

Con fecha 31 de marzo de 2013, una vez transcurrido el plazo de dos meses concedido al órgano ambiental en el artículo 27.1.c) del RSP para resolver y notificar acuerdo, se produjo la aprobación de la Memoria Ambiental por silencio administrativo positivo.

Con fecha 26 de junio de 2013 se constata la aprobación de la Memoria Ambiental por silencio administrativo positivo mediante certificación expedida por el Secretario General del Pleno del Cabildo de Gran Canaria, con el visto buen de su Presidente.

Por otro lado, el plazo máximo de tramitación del procedimiento quedó suspendido durante ese mismo período de tiempo, de forma que, a la finalización del mismo, el procedimiento de Adaptación del PIO/GC a las DOG y DOT de Canarias pasó a estar en situación de caducidad el día 1 de abril de 2013.

La Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, introdujo una modificación en el artículo 42.2.c del TRLOTENC, que supuso la eliminación del instituto de la caducidad en los procedimientos de tramitación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, afectando directamente a los instrumentos de planeamiento en tramitación que, a partir de la promulgación de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación Territorial para la dinamización sectorial y la Ordenación del Turismo, estuviesen en situación de caducidad.

Con fecha 29 de enero de 2014, de acuerdo con la modificación del artículo 42.2.c del TRLOTENC, el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, en sesión ordinaria, adoptó

acuerdo de continuidad del procedimiento de Adaptación del PIO/GC a las DOG y las DOT de Canarias, sin que opere la caducidad producida el día 1 de abril de 2013 y conservando los trámites realizados.

Dicho acuerdo fue aprobado por unanimidad, por mayoría absoluta del número legal de sus miembros, incluyendo el consiguiente cronograma de plazos a respetar para la realización de las actuaciones administrativas que restan hasta la presentación del documento completo y debidamente diligenciado ante la Administración competente para su aprobación definitiva, para lo que se partió de un plazo de TRES AÑOS a contar desde la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

Con fecha 20 de febrero de 2014 se publica el anuncio de dicho acuerdo de continuidad en el Boletín Oficial de Canarias nº 035.

Asimismo, con carácter previo a la Aprobación Inicial de la Adaptación del PIO/GC a las DOG y DOT de Canarias, se solicitaron los Informes Preceptivos a las Administraciones Públicas sectoriales correspondientes, con un total de **14 solicitudes**, de las cuales se recibieron **6 Informes**.

Una vez valorados los mismos, y al objeto de dar cumplimiento a lo determinado en el artículo 33 del RSP y en la normativa sectorial correspondiente aplicable, han sido considerados y se han introducido, en su caso, las correcciones oportunas que fueran necesarias en base a lo informado en el documento para la Aprobación Inicial de la Adaptación del PIO/GC a las DOG y DOT de Canarias.

Con fecha 30 de junio de 2014 se remiten las solicitudes de informes preceptivos y vinculantes previos a la aprobación inicial del documento del PIO/GC a las diferentes Administraciones Públicas, para así dar cumplimiento a la legislación sectorial relativa a este aspecto.

Las solicitudes de Informes preceptivos y vinculantes dió lugar a la suspensión automática del plazo máximo de tramitación del procedimiento, de conformidad con el artículo 42.2.a) del TRLOTENC, según la redacción dada por el artículo 11.1.2.a) de Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación Territorial para la Dinamización Sectorial y la Ordenación del Turismo.

Teniendo en cuenta, por un lado, que la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento tiene un plazo para la emisión de su Informe preceptivo y vinculante de SEIS MESES, como determina el punto 3 de la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio; y por otro lado, que el plazo de suspensión de la tramitación no puede exceder de TRES MESES máximo, de conformidad con el artículo 42.5.c) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, es por lo que el plazo de tramitación quedó suspendido desde el día 1 de julio de 2014 hasta el 1 de octubre de 2014, fecha en que finalizó dicha suspensión.

Con fecha 5 de septiembre de 2014 se emite Informe de seguimiento de las solicitudes de los Informes preceptivos previos y vinculantes a la aprobación Inicial del Documento de Adaptación del PIO/GC a las DOG y a las DOT, constatándose que se han recibido por parte de las mismas un total de 7 informes de los 14 solicitados.

Una vez valorados los informes presentados, se continúa culminando la elaboración del Documento de Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria a las Directrices de Ordenación General y a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, incluido el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) subsanado, para su posterior Aprobación Inicial.

Con fecha 2 de diciembre de 2014 tuvo lugar una cuarta Comisión de Seguimiento de la Adaptación del PIO/GC a las DOG y DOT de Canarias. En esta sesión, se realizó una exposición sobre el resultado de los trámites referentes a los informes Preceptivos Previos al documento de Aprobación Inicial, así como sobre la adopción de acuerdo de asunción del contenido de la

propuesta de Memoria Ambiental de dicho instrumento, y su posterior aprobación por silencio administrativo positivo; exponiéndose por último el Documento de Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria que se sometería a Aprobación Inicial.

Con fecha 3 de diciembre de 2014 se emiten los correspondientes Informes Técnico y Jurídico sobre el Documento de Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria a las Directrices de Ordenación General y a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, incluido el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) subsanado, para continuar su tramitación por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.

Con fecha 10 de diciembre de 2014 el Consejo de Gobierno Insular de Gran Canaria, en sesión extraordinaria, adoptó Acuerdo de elevar al Pleno la Aprobación Inicial del Documento de Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria a las Directrices de Ordenación General y a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, incluido el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) subsanado.

Con fecha 15 de diciembre de 2014 se emite Informe complementario a los Informes Técnico y Jurídico de fecha 3 de diciembre de 2014, con respecto a una corrección de errores materiales de dicho Documento de Adaptación del PIO/GC referida a: 1) justificar la inclusión del Informe de Sostenibilidad Ambiental subsanado, en el Documento de Adaptación del PIO/GC que va a ser sometido a Aprobación Inicial. 2) Dar cuenta de la subsanación de errores materiales detectados en el Índice general y en la carátula de las portadas y planos del documento técnico de Adaptación del PIO/GC.

Con fecha 19 de diciembre de 2014 el Pleno del Cabildo de Gran Canaria, en sesión ordinaria, acuerda la Aprobación Inicial del Documento de Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO/GC) a las Directrices de Ordenación General y a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, incluido el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) subsanado.

Con fecha 12 de enero de 2015 el expediente administrativo y el documento aprobado inicialmente fue sometido a trámite de Información Pública por Plazo de DOS MESES, mediante la inserción de los respectivos anuncios en el Boletín Oficial de Canarias nº 6 de 12 de enero de 2015, así como la corrección de un error material referente a una de las dos direcciones de consulta del documento técnico en digital, que fue publicada en el B.O.C. nº 22 de 3 de febrero de 2015; en el periódico CANARIAS 7 de 15 de enero de 2015, y en el periódico LA PROVINCIA de 14 de enero de 2015.

Asimismo, en el marco del trámite de consulta interadministrativa del documento aprobado inicialmente, se remitió a cada una de las Administraciones Públicas, que por razón de la materia o del territorio puedan resultar afectadas en el ejercicio de sus competencias, la documentación reglamentaria en formato digital (documento técnico y expediente administrativo) a fin de que se realicen las pertinentes observaciones, otorgándoseles un plazo de DOS MESES contados a partir del día siguiente al de su recepción, a los efectos de la emisión de Informes, todo ello conforme con el Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, modificado por Decreto 30/2007, de 5 de febrero.

En total, se recibieron **342 escritos**, entre alegaciones de entidades privadas, asociaciones, agrupaciones y particulares e informes de administraciones públicas y público interesado. De estas son:

- **Alegaciones de entidades privadas, asociaciones, agrupaciones y particulares:** Se recibieron **307 alegaciones**. Del total de alegaciones recibidas, 93 lo fueron fuera del plazo de Información Pública. Apuntar por otro lado que 49 de esas alegaciones incorporaban distintos aspectos sobre la información ambiental y socioeconómica de partida; mientras que 58 alegaciones planteaban distintas cuestiones respecto de la regulación de la actividad agrícola y ganadera, su regulación con respecto a la zonificación propuesta y los criterios de actuación asociados; y, por último, que 1

alegación pertenecía a un grupo político con representación en el Cabildo de Gran Canaria.

- **Informes de administraciones públicas y público interesado:** De las 88 solicitudes de informe enviadas, se recibieron **39 informes** de las administraciones públicas, y ninguno de los colectivos considerados como público interesado. De éstos, 22 fueron recibidos en plazo, mientras que 17 lo fueron fuera del plazo. Cuatro de esas administraciones públicas o departamentos de las mismas enviaron varios documentos como respuesta, ya fuera por pertenecer a sub-departamentos distintos, para incorporar información adicional a la ya presentada o como resumen del primer escrito.

Con fecha 20 de marzo de 2017, el Consejo de Gobierno Insular, en Sesión Ordinaria y por unanimidad, adoptó Acuerdo de Elevar al Pleno, la aprobación de la prórroga del cronograma de plazos incluido en el acuerdo relativo a la continuidad del procedimiento de Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO/GC) a las Directrices de Ordenación General y a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, incluido el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) subsanado, aprobado por el Pleno de esta Corporación en fecha 29 de enero de 2014, y publicado en el BOC nº 35, de 20 de febrero de 2014.

Con fecha 28 de abril de 2017, el Pleno en Sesión Ordinaria y previa Propuesta del Consejo de Gobierno Insular acuerda por mayoría absoluta del número legal de miembros de la Corporación, la aprobación de la prórroga de plazos incluido en el acuerdo relativo a la continuidad del procedimiento de Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO/GC) a las Directrices de Ordenación General y a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, incluido el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) subsanado que incluyó, lo siguiente:

“PRIMERO.- Aprobar la prórroga del cronograma de plazos incluido en el acuerdo relativo a la continuidad del procedimiento de adaptación del Plan Insular de Gran Canaria a las Directrices de Ordenación General y a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, aprobado por el Pleno de esta Corporación en fecha 29 de enero de 2014, y publicado en el BOC nº 35, de 20 de febrero de 2014.

Dicha prórroga será por un plazo de 18 MESES teniendo por objeto la realización de las actuaciones administrativas que restan hasta la presentación del documento completo y debidamente diligenciado ante la Administración competente para su aprobación definitiva.”

Con fecha 30 de junio de 2017, el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, adoptó acuerdo relativo a la “Aprobación del Documento de la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria a las Directrices de Ordenación General y a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, aprobado inicialmente, incluido Informe de Sostenibilidad Ambiental, subsanado, con las correcciones sustanciales derivadas de los trámites de Información Pública y Consultas a las Administraciones Públicas”.

Con fecha 26 de julio de 2017, se publica en el Boletín Oficial del Canarias el ANUNCIO de 17 de julio de 2017 por el cual se somete a información pública por plazo de TRES MESES el documento aprobado el 30 de junio de ese mismo año, así como al trámite de Consulta a cada una de las Administraciones Públicas que, por razón de la materia o territorio, puedan resultar afectadas en el ejercicio de sus competencias.

En cumplimiento de los artículos 30 y 31 del RPIOSPC, con motivo del trámite de Información Pública del citado documento del PIO/GC, se expuso al público la documentación reglamentaria del mismo, llevándose a cabo el certificado e informe del inventario fehaciente de dicha documentación obrante en la exposición pública por el Jefe de Servicio de Planeamiento con fecha de 27 de julio de 2017.

En el marco del trámite de consulta interadministrativa, del documento aprobado inicialmente, se remitió a cada una de las Administraciones Públicas que, por razón de la materia o del territorio puedan resultar afectadas en el ejercicio de sus competencias, la documentación reglamentaria en formato digital, (documento técnico y expediente administrativo) a fin de que se realicen las pertinentes observaciones, otorgándoseles un plazo de DOS MESES contados a partir del día siguiente al de su recepción, a los efectos de la emisión de Informes, todo ello conforme con el Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, modificado por Decreto 30/2007, de 5 de febrero.

En total, se recibieron **1905 escritos**, entre alegaciones de entidades privadas, asociaciones, agrupaciones y particulares e informes de administraciones públicas y público interesado. De estas son:

- **Alegaciones de entidades privadas, asociaciones, agrupaciones y particulares:** Se recibieron **1772 alegaciones**. Del total de alegaciones recibidas, 306 lo fueron fuera del plazo de Información Pública. Apuntar por otro lado que 1444 de esas alegaciones se referían a la situación específica de bienes inmuebles concretos en cuanto a su uso turístico o residencial como consecuencia de la entrada en vigor del “Reglamento de las viviendas vacacionales de la Comunidad Autónoma de Canarias aprobado” por Decreto 113/2015, de 22 de mayo. Las restantes alegaciones presentadas son muy heterogéneas en cuanto a su objeto, aunque la mayor parte se refieren a cuestiones relativas a ajustes en la Zonificación, casi siempre en relación con afecciones a parcelas o terrenos concretos.
- **Informes de administraciones públicas y público interesado:** De las **133 solicitudes** de informe enviadas, se recibieron **33 informes** de las administraciones públicas, entre los que figura un informe de los colectivos considerados como público interesado. De éstos, 18 fueron recibidos en plazo, mientras que 15 lo fueron fuera del plazo.

Con fecha de 15 de septiembre de 2017, y tras la entrada en vigor el 1 de ese mismo mes de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de Los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, se emite informe técnico donde se analiza las implicaciones y afecciones de la citada Ley al PIO/GC en tramitación y se concluye, entre otras, que “...por economía procedimental y en aras de evitar posibles impugnaciones al documento derivadas de una incorrecta adecuación a la LSENPC’17, desde un punto de vista meramente técnico, si atendemos al apartado 3 de la Disposición Derogatoria Única de la LSENPC’17, se considera más adecuado continuar con el actual instrumento en tramitación, tanto en lo que respecta a su contenido en materia de evaluación ambiental estratégica como a su contenido sustantivo, sin menoscabo de que, en aras de la certidumbre jurídica, se supriman únicamente aquellas determinaciones derogadas por dicha ley de su cuerpo normativo”. Asimismo, dicho informe dispone de forma expresa los cambios que han de producirse en el documento para proseguir su tramitación tras la entrada en vigor de la Ley 4/2017.

Con fecha de 8 de febrero de 2019, se solicita desde esta Consejería, a la Consejería de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias del Gobierno de Canarias, la remisión, entre otros, del expediente de tramitación del procedimiento de evaluación ambiental anudado al PIO/GC, en tanto que es pretensión del Cabildo de Gran Canaria residenciar su evaluación ambiental en el Órgano Ambiental de Gran Canaria.

Con fecha de 18 de marzo de 2019, y como consecuencia de la reciente entrada en vigor del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento; y especialmente tomando en consideración lo dispuesto en el apartado sexto de la Disposición Transitoria Primera que complementa la Disposición Transitoria Sexta de la Ley 4/2017, se emite informe técnico desde este Servicio de Planeamiento sobre el alcance de ambos textos legales en el PIO/GC en tramitación. En el mismo se concluye que el documento sometido a información

pública en 2017 deberá “suprimir o adaptar cuantas determinaciones sustantivas del Plan Insular en tramitación sean contrarias a lo dispuesto al efecto en la Ley 4/2017 y el Reglamento de Planeamiento que la desarrolla”. Igualmente dispone un listado donde se concretan las determinaciones a alterar como consecuencia de lo señalado.

Con fecha de 2 de abril de 2019, se emite informe jurídico desde este Servicio de Planeamiento donde se concluye que “...la tramitación del documento de Revisión del PIO/GC para su Adaptación a la Ley 19/2003, de 14 de abril, por el que se aprueban las DOG y las DOT de Canarias, debe sujetarse a lo siguiente:

- Continuar su tramitación conforme a las reglas procedimentales previstas para la aprobación del instrumento de ordenación sujeto a revisión, y que se contienen en el Título I “De la tramitación de los instrumentos de ordenación” (arts. 11 a 60) y en la Sección 2ª “Planes Insulares de Ordenación” (arts. 63 a 66, con la salvedad de la tramitación relativa a los plazos y adopción del acuerdo de aprobación provisional y emisión de informe de la COTMAC), del Título II “Disposiciones específicas” regulados en el Decreto 55/2006 de 9 de mayo, por el que se aprobó el RPIO/SPC, modificado por Decreto 30/2007, de 5 de febrero.
- Integrar exclusivamente el contenido mínimo documental exigido por la legislación vigente de aplicación, es decir, el previsto por el art. 37.1 del Real Decreto 2.159/1978, de 23 de junio, por el que se establece el Reglamento del Planeamiento Urbanístico -esto es, Memoria y estudios complementarios, Planos de información y de ordenación urbanística del territorio, Normas urbanísticas, Programa de actuación y Estudio económico y financiero-, de aplicación supletoria, por así disponerlo la Disposición Transitoria Séptima del RPIO/SPC. Por lo tanto, no será exigible el contenido documental previsto en los arts. 96 y 101 de la LSENPC y 33 del RPC.
- Mantener todas aquellas determinaciones sustantivas que no se opongan o sean contrarias a las disposiciones de la nueva Ley, eliminando el resto, aun cuando suponga vulneración de la legislación derogada, y, en especial, las determinaciones estrictamente urbanísticas, con la salvedad del contenido urbanístico que la LSENPC expresamente atribuye a los PIO a lo largo de su Sección 2ª del Capítulo II -Instrumentos de ordenación general de los recursos naturales y del territorio- del Título III -Ordenación del suelo- (artículos 98, apartados 2 y 3, 99.1 y 100.3), y del contenido urbanístico necesario e inherente a la propia definición del PIO prevista en los artículos 83.1.a y 94.1 de la LSENPC, que, como instrumento de ordenación general de los recursos naturales y del territorio, justifica el establecimiento de determinaciones urbanísticas para garantizar la consecución de los objetivos territoriales y, por consiguiente, del modelo de ordenación insular propuesto.
- Continuar la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental conforme a las reglas previstas en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados Planes y Programas en el medio ambiente”.

Con fecha 25 y 26 de julio de 2019 se emiten los correspondientes Informes Técnico y Jurídico sobre el documento previo a la Aprobación Definitiva de la Adaptación del PIO/GC, en los que se constata el carácter no sustancial de las modificaciones introducidas en el “Documento técnico de la Adaptación del PIO/GC a las Directrices de Ordenación General y a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, incluido el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) subsanado” a resultas de los trámites de información pública y consultas subsiguientes al acuerdo plenario de fecha 30 de junio de 2017, por lo que procede continuar su tramitación por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria conforme al régimen transitorio de la Ley 4/2017, de 13 de junio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

Con fecha de 13 de agosto de 2019, se procede a remitir al Órgano de Evaluación Ambiental de Gran Canaria por parte de la Consejería de Política Territorial y Paisaje la solicitud de culminación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Documento de Revisión del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria para su Adaptación a la Ley 19/2003, de 14 de abril, por el que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, acompañándola de la memoria ambiental, el documento previo a la Aprobación Definitiva de la Adaptación del PIO/GC y el expediente administrativo.

Con fecha de 27 de septiembre de 2019, en atención a las administraciones y/o organismos que, por razón de la materia o del territorio, pudiesen resultar afectadas en el ejercicio de sus competencias, este Servicio de Planeamiento remitió el documento previo a la Aprobación Definitiva de la Adaptación del PIO/GC para la emisión del preceptivo informe sectorial en el plazo de tres meses.

Como resultado de dichas solicitudes, se inició un proceso de concertación y coordinación administrativa, a través de reuniones técnicas, con la finalidad de compaginar la propuesta de ordenación insular con la incorporación del conjunto de observaciones derivadas de las legislaciones sectoriales que habían sido indicadas en sus respectivos informes preceptivos.

Con fecha de 15 de diciembre de 2021, en respuesta a la solicitud realizada, el Órgano de Evaluación Ambiental de Gran Canaria adoptó acuerdo por el que se da por justificado técnicamente que, en el instrumento “Revisión del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, para su adaptación a la Ley /2003, de 14 de abril, por el que se aprueban las Directrices de Ordenación General y a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias”, no se han producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para realizar su evaluación ambiental estratégica de conformidad con la Ley 9/2006, de 28 de abril, pudiendo continuar con su tramitación y aprobarse conforme a su memoria ambiental, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3) de la Disposición Transitoria séptima de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

Dicho acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de La Provincia nº 156, de fecha 29 de diciembre de 2021.

Con fecha de 10 de enero de 2022, y como resultado del proceso de concertación y coordinación administrativa seguido, en el que se incorporaron al documento previo a la Aprobación Definitiva de la Adaptación del PIO/GC las modificaciones pertinentes en el cuerpo normativo y justificativo del documento técnico, de forma que se daba cumplida respuesta a todas y cada una de las observaciones advertidas, se volvió a cursar nueva solicitud de informe a las administraciones que habían planteado su disconformidad con el documento inicialmente remitido.

Entre enero y mayo de 2022 se han recibido los informes preceptivos favorables requeridos para culminar el procedimiento de aprobación de la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria a las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, a la vez que se ha continuado mejorando los contenidos explicativos y corrigiendo los errores materiales identificados.

12.2. Del desarrollo de las actuaciones territoriales respecto de los instrumentos de desarrollo territorial del PIO/GC 2004

En el momento de su aprobación definitiva en 2004, el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria contemplaba una serie de planes territoriales, tanto parciales como especiales, para el desarrollo de determinadas actuaciones territoriales.

Sin embargo, esta remisión a instrumentos de desarrollo que se planteaba en el PIO/GC 2004 se vio a su vez superada con la aprobación definitiva de la Primera Modificación del PIO/GC 2004 a fecha 28 de junio de 2011, que modificaba los artículos 8, 49 y 52 además de la Disposición Transitoria Segunda, con el objeto de dejar sin efecto la suspensión ilimitada del otorgamiento de Calificaciones Territoriales, PAT o de clasificación u ordenación pormenorizada en relación con aquellos actos de ejecución y ámbitos territoriales cuya ordenación territorial quedaba derivada a un instrumento territorial de desarrollo.

Asimismo, con la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales han decaído varios Planes Territoriales, tanto Parciales como Especiales, en virtud de las restricciones establecidas para ser desarrollados, bien al atribuirle la competencia directamente al Plan Insular de Ordenación para la fijación de sus determinaciones espaciales generales, bien por declarar tácitamente por la Disposición Transitoria Octava de dicha Ley el decaimiento de aquellos procedimientos en lo que no se había alcanzado la aprobación inicial del instrumento de planeamiento territorial.

Aunque el presente procedimiento de Adaptación del PIO/GC no se está adaptando a lo dispuesto en dicha Ley 14/2014, la incorporación de nuevas determinaciones espaciales generales y de criterios de ordenación específicos para la identificación, delimitación y ordenación de usos, actividades y asentamientos hacen ahora innecesaria la remisión a instrumentos de desarrollo de determinadas propuestas de regulación a escala insular, o de concretas actuaciones territoriales.

Para mayor abundamiento, la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de Los Espacios Naturales Protegidos de Canarias acotó aún más el ámbito competencial de los planes territoriales, y en particular suprimió la facultad del planeamiento insular para remitir el desarrollo de planificación sectorial a planes territoriales especiales, a excepción, de los supuestos dispuestos en los artículos 97.3 y 98.2, referidos a materias de especial importancia y complejidad o a la ordenación destinada a la prevención de riesgos sísmicos, geológicos, meteorológicos u otros, incluyendo los incendios forestales.

Aunque el presente documento no se está adaptando a la Ley 4/2017, no se considera procedente mantener la remisión a planes territoriales especiales cuya propia naturaleza ya viene vetada desde el marco normativo que le será de aplicación. Es por ello, que aquellos planes territoriales especiales cuyo objeto de ordenación no se incardine en ninguno de los supuestos establecidos al efecto en la Ley 4/2017 han sido eliminados. Excepción hecha del Plan Territorial Especial Agropecuario, de vital importancia al regular una actividad humana con una considerable repercusión en el modelo de ordenación territorial y de los recursos naturales, y cuya complejidad impide abordar su ordenación desde el propio Plan Insular.

Algunas de estas actuaciones ya se han desarrollado estando en vigor el instrumento territorial de desarrollo correspondiente; en otras queda pendiente su desarrollo habiéndose iniciado o no la formulación y tramitación del correspondiente instrumento territorial de desarrollo; y por último quedan algunas actuaciones que bien se pueden desarrollar directamente o bien no requieren de un instrumento territorial de desarrollo, pudiendo remitirse directamente a los instrumentos de planeamiento urbanístico correspondientes, de forma que en todo caso queden salvaguardados los objetivos insulares y garantizado el estricto cumplimiento de la totalidad de determinaciones de ordenación del Plan Insular.

12.2.1. Respecto a los Planes Territoriales Especiales previstos en este Plan Insular

De acuerdo con el marco normativo de aplicación al presente procedimiento de Adaptación del PIO/GC, los Planes Territoriales Especiales tendrán por objeto la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos y cualesquiera otras actuaciones o actividades de carácter económico y social, pudiendo desarrollar, entre otras, las siguientes determinaciones:

- a) Definir los equipamientos, dotaciones e infraestructuras de uso público y recreativo vinculados a los recursos naturales y espacios protegidos.
- b) Ordenar los aprovechamientos de los recursos naturales de carácter hidrológico, minero, extractivo u otros.

Su contenido mínimo se determinará reglamentariamente en función de sus diferentes fines y objetivos, pudiendo tener ámbito regional, insular o comarcal.

No obstante, en la medida en que el presente Plan Insular pueda prever Planes Territoriales Especiales para el desarrollo de determinadas propuestas de regulación a escala insular, o de concretas actuaciones territoriales, hay que tener en cuenta que la formulación, y posterior tramitación, de estos instrumentos de desarrollo estará limitada por el marco actualmente vigente de la Ley 14/2014, por lo que en esos casos se entiende que las determinaciones dadas a los Planes Territoriales Especiales lo serán también a la ulterior revisión de este Plan Insular.

En resumen, deberá procederse a la revisión de este Plan Insular cuando resulte precisa la incorporación de determinaciones para la delimitación y ordenación de sistemas generales no contenidos en el presente Plan Insular, cuyo desarrollo, en aplicación de la legislación vigente, no pueda llevarse a cabo a través de Planes Territoriales de Ordenación.

12.2.1.1. Situación de los Planes Territoriales Especiales previstos en el PIO/GC 2004

El estado de las determinaciones para el desarrollo de los Planes Territoriales Especiales que se plantearon en su momento queda de la siguiente manera:

PTE 1 de Ordenación de los Ámbitos de Restauración Prioritaria

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es abordar la ordenación y restauración de los ámbitos previstos, específicamente o en su totalidad, en tanto ésta se derive de las necesidades de restauración ambiental y paisajística, de la protección de sus valores y de la conservación futura de las mismas.

Dado que el presente Plan Insular, al igual que el PIO/GC 2004, identifica las Áreas de Restauración Prioritarias como actuaciones ambientales que deben ser incorporadas en los correspondientes instrumentos de ordenación territorial o planificación urbanística, o asegurar que las determinaciones de los mismos coadyuven al objetivo de restauración propuesto para las mismas, se propone que las Áreas de Restauración Prioritaria no se remitan a Plan Territorial Especial, pudiendo acometerse su ejecución directa mediante los programas de actuaciones ambientales previstos y su ordenación mediante los restantes instrumentos de ordenación.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada, por lo que se propone su eliminación.

PTE 2 de Conservación y restauración de los Recursos y Hábitats Naturales

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es estudiar, definir, priorizar y programar los ámbitos de restauración prioritaria en Gran Canaria en base a los criterios de grado de amenaza, estado de conservación o deterioro, singularidad, rareza, etc.

Dado que el presente Plan Insular, al igual que el PIO/GC 2004, establece

determinaciones generales y específicas para la protección, conservación y restauración de los hábitats naturales, de aplicación directa en los correspondientes instrumentos de ordenación territorial o planificación urbanística, se propone que la conservación y restauración de los recursos y hábitats naturales no se remitan a Plan Territorial Especial, pudiendo acometerse su ejecución directa mediante los programas de actuaciones ambientales previstos y su ordenación mediante los restantes instrumentos de ordenación.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada, por lo que se propone su eliminación.

PTE 3 de Riesgos Naturales

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es establecer medidas complementarias para evitar o minimizar los posibles riesgos catastróficos en relación a la ocupación urbanística y edificatoria de los usos y actividades en la Isla.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada, pero dada la relevancia de su exigencia normativa, así como la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada, se propone mantener su consideración.

La propia Ley 4/2017, reconoce en su artículo 97.3, que la ordenación de los riesgos naturales es, o puede ser, objeto diferenciado de ordenación insular a través de planes territoriales especiales de ordenación.

PTE 4 Hidrológico

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es integrar la gestión sostenible del ciclo del agua con otras políticas, especialmente con la agrícola y la territorial, incorporando el contenido propio de los Planes Hidrológicos Insulares previstos en la Ley 12/1990, de 26 de julio, de Aguas de Canarias.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha dispuesto la suspensión, mediante el Decreto 33/2015, de 19 de marzo, de la vigencia del Plan Hidrológico Insular de Gran Canaria, aprobado por el Decreto 82/1999, de 6 de mayo, y se han aprobado las normas sustantivas transitorias de planificación hidrológica de la demarcación hidrográfica de Gran Canaria, con la finalidad de cumplir la Directiva 2000/60/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

Estas normas sustantivas transitorias han sido a su vez incorporadas al PTE 4, que ha alcanzado la aprobación inicial a fecha 15 de mayo de 2015, continuándose simultáneamente con la tramitación de la planificación hidrológica para el período 2015-2021.

No obstante lo anterior, dado el alto contenido sectorial del objeto de ordenación pretendido y que sobre el mismo no concurren las causas necesarias para su remisión a Plan Territorial dispuestas en la Ley 4/2017, se propone su eliminación.

PTE 5 de Ordenación del Paisaje

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es establecer medidas complementarias para la protección, gestión y ordenación del paisaje en general en Gran Canaria para lograr una sensible mejora paisajística de la Isla.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación definitiva del PTE 5 a fecha 20 de mayo de 2014, iniciándose la tramitación para gestionar, desarrollar y ejecutar varias operaciones singulares previstas en dicho plan territorial.

En tanto que el Plan Territorial del Paisaje derivado del cumplimiento del PIO/GC de 2004 tiene plena vigencia y que, sobre el contenido del mismo no concurren las causas necesarias para su remisión a Plan Territorial dispuestas en la Ley 4/2017, se propone su eliminación.

PTE 6 de Ordenación del Patrimonio Histórico

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es alcanzar la integración y coordinación del patrimonio histórico en el ámbito insular con las actuaciones territoriales propuestas para la Isla.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación del Avance a fecha 21 de mayo de 2012 pero en virtud de las restricciones establecidas por la normativa de aplicación actualmente vigente, ha quedado suspendida su tramitación.

No obstante lo anterior, dada la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales y que sobre el objeto del mismo no concurren las causas necesarias para su remisión a Plan Territorial dispuestas en la Ley 4/2017, se propone su eliminación.

PTE 7 Forestal

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es programar la gestión integral de las masas arboladas de Gran Canaria con la finalidad de aumentar significativamente la superficie forestal de la Isla.

Dado que el presente Plan Insular, al igual que el PIO/GC 2004, identifica las Áreas de Repoblación Forestal como actuaciones ambientales que deben ser incorporadas en los correspondientes instrumentos de ordenación territorial o planificación urbanística, o asegurar que las determinaciones de los mismos coadyuven al objetivo de repoblación propuesto para las mismas, se propone que las Áreas de Repoblación Forestal no se remitan a Plan Territorial Especial, pudiendo acometerse su ejecución directa mediante los programas de actuaciones ambientales previstos y su ordenación mediante los restantes instrumentos de ordenación.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada, por lo que se propone su eliminación.

PTE 8 de Ordenación Cinegética

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es el establecimiento de las capacidades de carga del territorio para cada especie cinegética y la regulación de la actividad cinegética.

Dado que el presente Plan Insular, al igual que el PIO/GC 2004, establece determinaciones generales y específicas para la regulación y ordenación de la actividad cinegética, así como para la protección y conservación de la fauna terrestre y la preservación o restauración de los hábitats naturales, de aplicación directa en los correspondientes instrumentos de ordenación territorial o planificación urbanística, se propone que la ordenación cinegética no se remita a Plan Territorial Especial, pudiendo acometerse su ejecución directa mediante los programas de actuaciones ambientales previstos y su ordenación mediante los restantes instrumentos de ordenación.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada, por lo que se propone su eliminación.

PTE 9 Agropecuario

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es desarrollar la ordenación territorial de los usos agrícolas, ganaderos y forestales productivos.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación definitiva con fecha 30 de enero de 2017, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración.

Cabe reseñar que la ordenación agropecuaria tiene una alta interrelación con la ordenación territorial de los recursos naturales y del territorio, sobre todo en una isla donde en torno al 20% de su territorio insular ha sido, o es susceptible de ser, destinado a la agricultura.

Asimismo, la alta afección territorial, así como los numerosos agentes implicados o afectados por su futura ordenación dificultan en gran medida una ordenación integral agila y poco dilatada en el tiempo. Es por esto último que la inclusión del objeto de este Plan Territorial Especial como parte del contenido sustantivo y normativo del Plan Insular pudiera provocar una ampliación notable del tiempo de redacción del plan insular y su resultado podría suponer un contenido insuficiente e ineficiente de la ordenación propuesta.

Tales argumentos justifican el mantenimiento de esta ordenación remitida, los cuales se incardinan en el presupuesto de excepcionalidad señalado en la Ley 4/2017, concretamente en su artículo 97.3.

PTE 10 de Pesca

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar la actividad pesquera en las aguas interiores estableciendo las zonas de interés pesquero en función de la capacidad pesquera y del tamaño de los stocks, así como el censo e inspección

de toda la flota litoral y sus puertos de atraque y las características técnicas de los mismos.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, dada la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales de acuerdo con la normativa sectorial y el parecer de la administración competente, se propone su eliminación.

PTE 11 de Acuicultura

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar la actividad acuícola en el dominio público marítimo-terrestre estableciendo la localización de las explotaciones acuícolas existentes, las especies prohibidas y de interés acuícola, los tipos de establecimientos acuícolas y las características técnicas de las mismas.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación provisional del Plan Regional Especial de Ordenación de la Acuicultura de Canarias con fecha de 21 de noviembre de 2013, con análogo objetivo al previsto PTE 11, siendo tramitado como un plan sectorial suficiente para regular dicha actividad de acuerdo con la normativa sectorial y el parecer de la administración competente, por lo que se propone su eliminación.

PTE 12 de Ordenación de la Actividad Extractiva y Vertidos

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es localizar y regular los lugares de explotación y vertido estableciendo determinaciones tendentes a la restauración de las áreas afectadas por las mismas.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación provisional con fecha de 28 de febrero de 2014, pero en virtud de las restricciones establecidas por la normativa de aplicación actualmente vigente, ha quedado suspendida su tramitación.

No obstante lo anterior, dada la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales y que sobre el objeto del mismo no concurren las causas necesarias para su remisión a Plan Territorial dispuestas en la Ley 4/2017, se propone su eliminación.

PTE 13 del Corredor Litoral: Variante de la GC-1 Circunvalación del Parque Aeroportuario y Accesos al Aeropuerto

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar una variante de la autopista GC-1 con una traza desplazada hacia el Oeste para permitir la localización conexa del Aeropuerto con las áreas de actividad económica.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial con fecha de 28 de julio de 2014 por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su

consideración.

PTE 14 del Corredor Litoral: Desdoblamiento de la GC-2 y variante de la GC-207 entre la Granja Experimental y Santa María de Guía

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar el corredor litoral de la GC-2 entre Arucas y Moya, con una variante de la GC-207 entre Bañaderos (Arucas) y El Roque (Moya) y el desdoblamiento del trazado de la GC-2 entre Pagador y Santa María de Guía.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha ejecutado el desdoblamiento del tramo entre la Granja Agrícola Experimental y Bañaderos, y entre Pagador y Santa María de Guía.

No obstante, dado que se plantea una solución de modernización de la travesía urbana existente en la GC-207 ajustada a los actuales niveles de servicio, así como a los previsibles incrementos de demanda derivados del desarrollo del ámbito de ordenación estratégica entre Pagador y San Felipe, cuya ordenación puede ser acometida por el planeamiento territorial y/o urbanístico de desarrollo, se propone que la regulación de esta modernización de la travesía urbana, se remita a un Ámbito de Ordenación Estratégica (AOE-01) con posibilidad de su desarrollo por el planeamiento urbanístico o por Plan Territorial Parcial.

PTE 15 del Corredor Interior: Variante de la GC-2 entre Circunvalación de Las Palmas de GC y la GC-2

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar la prolongación hacia el noroeste de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria hasta la variante de Arucas, enlazándola con la GC-2.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha ejecutado la prolongación de la GC-3 hacia el noroeste de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, estando en ejecución el enlace de conexión entre la GC-20 y la GC-2 y la finalización de los nudos de enlace y vías de servicio en todo el recorrido, por lo que se propone su eliminación.

PTE 16 del Corredor Interior: Variante de la GC-1 entre Jinámar y el Aeropuerto

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar un corredor complementario a la actual GC-1, de media o alta capacidad, que dote de una estructura viaria que integre una malla territorial viaria en el ámbito capitalino.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructura Viaria: Nuevo acceso a Telde desde la GC-3 y su prolongación hacia el Sur, con fecha de 4 de noviembre de 2014, con análogo objetivo al previsto PTE 16, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración.

PTE 17 de la Extensión Norte del Corredor Interior entre Arucas y Moya

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar la prolongación del cinturón viario interior hacia el Oeste entre Arucas-Firgas-Moya, con una vía de media capacidad integrada en el paisaje rural.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha ejecutado la prolongación de la GC-20 entre Arucas y Lomo de La Cruz (Firgas), no constando que la tramitación del restante tramo haya sido iniciada.

No obstante, dado que el ámbito es concurrente con la GC-30 para la que se plantea una solución a corto plazo para la variante de la travesía urbana existente entre el Lomo de La Cruz y Firgas, se propone mantener su consideración para acometer un variante de la GC-300 cuando los niveles de servicio existentes lo requieran, debiendo evaluar las posibles alternativas de trazado para esta nueva vía.

PTE 18 de la Extensión Sur del Corredor Interior entre Agüimes y Vecindario

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es dotar de un corredor complementario los Llanos de Sardina, formado por una nueva carretera de trazado sensiblemente paralelo a la GC-1 hacia el interior que delimite el crecimiento residencial hacia el Oeste, y que se articule con la vía en ejecución que une Ingenio con Agüimes.

Durante la elaboración de este Plan Insular se han analizado las alternativas de conexión con Ingenio y Agüimes, observándose la complejidad de salvar al diferencia de pendiente entre las cabeceras municipales y los Llanos de Sardina manteniendo un nivel de servicio de media-alta capacidad, siendo más viable técnica, económica y ambientalmente su conexión desde El Santísimo por Llano Blanco, atravesando en túnel Morros del Ávila, por lo que se propone mantener su consideración para acometer un variante de la GC-100 cuando los niveles de servicio existentes lo requieran, debiendo evaluar las posibles alternativas de trazado para esta nueva vía.

PTE 19 del corredor del Acceso Transversal al Interior: Mejora de la accesibilidad entre Tafira y San Mateo

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es buscar la mejor solución para la conexión entre Las Palmas de Gran Canaria y la conurbación existente entre Santa Brígida y San Mateo, de forma que dicho canal de comunicación se ajuste adecuadamente al conjunto de variables de índole socioeconómica y ambiental del territorio.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial con fecha de 6 de septiembre de 2010 por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración.

PTE 20 del Sistema Aeroportuario

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar, de acuerdo con su propia regulación sectorial, además de los sistemas técnicos e instalaciones funcionalmente vinculadas al sistema general aeroportuario, aquellos otros usos complementarios cuyo funcionamiento deba integrarse directamente en la infraestructura aeroportuaria para garantizar su compatibilidad y no afección a la operatividad ni seguridad de dicho sistema aeroportuario.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, dada la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del sistema general aeroportuario y su área de influencia, se propone mantener su consideración pero con una nueva denominación como Plan Territorial Especial de Ordenación del Aeropuerto de Gran Canaria, para ajustarlo a los objetivos del artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

PTE 21 del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de GC y Maspalomas

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es definir un corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, que debe operar como elemento aglutinador y de desarrollo del sistema metropolitano del corredor noreste-sureste, constituyéndose en alternativa real al transporte privado y estructurador a su vez del territorio.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial con fecha de 16 de junio de 2010, habiendo sido a su vez sometido a la suspensión, por Decreto 358/2015, de 9 de noviembre, de sus determinaciones para un ámbito territorial concreto y se aprueba una norma cautelar transitoria que garantice la continuidad del trazado ferroviario, con el objeto de viabilizar la ordenación de un equipamiento turístico complementario en dicho ámbito.

Esta norma cautelar transitoria ha sido a su vez incorporada a la revisión parcial del PTE 21, cuyo inicio de procedimiento ha sido aprobado a fecha 1 de septiembre de 2014, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración.

PTE 22 del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de GC y Arucas

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es definir un corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Arucas, que debe operar como elemento aglutinador y de

desarrollo del sistema metropolitano del corredor noreste-sureste, constituyéndose en alternativa real al transporte privado y estructurador a su vez del territorio.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación del Avance con fecha de 21 de febrero de 2011, pero en virtud de las restricciones establecidas por la normativa de aplicación actualmente vigente, ha quedado suspendida su tramitación. No obstante, dada la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del sistema de transporte, se propone mantener su consideración.

PTE 23 de la Ampliación del Puerto de La Luz y de Las Palmas

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar, de acuerdo con su propia regulación sectorial, además de los sistemas técnicos e instalaciones funcionalmente vinculadas al sistema general portuario, la ampliación de los espacios portuarios en aguas exteriores y la reordenación de aquellos otros usos complementarios cuyo funcionamiento deba integrarse directamente en la infraestructura portuaria para garantizar su compatibilidad con los espacios urbanos colindantes y no afección a la operatividad ni seguridad de dichos espacios portuarios.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, se han ejecutado las obras de ampliación correspondientes de acuerdo con el DUEP del Puerto de Las Palmas.

Sin embargo, dado que los sistemas generales portuarios requieren un instrumento de ordenación urbanística propio la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del sistema general portuario y su área de influencia, se propone mantener su consideración pero con una nueva denominación como Plan Territorial Especial de Ordenación del Puerto de Las Palmas, y como Plan Territorial Especial de Ordenación del Puerto de Salinetas para este ámbito portuario concreto, para ajustarlo a los objetivos del artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

PTE 24 de la Ampliación del Puerto de Arinaga

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar, de acuerdo con su propia regulación sectorial, además de los sistemas técnicos e instalaciones funcionalmente vinculadas al sistema general portuario, aquellos otros usos complementarios cuyo funcionamiento deba integrarse directamente en la infraestructura portuaria para garantizar su compatibilidad con los espacios urbanos colindantes y no afección a la operatividad ni seguridad de dichos espacios portuarios.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, dada la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del sistema

general portuario y su área de influencia, se propone mantener su consideración pero con una nueva denominación como Plan Territorial Especial de Ordenación del Puerto de Arinaga, para ajustarlo a los objetivos del artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

PTE 25 de la Ampliación del Puerto de Las Nieves-Agaete

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar, de acuerdo con su propia regulación sectorial, además de los sistemas técnicos e instalaciones funcionalmente vinculadas al sistema general portuario, aquellos otros usos complementarios cuyo funcionamiento deba integrarse directamente en la infraestructura portuaria para garantizar su compatibilidad con los espacios urbanos colindantes y no afeción a la operatividad ni seguridad de dichos espacios portuarios.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, dada la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del sistema general portuario y su área de influencia, se propone mantener su consideración pero con una nueva denominación como Plan Territorial Especial de Ordenación del Puerto de Agaete, para ajustarlo a los objetivos del artículo 8 de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias.

PTE 26 de la Ampliación del Puerto de Mogán

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar, de acuerdo con su propia regulación sectorial, además de los sistemas técnicos e instalaciones funcionalmente vinculadas al sistema general portuario, aquellos otros usos complementarios cuyo funcionamiento deba integrarse directamente en la infraestructura portuaria para garantizar su compatibilidad con los espacios urbanos colindantes y no afeción a la operatividad ni seguridad de dichos espacios portuarios.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, dada la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del sistema general portuario y su área de influencia, se propone mantener su consideración pero con una nueva denominación como Plan Territorial Especial de Ordenación del Puerto de Mogán, para ajustarlo a los objetivos del artículo 8 de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias.

PTE 27 Litoral de Bahía Feliz

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es analizar, ordenar y localizar un Puerto Deportivo-Turístico de alta capacidad (entre 300-500 amarres) en el litoral de Bahía Feliz, asegurando la no alteración de la dinámica sedimentaria litoral al sistema dunar y de playas entre Playa del Águila y Maspalomas, así como la mejora de las Playas de Bahía Feliz y del Águila, el enlace de la posible instalación

náutica con la autovía, y la creación de un paseo marítimo como comunicación del existente hacia el sur.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, existe concesión para una instalación de similares características a la propuesta, que debe acometer el resto de requisitos de ordenación territorial para asegurar la viabilidad ambiental de su implantación, sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del equipamiento portuario y su área de influencia, por lo que se propone mantener su consideración.

PTE 28 Litoral de Meloneras

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es analizar, ordenar y localizar un Puerto Deportivo-Turístico de alta capacidad (entre 300-500 amarres) en el litoral de Meloneras, asegurando la no alteración de los valores naturales presentes en la plataforma rocosa situada al Este de la playa existente junto a Pasito Blanco, así como la mejora de las Playas del Hornillo y del Meloneras, y la creación de un paseo marítimo entre Meloneras y Pasito Blanco.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, es necesario asegurar la viabilidad ambiental de su implantación, sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del equipamiento portuario y su área de influencia, por lo que se propone mantener su consideración.

PTE 29 Litoral de Tauro

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es analizar, ordenar y localizar un Puerto Deportivo-Turístico de alta capacidad (entre 300-500 amarres) en el litoral de Tauro, asegurando la apertura visual hacia el mar de la Bahía de Tauro, así como la mejora de la Playa de Tauro, el encuentro de la posible actuación náutica con la zona turística de borde situada junto a la costa, y la creación de un paseo marítimo.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial con fecha de 20 de agosto de 2014, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración.

PTE 30 Puertos Deportivos Turísticos e Infraestructuras Náuticas

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es analizar, ordenar y localizar la construcción de nuevos puertos e instalaciones náuticas, así como la ampliación de los existentes, en relación con la demanda, las necesidades territoriales, la zonificación y la protección de los recursos naturales.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación del Avance con fecha de 16 de noviembre de 2009, pero en virtud de las restricciones establecidas por la normativa de aplicación actualmente vigente, ha quedado suspendida su tramitación. No obstante, dada la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales de acuerdo con la normativa sectorial y el parecer de la administración competente, se propone su eliminación.

PTE 31 Ordenación de Corredores de Transporte de Energía Eléctrica

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar los corredores de transporte de energía eléctrica en el ámbito insular, con el fin de plasmar las implicaciones territoriales y ambientales de dicha planificación en materia de transporte de energía eléctrica.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial con fecha de 20 de agosto de 2013, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración. Asimismo, al objeto de asegurar la ordenación integrada del modelo energético insular, podrá formularse un Plan Territorial Especial de Ordenación de las Redes de Energía, de ámbito insular, que integre y aglutine el citado Plan.

PTE 32 Ordenación de Infraestructuras de Producción de Energía Eólica

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar la implantación de instalaciones de infraestructuras de energía eólica en el ámbito insular, en el que se contemplen las implicaciones territoriales y ambientales de dicha planificación en materia de producción eólica.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación provisional del Plan Territorial Especial con fecha de 23 de junio de 2014, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración. Asimismo, al objeto de asegurar la ordenación integrada del modelo energético insular, podrá formularse un Plan Territorial Especial de Ordenación de las Redes de Energía, de ámbito insular, que integre y aglutine el citado Plan.

PTE 33 Ordenación de Infraestructuras e Instalaciones de Telecomunicaciones

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es optimizar las ubicaciones y trazados de los principales elementos de telecomunicaciones, para que, en lo medida de lo posible, los distintos proveedores de estos servicios concentren sus instalaciones en los mismos soportes materiales, con la finalidad de disminuir el número y el impacto de estas infraestructuras garantizando, al mismo tiempo, la adecuada cobertura de la demanda insular según la constante actualización de los procesos de innovación tecnológica a la que están sometidas estas

instalaciones.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación provisional del Plan Territorial Especial con fecha de 18 de septiembre de 2012, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración.

PTE 34 Ordenación de Infraestructuras de Hidrocarburos

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar la implantación de instalaciones de infraestructuras de hidrocarburos en el ámbito insular, en el que se contemplen las implicaciones territoriales y ambientales de dicha planificación en materia de producción de hidrocarburos.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, dada la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales de acuerdo con la normativa sectorial y el parecer de la administración competente, se propone su eliminación.

PTE 35 Vertidos Litorales

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es definir el trazado de las redes de vertidos, así como analizar, ordenar y localizar la construcción de depuradoras y emisarios submarinos, y establecer determinaciones para el tratamiento de los residuos sólidos en el litoral y el cumplimiento de los criterios de calidad en las aguas de baño.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación inicial del PTE 4 Plan Territorial Especial Hidrológico a fecha 15 de mayo de 2015, con análogo objetivo en parte de sus determinaciones al previsto PTE 35, continuándose con su tramitación dada la relevancia de su exigencia normativa, así como la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para asignar los recursos hídricos conforme a las prioridades de uso establecidas, por lo que se propone su integración en el PTE 4.

PTE 36.a Instalaciones Recreativas, Divulgativas, Científicas y Deportivas (Campos de Golf)

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es el fomento, ordenación y regulación de las actividades recreativas, divulgativas, científicas y deportivas y sus infraestructuras en el medio natural y rural, en el marco de un desarrollo equilibrado y compatible con la conservación de los recursos naturales.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación inicial del Plan Territorial Especial de Ordenación de Campos de Golf a fecha 22 de noviembre de 2012, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan

Insular, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones.

No obstante, dado que el presente Plan Insular, establece determinaciones generales y específicas para la implantación de áreas libres estructurantes con equipamiento en el modelo de ordenación insular, así como criterios para la delimitación y ordenación por parte del planeamiento territorial y urbanístico de equipamientos estructurantes turísticos, se propone que el establecimiento de campos de golf no se remita a Plan Territorial Especial, pudiendo acometerse su ejecución directa mediante cualquiera de los instrumentos de ordenación dispuestos legalmente y con capacidad de acometer lo pretendido en las piezas territoriales previstas y su ordenación mediante los restantes instrumentos de ordenación, por lo que se propone su eliminación.

PTE 36.b Instalaciones Recreativas, Divulgativas, Científicas y Deportivas

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es el fomento, ordenación y regulación de las actividades recreativas, divulgativas, científicas y deportivas y sus infraestructuras en el medio natural y rural, en el marco de un desarrollo equilibrado y compatible con la conservación de los recursos naturales.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación del Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Actividades e Instalaciones Recreativas, Divulgativas, Científicas y Deportivas a fecha 15 de junio de 2009, con análogo objetivo en parte de sus determinaciones al previsto PTE 36, pero en virtud de las restricciones establecidas por la normativa de aplicación actualmente vigente, ha quedado suspendida su tramitación.

No obstante, dado que el presente Plan Insular, al igual que el PIO/GC 2004, establece determinaciones generales y específicas para la implantación de instalaciones recreativas, divulgativas, científicas y deportivas, de aplicación directa en los correspondientes instrumentos de ordenación territorial o planificación urbanística, se propone que el fomento, ordenación y regulación de estas instalaciones no se remitan a Plan Territorial Especial, pudiendo acometerse su ejecución directa mediante los programas de actuaciones ambientales previstos y su ordenación mediante los restantes instrumentos de ordenación, por lo que se propone su eliminación.

PTE 37 Ordenación Turística de la Costa Noroeste

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es establecer el modelo de ordenación turística de la Costa Noroeste de acuerdo con las peculiaridades paisajísticas y las formas tradicionales de ocupación costera, teniendo como referente el modelo de turismo hotelero especializado de alta calidad vinculado al aprovechamiento de los recursos naturales y al paisaje de la comarca, propuesto para la Zona Turística Litoral Noroeste dentro de una estrategia conjunta de desarrollo local.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación inicial del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral del Norte: Arucas-Moya-Santa María de Guía a fecha 21 de marzo de 2011, con análogo objetivo en parte de sus determinaciones al previsto PTE 37.

Asimismo, se ha alcanzado la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de

Ordenación Turística de Gran Canaria a fecha 30 de marzo de 2012, con análogo objetivo en parte de sus determinaciones al previsto PTE 37.

No obstante, dado que el presente Plan Insular, establece determinaciones generales y específicas para la definición del modelo de ordenación turística de la Costa Noroeste, así como criterios para la delimitación y ordenación por parte del planeamiento territorial y urbanístico de Piezas Territoriales Turísticas Nuevas y la implantación de equipamientos estructurantes turísticos en la Zona Turística Litoral Noroeste, se propone que el establecimiento del modelo de ordenación turística en la Costa Noroeste no se remitan a Plan Territorial Especial, pudiendo acometerse su ejecución directa mediante cualquiera de los instrumentos de ordenación dispuestos legalmente y con capacidad de acometer lo pretendido en las piezas territoriales previstos y su ordenación mediante los restantes instrumentos de ordenación, por lo que se propone su eliminación.

PTE 38 De Ordenación del Turismo Interior

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es establecer el modelo de ordenación turística en el interior de la Isla de acuerdo con las peculiaridades del entorno de alto valor natural y agrícola en que se insertan los productos de alojamiento temporal, instalándose preferentemente en las edificaciones existentes mejor situadas y de mayor calidad y con valor arquitectónico.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria a fecha 30 de marzo de 2012, con análogo objetivo en parte de sus determinaciones al previsto PTE 38.

No obstante, dado que el presente Plan Insular, establece determinaciones generales y específicas para la definición del modelo de ordenación turística de Interior, así como criterios para la delimitación y ordenación por parte del planeamiento territorial y urbanístico de Piezas Territoriales Turísticas Nuevas y la implantación de establecimientos de turismo rural y de naturaleza, se propone que el establecimiento del modelo de ordenación turística Interior no se remita a Plan Territorial Especial, pudiendo acometerse su ejecución directa mediante cualquiera de los instrumentos de ordenación dispuestos legalmente y con capacidad de acometer lo pretendido en las piezas territoriales previstas y su ordenación mediante los restantes instrumentos de ordenación, por lo que se propone su eliminación.

PTE 39 De Ordenación de los Ámbitos de Sistemas Territoriales de Disperso (40 PTE)

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es prever la mejora, remodelación y eventual desarrollo de las infraestructuras viarias, de abastecimiento de agua, saneamiento, energía y otros servicios a la población, así como establecer las medidas de protección, conservación y mejora del paisaje, del suelo, del medio urbano, rural y natural (estableciendo las incompatibilidades de uso y las determinaciones urbanísticas de uso, volumen, estética, superficie, forma, porcentaje de suelo para cultivos y plantaciones, cerramientos y distancias máximas de las edificaciones a linderos y caminos), en aquellos ámbitos territoriales donde se han producido procesos de edificación extensiva y discontinua, agrupada o diseminada, fuera de los núcleos de población y de sus

crecimientos regulados por los instrumentos de planeamiento.

No obstante, dado que el presente Plan Insular, establece determinaciones generales y específicas para la identificación, delimitación y ordenación de los asentamientos de población en el medio urbano, rural y natural, así como criterios para la estructuración y articulación por parte del planeamiento territorial y urbanístico del disperso edificatorio en los asentamientos urbanos, rurales y agrícolas, se propone que la regulación de los Sistemas Territoriales de Disperso no se remitan a Plan Territorial Especial, pudiendo acometerse su ordenación mediante los restantes instrumentos de ordenación, por lo que se propone su eliminación.

PTE 40 Restauración y Ordenación del Sistema de Equipamientos en la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es apoyar la función viaria estructural de la vía de circunvalación GC-3 a Las Palmas de Gran Canaria con la localización a lo largo de su traza de grandes equipamientos sociales de rango metropolitano, sobre todo aquellos de servicio conjunto a la aglomeración capitalina y a la Isla, así como la ordenación y restauración ambiental significativa de toda la zona afectada por las obras de construcción del corredor viario, con objeto de integrarla paisajísticamente y de resolver los impactos ambientales y territoriales generados y no resueltos satisfactoriamente.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación del Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Actividades e Instalaciones Recreativas, Divulgativas, Científicas y Deportivas a fecha 15 de junio de 2009, con análogo objetivo en parte de sus determinaciones al previsto PTE 36, pero en virtud de las restricciones establecidas por la normativa de aplicación actualmente vigente, ha quedado suspendida su tramitación.

Asimismo, se ha alcanzado la aprobación del Plan Territorial Especial de Grandes Equipamientos Comerciales de Gran Canaria a fecha 27 de junio de 2011, con análogo objetivo en parte de sus determinaciones al previsto PTE 36, pero en virtud de las restricciones establecidas por la normativa de aplicación actualmente vigente, ha quedado suspendida su tramitación.

No obstante, dado que el presente Plan Insular, al igual que el PIO/GC 2004, establece determinaciones generales y específicas para la implantación de instalaciones recreativas, divulgativas, científicas y deportivas, de aplicación directa en los correspondientes instrumentos de ordenación territorial o planificación urbanística, así como para la implantación de Tejido Económico, se propone que el fomento, ordenación y regulación de estas instalaciones no se remitan a Plan Territorial Especial, pudiendo acometerse su ejecución directa mediante los programas de actuaciones ambientales previstos y su ordenación mediante los restantes instrumentos de ordenación, por lo que se propone su eliminación.

PTE 41 Remodelación y Dotación Viaria del Sur y los Barrancos de Litorales del Suroeste

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es modificar la localización y

configuración de los accesos a la ciudad turística desde la GC-1 para aligerar de su función de canal de tráfico de paso a la GC-500, acometiendo su conversión en avenida urbana y potenciando su papel de elemento viario estructurante y de conexión entre las distintas urbanizaciones turísticas junto con la Avenida de Tirajana.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha ejecutado la prolongación de la GC-1 hacia el suroeste en dirección Puerto de Mogán, resolviendo los enlaces de conexión entre la GC-1 y la GC-500 e iniciándose la remodelación de los nudos de enlace y vías de servicio en parte del recorrido de la GC-500 tanto en San Bartolomé de Tirajana como en Mogán, por lo que se propone su eliminación.

PTE 42 Equipamientos Turísticos en el Medio Natural

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es garantizar el carácter exclusivo de las áreas libres estructurantes con equipamiento turístico, así como el cumplimiento de los estándares de calidad exigidos por el Plan Insular de Ordenación, minimizando la perceptibilidad de la ordenación propuesta desde las zonas colindantes y protegiendo aquellos enclaves más frágiles, tanto desde el punto de vista paisajístico como morfológico y patrimonial.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha alcanzado la aprobación del Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Actividades e Instalaciones Recreativas, Divulgativas, Científicas y Deportivas a fecha 15 de junio de 2009, con análogo objetivo en parte de sus determinaciones al previsto PTE 42, pero en virtud de las restricciones establecidas por la normativa de aplicación actualmente vigente, ha quedado suspendida su tramitación.

Asimismo, se ha alcanzado la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria a fecha 30 de marzo de 2012, con análogo objetivo en parte de sus determinaciones al previsto PTE 42.

No obstante, dado que el presente Plan Insular, establece criterios para la delimitación y ordenación por parte del planeamiento territorial y urbanístico de Piezas Territoriales Turísticas Nuevas y la implantación de equipamientos estructurantes turísticos en las áreas libres con equipamiento identificadas, se propone que el establecimiento de equipamientos estructurantes turísticos en el medio natural no se remitan a Plan Territorial Especial, pudiendo acometerse su ejecución directa mediante cualquiera de los instrumentos de ordenación dispuestos legalmente y con capacidad de acometer lo pretendido en las piezas territoriales previstas y su ordenación mediante los restantes instrumentos de ordenación, por lo que se propone su eliminación.

PTE 43 Ordenación y Protección Paisajística y del Espacio Rural del Valle de Tirajana

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es adoptar medidas de protección dirigidas a establecer unos umbrales básicos de equilibrio entre las posibilidades de nuevos usos y edificación, la actividad agrícola y los valores ambientales y patrimoniales, para preservar este espacio de extraordinaria calidad ambiental, pero también de gran fragilidad frente a una demanda de nuevas implantaciones y nuevas transformaciones del territorio.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada.

No obstante, dado que el presente Plan Insular, establece determinaciones generales y específicas para la identificación, delimitación y ordenación de los asentamientos de población en el medio urbano, rural y natural, así como criterios para la estructuración y articulación por parte del planeamiento territorial y urbanístico del disperso edificatorio en los asentamientos urbanos, rurales y agrícolas, se propone que la regulación del Valle de Tirajana, se remita a un Ámbito de Ordenación Estratégica (AOE-31) con posibilidad de su desarrollo por el planeamiento urbanístico o por Plan Territorial Parcial.

PTE 44 Parque Aeroportuario de Actividades Económicas de Gran Canaria

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es la ordenación integrada y el desarrollo de las determinaciones necesarias para la implantación de las actividades estratégicas y de sus instalaciones asociadas, la regulación y corrección hidráulica de los cursos de agua, la dotación de infraestructuras de acceso, abastecimiento de agua y saneamiento, y la adopción de medidas de protección del suelo y del paisaje en el ámbito de actuación que le corresponde.

Durante la tramitación de este Plan Insular se ha aprobado definitivamente este Plan Territorial Especial con fecha 6 de septiembre de 2010, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración.

12.2.1.2. Actuaciones derivadas a Planes Territoriales Especiales no previstos en el PIO/GC 2004

De acuerdo con la actualización del Modelo de Ordenación Insular propuesta en esta Adaptación del PIO/GC, se plantean los nuevos Planes Territoriales Especiales siguientes:

PTE 45 de Ordenación Insular de las Redes de Energía

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es establecer la ordenación en materia de producción, transporte y distribución de energía, abarcando la ordenación de todos los tipos de energía (renovables, cogeneración y residuos) y los tendidos, construcciones, instalaciones e infraestructuras que conlleven.

Dicho Plan Territorial estará habilitado para integrar y aglutinar la ordenación del Plan Territorial Especial de Ordenación de Corredores de Transporte de Energía Eléctrica (PTE 31) y del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Producción de Energía Eólica (PTE 32) en el momento que se acometa su formulación.

PTE 46 de Residuos

El objetivo del referido Plan Territoriales Especial es establecer las

determinaciones necesarias para la conformación de un sistema integral de recogida, gestión y tratamiento de los residuos, desarrollando la regulación respecto a cada categoría de éstos, así como los mecanismos y fórmulas de organización y gestión adecuadas para su viabilidad y eficacia.

Durante la tramitación de este Plan Insular se ha aprobado provisionalmente este Plan Territorial Especial con fecha 3 de octubre de 2014, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones.

No obstante lo anterior, dada la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales y que sobre el objeto del mismo no concurren las causas necesarias para su remisión a Plan Territorial dispuestas en la Ley 4/2017, se propone su eliminación.

PTE 47 del Corredor Interior: Mejora de la capacidad de servicio de la GC-3 entre Las Mesas y Tafira

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es establecer los parámetros y determinaciones ambientales, territoriales y urbanísticas necesarias para la concreción del corredor viario correspondiente para la mejora del futuro nivel de servicio de la GC-3, entre el enlace con la GC-4 en Barranco del Salto del Negro y el enlace con la GC-21 en Piletas.

Las soluciones para la mejora de la capacidad de esta vía pasan por su modernización con el análisis de todas sus posibles alternativas, tanto sobre el trazado actual como, en su caso, por trazados alternativos complementarios, que no podrán considerarse una variante de la GC-3.

Durante la elaboración de este Plan Insular se ha ejecutado la prolongación de la GC-3 hacia el noroeste de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, que ha agravado las condiciones de servicio de la actual vía, estando en ejecución el enlace de conexión entre la GC-20 y la GC-2 y la finalización de los nudos de enlace y vías de servicio en todo el recorrido siendo previsible un incremento del tráfico derivado de la implantación de nuevos equipamientos deportivos, comerciales y supralocales, por lo que se propone acometer su formulación, en su momento.

PTE 48 de Transportes

El objetivo del referido Plan Territoriales Especial es desarrollar las medidas específicas para conseguir la continuidad e integración de los distintos modos de transporte de bienes y personas en Gran Canaria determinando los itinerarios y ámbitos de posible implantación previstos para las nuevas infraestructuras de transporte.

No obstante lo anterior, dada la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales y que sobre el objeto del mismo no concurren las causas necesarias para su remisión a Plan Territorial dispuestas en la Ley 4/2017, se propone su eliminación.

PTE 49 del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Arucas y Agaete

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es definir un corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Arucas y Agaete, que dé continuidad al previsto como elemento aglutinador y de desarrollo del sistema metropolitano del corredor noreste-sureste entre Las Palmas de Gran Canaria y Arucas, de conformidad con lo previsto en el Eje Transinsular de Transportes de Canarias para constituirse en alternativa real al transporte privado y estructurador a su vez del territorio.

Dicho Plan Territorial estará habilitado para integrar y aglutinar la ordenación del Plan Territorial Especial de Ordenación del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Arucas (PTE 22) en el momento que se acometa su formulación.

PTE 50 de Ordenación del Puerto de Las Palmas

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar, de acuerdo con su propia regulación sectorial, además de los sistemas técnicos e instalaciones funcionalmente vinculadas al sistema general portuario de interés general, aquellos otros usos complementarios cuyo funcionamiento deba integrarse directamente en la infraestructura portuaria para garantizar su compatibilidad con los espacios urbanos colindantes y no afección a la operatividad ni seguridad de dichos espacios portuarios.

No obstante, dado que los sistemas generales portuarios requieren un instrumento de ordenación urbanística propio, de acuerdo con el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que ordene pormenorizadamente los espacios portuarios de manera compatible con el respectivo DUEP y con los instrumentos de ordenación ambiental, territorial y urbanística vigentes, estando la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del sistema general portuario y su área de influencia, se propone acometer su formulación, en su momento.

PTE-51 de Ordenación del Puerto de Salinetas

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar, de acuerdo con su propia regulación sectorial, además de los sistemas técnicos e instalaciones funcionalmente vinculadas al sistema general portuario de interés general, aquellos otros usos complementarios cuyo funcionamiento deba integrarse directamente en la infraestructura portuaria para garantizar su compatibilidad con los espacios urbanos colindantes y no afección a la operatividad ni seguridad de dichos espacios portuarios.

No obstante, dado que los sistemas generales portuarios requieren un instrumento de ordenación urbanística propio, de acuerdo con el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que

ordene pormenorizadamente los espacios portuarios de manera compatible con el respectivo DUEP y con los instrumentos de ordenación ambiental, territorial y urbanística vigentes, estando la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del sistema general portuario y su área de influencia, se propone acometer su formulación, en su momento.

PTE 52 de Ordenación del Puerto de Arinaga

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar, de acuerdo con su propia regulación sectorial, además de los sistemas técnicos e instalaciones funcionalmente vinculadas al sistema general portuario de interés general, aquellos otros usos complementarios cuyo funcionamiento deba integrarse directamente en la infraestructura portuaria para garantizar su compatibilidad con los espacios urbanos colindantes y no afección a la operatividad ni seguridad de dichos espacios portuarios.

No obstante, dado que los sistemas generales portuarios requieren un instrumento de ordenación urbanística propio, de acuerdo con el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que ordene pormenorizadamente los espacios portuarios de manera compatible con el respectivo DUEP y con los instrumentos de ordenación ambiental, territorial y urbanística vigentes, estando la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del sistema general portuario y su área de influencia, se propone acometer su formulación, en su momento.

PTE 53 de Ordenación del Puerto de Agaete

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar, de acuerdo con su propia regulación sectorial, además de los sistemas técnicos e instalaciones funcionalmente vinculadas al sistema general portuario de interés autonómico, aquellos otros usos complementarios cuyo funcionamiento deba integrarse directamente en la infraestructura portuaria para garantizar su compatibilidad con los espacios urbanos colindantes y no afección a la operatividad ni seguridad de dichos espacios portuarios.

No obstante, dado que los sistemas generales portuarios de requieren un instrumento de ordenación urbanística propio, de acuerdo con el artículo 8 de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias, que ordene pormenorizadamente los espacios portuarios de manera compatible con los instrumentos de ordenación ambiental, territorial y urbanística vigentes, estando la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del sistema general portuario y su área de influencia, se propone acometer su formulación, en su momento.

PTE 54 de Ordenación del Puerto de Mogán

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar, de acuerdo con su propia regulación sectorial, además de los sistemas técnicos e instalaciones funcionalmente vinculadas al sistema general portuario, aquellos otros usos complementarios cuyo funcionamiento deba integrarse directamente en la infraestructura portuaria para garantizar su compatibilidad con los espacios urbanos colindantes y no afección a la operatividad ni seguridad de dichos espacios portuarios.

No obstante, dado que los sistemas generales portuarios de requieren un instrumento de ordenación urbanística propio, de acuerdo con el artículo 8 de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias, que ordene pormenorizadamente los espacios portuarios de manera compatible con los instrumentos de ordenación ambiental, territorial y urbanística vigentes, estando la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del sistema general portuario y su área de influencia, se propone acometer su formulación, en su momento.

PTE 55 de Ordenación del Aeropuerto de Gran Canaria

El objetivo del referido Plan Territorial Especial es ordenar, de acuerdo con su propia regulación sectorial, además de los sistemas técnicos e instalaciones funcionalmente vinculadas al sistema general aeroportuario, aquellos otros usos complementarios cuyo funcionamiento deba integrarse directamente en la infraestructura aeroportuaria para garantizar su compatibilidad y no afección a la operatividad ni seguridad de dicho sistema aeroportuario.

No obstante, dado que los sistemas generales aeroportuarios requieren un instrumento de ordenación urbanística propio, de acuerdo con el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que ordene pormenorizadamente los espacios portuarios de manera compatible con el respectivo Plan Director y con los instrumentos de ordenación ambiental, territorial y urbanística vigentes, estando la especificidad de sus contenidos sujetos a criterios sectoriales que deben ser analizados de manera diferenciada para analizar, identificar y proponer intervenciones sobre los diferentes elementos del sistema general portuario y su área de influencia, se propone acometer su formulación, en su momento.

12.2.1.3. Planes Territoriales Especiales propuestos para su formulación

Así pues, para la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos y cualesquiera otras actuaciones con cobertura en el marco normativo de aplicación a este Plan Insular para su remisión a Planes Territoriales Especiales, que tengan relevancia o interés para el ámbito regional, insular, comarcal o supramunicipal, se mantienen en el presente Plan Insular las siguientes previsiones de desarrollo mediante Planes Territoriales Especiales, referidas a los consiguientes supuestos:

1. Para el desarrollo de determinadas actuaciones relativas a la ordenación insular de recursos naturales y su aprovechamiento:

PTE 3 de Riesgos Naturales

PTE 9 Agropecuario

2. Para el desarrollo de determinadas actuaciones relativas a la ordenación de infraestructuras de la red viaria básica insular:

PTE 13 del corredor Litoral: Variante de la GC-1 – circunvalación del Parque Aeroportuario y Accesos al Aeropuerto

PTE 16 del Corredor Interior: Variante de la GC-1 entre Jinámar y el Aeropuerto

PTE 17 del Corredor Interior: Extensión norte entre Arucas y Moya

PTE 18 de la Extensión Sur del Corredor Interior entre Agüimes y Vecindario

PTE 19 del Corredor del Acceso Transversal al Interior: Mejora de la accesibilidad entre Tafira y San Mateo

PTE 47 del Corredor Interior: Mejora de la capacidad de servicio de la GC-3 entre Las Mesas y Tafira

3. Para el desarrollo de determinadas actuaciones relativas a la ordenación de infraestructuras de la red de transportes insular:

PTE 21 del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de GC y Maspalomas

PTE 22 del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de GC y Arucas

PTE 27 Litoral de Bahía Feliz

PTE 28 Litoral de Meloneras

PTE 29 Litoral de Tauro

PTE 49 del Corredor de Transporte Público con infraestructura propia y modo guiado entre Arucas y Agaete

- PTE-50** de Ordenación del Puerto de Las Palmas
- PTE-51** de Ordenación del Puerto de Salinetas
- PTE-52** de Ordenación del Puerto de Arinaga
- PTE-53** de Ordenación del Puerto de Agaete
- PTE-54** de Ordenación del Puerto de Mogán
- PTE-55** de Ordenación del Aeropuerto de Gran Canaria

4. Para el desarrollo de determinadas actuaciones relativas a la ordenación de infraestructuras de la red de infraestructuras básicas insular:

- PTE 33** de Ordenación de Infraestructuras e Instalaciones de Telecomunicaciones
- PTE 45** de Ordenación Insular de las Redes de Energía

5. Para el desarrollo de determinadas actuaciones relativas a la ordenación territorial de tejidos de relevancia económica y social:

- PTE 44** del Parque Aeroportuario de Actividades Económicas

12.2.1.4. Planes Territoriales Especiales propuestos para su eliminación

En conclusión, sin perjuicio de acometer en su momento las determinaciones establecidas para los Planes Territoriales Especiales previstos en el presente Plan Insular, bien sea por alteración de los planes territoriales vigentes o por formulación de nuevos planes territoriales, quedan sin efecto, por las razones que se expondrán, las remisiones hechas en cualquier instrumento de planeamiento a los siguientes Planes Territoriales Especiales del PIO/GC 2004:

1. Porque su objeto de desarrollo es regulado directamente en el presente Plan Insular:

- PTE 1** de Ordenación de los Ámbitos de Restauración Prioritaria
- PTE 2** para la Conservación y Restauración de los Recursos y Hábitats Naturales
- PTE 36.b** Instalaciones Recreativas, Divulgativas, Científicas y Deportivas
- PTE 37** de Ordenación Turística de la Costa Noroeste

- PTE 39** de Ordenación de los Ámbitos S.T.D. (40 PTE)
- PTE 40** Restauración y Ordenación del Sistema de Equipamientos en la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria
- PTE 41** de Remodelación y Dotación Viaria del Sur y los Barrancos Litorales del Suroeste

2. Porque su objeto de desarrollo queda subsumido en este Plan Insular como determinaciones a otros Planes Territoriales Especiales o Parciales previstos:

- PTE 14** del Corredor Litoral: Desdoblamiento de la GC-2 y variante de la GC-207 entre la Granja Experimental y Santa María de Guía, quedando integrado en el AOE-01 Corredor Litoral del Norte
- PTE 15** del Corredor Interior: Variante de la GC-2 entre Circunvalación de Las Palmas de GC y la GC-2
- PTE 20** del Sistema Aeroportuario de Gran Canaria, quedando integrado en el PTE-55 de Ordenación del Aeropuerto de Gran Canaria
- PTE 23** de la Ampliación del Puerto de La Luz y de Las Palmas, quedando integrado en el PTE-50 de Ordenación del Puerto de Las Palmas
- PTE 24** de la Ampliación del Puerto de Arinaga, quedando integrado en el PTE-51 de Ordenación del Puerto de Arinaga
- PTE 25** de la Ampliación del Puerto de Las Nieves – Agaete, quedando integrado en el PTE-53 de Ordenación del Puerto de Agaete
- PTE 26** de la Ampliación del Puerto de Mogán, quedando integrado en el PTE-54 de Ordenación del Puerto de Mogán
- PTE 31** de Ordenación de Corredores de Transporte de Energía Eléctrica, quedando integrado en el PTE-45 de Ordenación Insular de las Redes de Energía
- PTE 32** de Ordenación de Infraestructuras de Producción de Energía Eólica, quedando integrado en el PTE-45 de Ordenación Insular de las Redes de Energía
- PTE 35** de Vertidos Litorales, quedando integrado en el PTE-4 Hidrológico
- PTE 38** de Ordenación de Turismo del Interior

PTE 42 de Equipamientos Turísticos en el Medio Natural

PTE 43 de Ordenación y Protección Paisajística y del Espacio rural del Valle de Tirajana, quedando integrado en el AOE-31 Valle de Tirajana

3. Porque se prevé su regulación mediante planes o programas sectoriales específicos, de acuerdo con la normativa sectorial de aplicación:

PTE 7 Forestal

PTE 8 de Ordenación Cinegética

PTE 10 de Pesca

PTE 11 de Acuicultura

4. Porque la competencia para su ordenación reside en otra administración, de acuerdo con la normativa sectorial de aplicación:

PTE 30 de Puertos Deportivos Turísticos e Infraestructuras Náuticas

PTE 34 de Ordenación de Infraestructuras de Hidrocarburos

5. Porque la Ley 4/2017 no recoge el objeto de ordenación pretendido como supuesto de remisión a planeamiento territorial especial de ordenación:

PTE 4 Hidrológico

PTE 5 del Paisaje

PTE 6 de Ordenación del Patrimonio Histórico

PTE 12 de Ordenación de la Actividad Extractiva y Vertidos

PTE 46 de Residuos

PTE 48 de Transportes

12.2.2. Respecto a los Planes Territoriales Parciales previstos en este Plan Insular

De acuerdo con el marco normativo de aplicación al presente procedimiento de Adaptación del PIO/GC, los Planes Territoriales Parciales tendrán por objeto la ordenación integrada de partes concretas del territorio diferenciadas por sus características naturales o funcionales. Sólo podrán formularse en desarrollo de Planes Insulares de Ordenación, y podrán referirse a los siguientes ámbitos territoriales:

a) Espacios litorales.

b) Sistemas insulares, comarcales o supramunicipales para sectores o usos estratégicos o turísticos.

c) Áreas metropolitanas y comarcas.

d) Cualquier otro ámbito definido por el planeamiento insular.

Su contenido mínimo se determinará reglamentariamente en función de sus diferentes fines y objetivos, pudiendo tener ámbito insular o comarcal.

No obstante, en la medida en que el presente Plan Insular pueda prever Planes Territoriales Parciales para el desarrollo de concretas actuaciones territoriales, hay que tener en cuenta que la formulación, y posterior tramitación, de estos instrumentos de desarrollo estará limitada por el marco actualmente vigente de la Ley 14/2014, por lo que en esos casos se entiende que las determinaciones dadas a los Planes Territoriales Parciales lo serán también a la ulterior revisión de este Plan Insular.

En resumen, deberá procederse a la revisión de este Plan Insular cuando resulte precisa la incorporación de determinaciones para la delimitación y ordenación de sistemas generales no contenidos en el presente Plan Insular, cuyo desarrollo, en aplicación de la legislación vigente, no pueda llevarse a cabo a través de Planes Territoriales de Ordenación.

12.2.2.1. Situación de los Planes Territoriales Parciales previstos en el PIO/GC 2004

El estado de las determinaciones para el desarrollo de los Planes Territoriales Parciales que se plantearon en su momento queda de la siguiente manera:

PTP 1 Litoral de Levante de Las Palmas de GC

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es proponer actuaciones específicas destinadas a la rehabilitación y recualificación del litoral de la ciudad, orientadas fundamentalmente a la rectificación del trazado y dimensionado de la Avenida Marítima y su paseo de borde, teniendo en cuenta el calado peatonal y espacial hacia el mar en puntos estratégicos del borde urbano, en coincidencia con plazas, espacios libres o barrancos.

Antes de la tramitación de este Plan Insular se inició la tramitación de este Plan Territorial Parcial, sin haberse continuado, dándose por caducada. No obstante, el ámbito de actuación es coincidente con el AOE 07 Litoral de Levante de Las Palmas de Gran Canaria, por lo que se propone que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

PTP 2 Frente Portuario de Las Palmas de GC

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es la creación de un área portuaria tal que, identificándose con la imagen y el tipo de paisajes urbanos con que se están cualificando hoy a las primeras ciudades mundiales, aproveche una posición inmejorable y de superficie suficiente para desarrollar actividades económicas en espacios urbanos multifuncionales integrando usos culturales, recreativos y comerciales.

Antes de la tramitación de este Plan Insular se ha aprobado el Avance del Plan Territorial Parcial con fecha 19 de abril de 2007, sin haberse continuado su tramitación dándose por caducada. No obstante, el ámbito de actuación es coincidente en parte con el AOE 06 Frente Portuario de Las Palmas, por lo que se propone que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

PTP 3 Regeneración Turística de Las Canteras en Las Palmas de GC

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es construir dos polos de actividad en los extremos Oeste y Norte de la ciudad (El Rincón y El Confital), entendidos como enclaves dotacionales y de alojamiento turístico de alta calidad en régimen hotelero que permitan poner en tensión el frente marítimo de Las Canteras como lugar de localización de usos singulares.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Parcial haya sido iniciada, salvo para la zona de El Confital, que ha aprobado el Avance con fecha 19 de abril de 2007, sin haberse continuado su tramitación dándose por caducada. No obstante, el ámbito de actuación es coincidente en parte con el AOE 06 Frente Portuario de Las Palmas, por lo que se propone que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

PTP 4 Barranco de Guinguada

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es conseguir la recreación de un gran parque habitado en la cuenca del barranco de Guinguada comprendida entre los municipios de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Brígida, estimulando actividades económicas que sean compatibles con la protección y el uso de sus recursos culturales.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Parcial haya sido iniciada, aunque se desarrolló un Plan Director antes de la tramitación de este Plan Insular. No obstante, el ámbito de actuación es coincidente en parte con el AOE 08 Corredor Paisajístico del Barranco de Guinguada, por lo que se propone que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

PTP 5 Ordenación del Corredor y Territorio Costero de Telde

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es configurar un modelo territorial que, a partir del trazado de la nueva circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria al Aeropuerto, genere una relación entre los núcleos de las medianías, los asentamientos entre autovías, y los espacios costeros, evitando la marginalidad de cada uno de ellos y potenciando su diversidad y transversalidad, que matice la potente accesibilidad longitudinal del doble trazado viario del corredor costero.

Antes de la tramitación de este Plan Insular se inició la tramitación de este Plan Territorial Parcial, sin haberse continuado, dándose por caducada. No obstante, el ámbito de actuación es coincidente en parte con el AOE 12 Corredor Comercial y Costero de Telde, por lo que se propone que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

PTP 6.a Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Litoral del Este – Subámbito a: Sector Cruce de Arinaga / El Doctoral

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es la reestructuración y consolidación de los núcleos y la regeneración de sus conexiones con las medianías y la costa, remodelando en avenida urbana hasta El Carrizal y Juan Grande la actual GC-191 y jerarquizando aquellas calles que puedan conformar una malla viaria interior para facilitar las circulaciones y contribuir a la distribución del tráfico entre las medianías y la costa.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Parcial haya sido iniciada. No obstante, el ámbito de actuación es coincidente con el AOE 17 Conurbación cruce de Arinaga-Vecindario-Sardina, por lo que se propone que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

PTP 6.b Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Litoral del Este – Subámbito b: Ámbito de Arinaga – Barranco de Tirajana, limitado al Oeste por la GC-1

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es el ajuste funcional y estructural del proceso de consolidación del sector ya urbanizado del polígono industrial de Arinaga, teniendo en consideración el incentivo a la actividad económica que significará la construcción del nuevo puerto industrial, para lo que se prevé una reserva de suelo en la cabecera del Puerto de Arinaga para usos afines a su actividad; y la posibilidad de plantear una zona industrial especializada de bajo impacto paisajístico en la margen norte del barranco de Tirajana, adecuada para instalaciones de tecnología avanzada relacionadas con la depuración de aguas, el tratamiento de vertidos, o la producción de energías limpias.

Durante la tramitación de este Plan Insular se ha aprobado provisionalmente el

Plan Territorial Parcial de Regeneración y estructuración del sistema de asentamientos, plataforma litoral Este (Subámbito B/ Ámbito Arinaga-Bco Tirajana, limitado al W por GC-1) con fecha 29 de noviembre de 2013, con análogo objetivo en parte de sus determinaciones al previsto PTP 6.b y PTP 6.c, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular en el ámbito coincidente del AOE 16 Espacio de la Actividad Económica de Arinaga, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración.

PTP 6.c Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Litoral del Este – Subámbito c: Frente Costero entre el Aeropuerto y el Barranco de Tirajana

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es la remodelación y regulación del crecimiento de los núcleos costeros existentes y la recuperación del litoral como equipamiento recreativo, protegiendo las desembocaduras y los cauces de los principales barrancos.

Durante la tramitación de este Plan Insular se ha aprobado provisionalmente el Plan Territorial Parcial de Regeneración y estructuración del sistema de asentamientos, plataforma litoral Este (Subámbito B/ Ámbito Arinaga-Bco Tirajana, limitado al W por GC-1) con fecha 29 de noviembre de 2013, con análogo objetivo en parte de sus determinaciones al previsto PTE 6.b y PTP 6.c, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular en el ámbito coincidente del AOE 15 Espacio de la Actividad Económica de Arinaga, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración.

PTP 7 Área de Oportunidad para la Ordenación y Desarrollo de Actividades Económicas e Industriales entre Telde e Ingenio

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es ordenar la estructuración del territorio en torno al aeropuerto y a propósito de la actuación sectorial de su ampliación, desde el Polígono de Salinetas hasta El Carrizal, para que se asienten las actividades empresariales que – como se ha constatado en la experiencia internacional – atraen los aeropuertos en tanto que centros de transporte.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, el ámbito de actuación es coincidente en parte con el AOE 14 Espacio de Actividad Económica del Aeropuerto, por lo que se propone que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

PTP 8 Regeneración y Estructuración del Espacio Consolidado de Playa del Inglés

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es estructurar y regenerar la ciudad turística del Sur, reconvirtiendo los elementos que puedan propiciar un cambio cualitativo del espacio urbano en modelos más próximos a los que la demanda turística actual reclama.

Durante la tramitación de este Plan Insular se ha aprobado definitivamente este Plan Territorial Parcial con fecha 6 de noviembre de 2012. No obstante, ha sido anulado por errores en la tramitación de dicha aprobación definitiva por parte de la administración competente, siendo coincidente con el AOE 22 Playa del Inglés, por lo que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

PTP 9 Ordenación del Espacio entre la GC-1 y las GC-500 (C-812) en San Bartolomé de Tirajana

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es la estructuración y regeneración del espacio no consolidado entre la autopista GC-1 y la carretera GC-500 mediante su consideración como ámbito de oportunidad para la protección paisajística de los vacíos urbanos actualmente existentes y la introducción de algunos productos de alojamiento turístico y de oferta complementaria más acordes con los nuevos modelos urbanos turísticos.

Durante la tramitación de este Plan Insular se ha aprobado provisionalmente este Plan Territorial Parcial con fecha 29 de enero de 2014, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular en el ámbito coincidente del AOE 19 Espacio entre la GC-1 y la GC-500, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración.

PTP 10 Santa Águeda

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es abordar la ordenación en este ámbito considerado como una reserva para futuros desarrollos turísticos, fundamentalmente de equipamiento turístico complementario, y en menor medida de alojamiento turístico, basándose en un meticuloso respeto del medio físico en la localización de los productos turísticos, aplicando como criterio general la protección de los cauces de barrancos así como las laderas de mayor pendiente, manteniendo unas y otras libres de edificación.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, el ámbito de actuación es coincidente con el AOE 21 Santa Águeda, por lo que se propone que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

PTP 11 Zona Mixta Arguineguín – Cornisa del Sureste

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es favorecer la reconversión, estructuración y el desarrollo de la industria turística en la plataforma costera de Mogán conjuntamente con la integración y recualificación de los ámbitos de residencia permanente presentes en la misma, de acuerdo con los criterios y determinaciones generales de ordenación territorial derivados de tales objetivos.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, el ámbito de actuación es coincidente con el AOE 27 Zona Mixta Arguineguín-Cornisa del Suroeste, por lo que se propone que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

PTP 12 Área comprendida entre Puerto Rico y Playa del Cura

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es abordar aquellos aspectos territoriales necesarios para dotar de coherencia interna y de relación con el exterior a las distintas piezas territoriales turísticas existentes entre el Barranco del Cura y la Urbanización de Puerto Rico, con una variedad de sectores heterogéneos, con problemas de articulación urbanística e integración territorial y paisajística junto a importantes desarrollos turísticos en ejecución, que han sido fruto de la concertación mixta público-privada.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, el ámbito de actuación es coincidente con el AOE 28 área Comprendida entre Puerto Rico y Playa del Cura, por lo que se propone que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

PTP 13 Enclaves Turísticos de La Aldea

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es el desarrollo del modelo turístico de la Costa Noroeste mediante la incorporación de un nuevo tipo de oferta turística pequeña, aislada, y con una importante oferta complementaria, prestando especial atención a los valores naturales, paisajísticos, arqueológicos y etnográficos presentes en la zona.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, el ámbito de actuación es coincidente en parte con el AOE 30 Valle de La Aldea, por lo que se propone que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

PTP 14 Área de Centralidad de Gáldar y Santa María de Guía

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es cuidar la ordenación estructural del conjunto del ámbito territorial, atendiendo a los elementos de

viario principal, sistema de espacios libres, ubicación y definición de las características básicas de centralidad, los grandes equipamientos singulares y las funciones residenciales asociadas, así como las condiciones de integración o segregación de los espacios productivos, si los hubiere.

Durante la tramitación de este Plan Insular se ha aprobado provisionalmente este Plan Territorial Parcial con fecha 25 de febrero de 2011, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular en el ámbito coincidente del AOE 33 Envoltente Centralidad Gáldar-Guía, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración.

PTP 15 Litoral del Norte (Aruacas – Moya – Sta. Mª de Guía)

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es la ordenación integral de esta plataforma costera norte entre Tinocas y San Felipe, para lo que se tendrá en consideración tanto la conservación y, en su caso, restauración o potenciación de los valores naturales y paisajísticos existentes y característicos del ámbito, como la especial sobrepresión ejercida sobre el litoral a fin de que se reduzca al máximo la ocupación de nuevos suelos.

Durante la tramitación de este Plan Insular se ha aprobado inicialmente este Plan Territorial Parcial con fecha 21 de marzo de 2015, por lo que se propone incorporar aquellas operaciones singulares que deban ser consideradas actuaciones territoriales del presente Plan Insular en el ámbito coincidente del AOE 01 Corredor Litoral del Norte, establecer un marco normativo compatible con dichas determinaciones y mantener su consideración.

PTP 16 Costa Taurito

El objetivo del referido Plan Territorial Parcial es dotar de contenido autónomo a este tramo morfológico y resolver el desafío de la ordenación específica de este ámbito tan frágil de acuerdo con su capacidad de uso y con los valores objetivos existentes dignos de proteger, para organizar una oferta turística en los haces de barranco con formas diversas de alojamiento temporal cuya componente básica sea la oferta complementaria con imagen singular, coherente con las formas del territorio y con la fragilidad del paisaje natural.

No consta que la tramitación de este Plan Territorial Especial haya sido iniciada. No obstante, el ámbito de actuación es coincidente con el AOE 26 Costa Taurito, por lo que se propone que el planeamiento urbanístico puede acometer su ordenación o, en su caso, ser desarrollado por Plan Territorial Parcial, con tramitación simultánea de la correspondiente ordenación pormenorizada.

12.2.2.2. Planes Territoriales Parciales propuestos para su formulación potestativa

De acuerdo con la actualización del Modelo de Ordenación Insular propuesta en esta Adaptación del PIO/GC, se plantean los nuevos Planes Territoriales Parciales siguientes:

1. Para el Área Metropolitana de Las Palmas:

AOE 01 Corredor Litoral del Norte

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es la ordenación integral de esta plataforma costera norte entre Tinocas y San Felipe, para lo que se tendrá en consideración tanto la conservación y, en su caso, restauración o potenciación de los valores naturales y paisajísticos existentes y característicos del ámbito, como la especial sobrepresión ejercida sobre el litoral a fin de que se reduzca al máximo la ocupación de nuevos suelos.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-15 Litoral del Norte (Aruacas – Moya _ Sta. M^o de Guía), debiendo prever la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva que finalmente concrete el PTE-22 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Arucas, y el PTE-49 desde Arucas hasta Agaete.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 02 Centralidad Territorial de Arucas

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es potenciar la concentración urbana de Arucas frente a la dispersión de los núcleos urbanos circundantes, limitando el desarrollo en extensión de los núcleos de La Montañeta y La Goleta, así como el mantenimiento y revalorización del “vacío” de los llanos y las vegas, así como la Montaña de Arucas y la Montaña de Cardones, previendo la mejora de la accesibilidad transversal entre el litoral, y las medianías bajas y altas, y la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva que finalmente concrete el PTE-22 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Arucas, y el PTE-49 desde Arucas hasta Agaete.

AOE 03 Espacio de Actividad Económica de Arucas

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es la ordenación integrada de los tejidos productivos de carácter industrial, terciario y tecnológico existente y en desarrollo, garantizando la mejora de la conectividad del tejido económico con la red viaria básica (GC-2 y GC-3), la renovación de los sectores existentes, la especialización de los tejidos económicos de crecimiento y la integración en el modelo de las piezas agrícolas mixtas colindantes.

AOE 04 Espacio de Actividad Económica de Los Giles

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es la ordenación integrada de los tejidos productivos de carácter industrial y terciario existente y en desarrollo, garantizando la mejora de la conectividad del tejido económico con la red viaria básica (GC-3), la renovación del sector existente en La Cazuela, la especialización de los tejidos económicos de crecimiento que se plantean en los Llanos de Guinea, y la integración del sistema de transporte colectivo de

plataforma exclusiva que finalmente concrete el PTE-22 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Arucas.

AOE 05 Conector Paisajístico del Barranco de Tamaraceite

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es establecer las determinaciones que permitan la modernización de la centralidad periférica tradicional de Tamaraceite, generando interacciones entre los distintos usos y elementos con el objetivo de mantener la biodiversidad, proteger, generar y regenerar ecosistemas naturales valiosos que presten, además de un servicio mediante el mantenimiento de la capacidad de la naturaleza para mitigar efectos negativos del cambio climático, el complemento a la demanda de usos recreativos y de ocio de la población residencial y turística en el eje San Lorenzo-Tamaraceite.

La delimitación de este ámbito de ordenación debe prever la integración de la mejora de la capacidad de servicio de la GC-3 que finalmente concrete el PTE 47 entre Las Mesas y Tafira.

A su vez, la delimitación de este ámbito de ordenación estratégica tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 06 Frente Portuario de Las Palmas

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es la creación de un área portuaria tal que, identificándose con la imagen y el tipo de paisajes urbanos con que se están cualificando hoy a las primeras ciudades mundiales, aproveche una posición inmejorable y de superficie suficiente para desarrollar actividades económicas en espacios urbanos multifuncionales integrando usos culturales, recreativos y comerciales mediante la construcción de dos polos de actividad en los extremos Este y Oeste del istmo de Santa Catalina, entendidos como enclaves dotacionales y de alojamiento turístico de alta calidad en régimen hotelero, que permitan poner en tensión el frente marítimo de Las Canteras como lugar de localización de usos singulares.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-2 Frente Portuario de Las Palmas de GC y parte del PTP-3 Regeneración Turística de Las Canteras en Las Palmas de GC, debiendo prever la integración de la ordenación del Puerto de Las Palmas que finalmente concrete el PTE-50, el sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas, y el que finalmente concrete el PTE-22 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Arucas.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 07 Corredor Litoral del Levante de Las Palmas de Gran Canaria

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es proponer actuaciones específicas destinadas a la rehabilitación y recualificación del litoral de la ciudad, orientadas fundamentalmente a la rectificación del trazado y dimensionado de la Avenida Marítima y su paseo de borde, teniendo en cuenta el calado peatonal y espacial hacia el mar en puntos estratégicos del borde urbano, en coincidencia con plazas, espacios libres o barrancos.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-1 Litoral de Levante de Las Palmas de GC, debiendo prever la integración de la ordenación del Puerto de Las Palmas que finalmente concrete el PTE-50, y la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 08 Conector Paisajístico del Barranco del Guinguada

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es conseguir la recreación de un gran parque habitado en la cuenca del barranco de Guinguada comprendida entre los municipios de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Brígida, estimulando actividades económicas que sean compatibles con la protección y el uso de sus recursos culturales.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-4 Barranco de Guinguada, debiendo prever la integración de la ordenación del Puerto de Las Palmas que finalmente concrete el PTE-50, y la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas.

AOE 09 Refuerzo de Centralidad de Jinámar-Marzagán

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es la configuración de una nueva centralidad apoyada en la introducción de nuevos equipamientos metropolitanos, planteados en este Plan insular, y la buena conectividad con la GC-100 y la prolongación de la GC-3 concretada por el PTE-16 del Corredor Interior: Variante de la GC-1 entre Jinámar y el Aeropuerto, debiendo prever la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas.

A su vez, se hace oportuno mantener el carácter mixto del tejido más cercano a los crecimientos residenciales ya consolidados, aglutinando actividades terciarias, dotaciones suficientes y equipamientos de escala local destinados a dar soporte al previsible incremento poblacional en este ámbito.

AOE 10 Corredor Paisajístico del Barranco Real de Telde

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es consolidar el papel del Barranco Real de Telde como generador de una secuencia de espacios libres disuasorios, tales como conectores, áreas libres estructurantes y equipamientos verdes, que potencie su configuración de gran vacío cualificador.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-5 Ordenación del Corredor y Territorio Costero de Telde, debiendo prever la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas, y la prolongación de la GC-3 concretada por el PTE-16 del Corredor Interior: Variante de la GC-1 entre Jinámar y el Aeropuerto.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 11 Centralidad Territorial de Telde

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es fijar una estructura territorial adecuada para la consolidación de la centralidad territorial del núcleo de Telde, mediante la renovación de aquellas partes del tejido residencial consolidado que lo requieran, la mejora de la accesibilidad territorial, la generación de áreas de centralidad urbana diversa y, al mismo tiempo, regulando el crecimiento urbano previsible, rompiendo la tensión de borde en el espacio frontera, para permitir que el suelo mantenga su productividad agraria en coexistencia con el tejido urbano, al que debe ir incorporándose manteniendo su cualidad de vacío con valor estructurante y relevancia estratégica.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica debe prever la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas, y la prolongación de la GC-3 concretada por el PTE-16 del Corredor Interior: Variante de la GC-1 entre Jinámar y el Aeropuerto.

AOE 12 Espaciode Actividad Económica de Telde

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es configurar un modelo territorial que, a partir del trazado de la nueva circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria al Aeropuerto, genere una relación entre los núcleos de las medianías, los asentamientos entre autovías, y los espacios costeros, evitando la marginalidad de cada uno de ellos y potenciando su diversidad y transversalidad, que matice la potente accesibilidad longitudinal del doble trazado viario del corredor costero.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-5 Ordenación del Corredor y Territorio Costero de Telde, debiendo prever la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la

normativa del Plan Insular.

AOE 13 Espacio de Actividad Agrotecnológica de Telde

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es la preservación de los usos agrícolas intensivos como actividad económica estratégica, debiendo prever la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas, implementando propuestas que posibiliten el desarrollo flexible de usos y actividades compatibles con la actividad agropecuaria, pero siempre a favor de mantener, incluso de recuperar, la configuración de vacío paisajístico cualificador, implicando si fuera preciso la retroactividad de la dispersión edificatoria y el rediseño parcial de la red viaria para mejorar la accesibilidad territorial, incluidas la GC-102 y la GC-100.

2. Para la Plataforma Litoral del Este:

AOE 14 Espacio de Actividad Económica del Aeropuerto

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es ordenar la estructuración del territorio en torno al aeropuerto y a propósito de la actuación sectorial de su ampliación, desde el Polígono de Salinetas hasta El Carrizal, para que se asienten las actividades empresariales que – como se ha constatado en la experiencia internacional – atraen los aeropuertos en tanto que centros de transporte.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-7 Área de Oportunidad para la Ordenación y Desarrollo de Actividades Económicas e Industriales entre Telde e Ingenio, debiendo prever la integración de la ordenación del Puerto de Salinetas que finalmente concrete el PTE-51, la ordenación del Aeropuerto de Gran Canaria que finalmente concrete el PTE-55 y la ordenación del Parque Aeroportuario de Actividades Económicas concretado por el PTE 44, la prolongación del corredor interior concretada por el PTE 13 para el Parque Aeroportuario y los accesos al Aeropuerto, y la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 15 Refuerzo de centralidad de Ingenio-Carrizal

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es la remodelación y regulación del crecimiento de los núcleos costeros existentes y la recuperación del litoral como equipamiento recreativo, protegiendo las desembocaduras y los cauces de los principales barrancos.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-6c Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Litoral del Este – Subámbito a: Sector Litoral Aeropuerto / Barranco de Tirajana, debiendo prever la extensión sur del corredor interior que finalmente concrete el PTE 18 entre Agüimes y Vecindario, y la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 16 Espacio de Actividad Económica de Arinaga-Tenefé

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es el ajuste funcional y estructural del proceso de consolidación del sector ya urbanizado del polígono industrial de Arinaga, teniendo en consideración el incentivo a la actividad económica que significará la construcción del nuevo puerto industrial, para lo que se prevé una reserva de suelo en la cabecera del Puerto de Arinaga para usos afines a su actividad; y la posibilidad de plantear una zona industrial especializada de bajo impacto paisajístico en la margen norte del barranco de Tirajana, adecuada para instalaciones de tecnología avanzada relacionadas con la depuración de aguas, el tratamiento de vertidos, o la producción de energías limpias.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-6b Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Litoral del Este – Subámbito c: Sector Transversal Zona Industrial de Arinaga – Bahía de Formas, debiendo prever la integración de la ordenación del Puerto de Arinaga que finalmente concrete el PTE-52 y del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 17 Centralidad Territorial de Arinaga - Vecindario - Sardina

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es la reestructuración y consolidación de los núcleos y la regeneración de sus conexiones con las medianías y la costa, remodelando en avenida urbana hasta El Carrizal y Juan Grande la actual GC-191 y jerarquizando aquellas calles que puedan conformar una malla viaria interior para facilitar las circulaciones y contribuir a la distribución del tráfico entre las medianías y la costa.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-6a Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Litoral del Este – Subámbito b: Sector Interior Cruce de Arinaga / El Doctoral, debiendo prever la extensión sur del corredor interior que finalmente concrete el PTE 18 entre Agüimes y Vecindario, y la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva

concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas.

3. Para la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur:

AOE 18 Espacio de Actividad Agrotecnológica de San Bartolomé de Tirajana

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es la preservación de los usos agrícolas intensivos como actividad económica estratégica, implementando propuestas que posibiliten el desarrollo flexible de usos y actividades compatibles con la actividad agropecuaria, tales como usos e infraestructuras relacionadas con el aprovechamiento de los recursos energéticos renovables para la producción de energía eléctrica junto con la implementación puntual de minipolígonos de I+D ligados a la investigación y desarrollo de los recursos en presencia, pero siempre a favor de mantener, incluso de recuperar, la configuración de vacío paisajístico cualificador.

A su vez, la delimitación de este ámbito de ordenación estratégica tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 19 Espacio de Actividad Turística de Tarajalillo-El Veril

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es la estructuración y regeneración del espacio no consolidado entre la autopista GC-1 y la carretera GC-500 mediante su consideración como ámbito de oportunidad para la protección paisajística de los vacíos urbanos actualmente existentes y la introducción de algunos productos de alojamiento turístico y de oferta complementaria más acordes con los nuevos modelos urbanos turísticos.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-9 Ordenación del Espacio entre la GC-1 y las GC-500 (C-812) en San Bartolomé de Tirajana, debiendo prever la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 20 Corredor Paisajístico del Caserío de Media Fanega

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es el desarrollo de un equipamiento estructurante turístico en el Caserío de Media Fanega mediante la incorporación de un nuevo tipo de oferta turística complementaria que preste especial atención a los valores naturales, paisajísticos, arqueológicos y etnográficos presentes en la zona.

AOE 21 Espacio de Actividad Turística Santa Águeda-El Pajar

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es abordar la ordenación en este ámbito considerado como una reserva para futuros desarrollos turísticos, fundamentalmente de equipamiento turístico complementario, y en menor medida de alojamiento turístico, basándose en un meticuloso respeto del medio físico en la localización de los productos turísticos, aplicando como criterio general la protección de los cauces de barrancos así como las laderas de mayor pendiente, manteniendo unas y otras libres de edificación.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-10 Santa Águeda.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 22 Espacio de Actividad Turística de Playa del Inglés-Maspalomas

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es estructurar y regenerar la ciudad turística del Sur, reconvirtiendo los elementos que puedan propiciar un cambio cualitativo del espacio urbano en modelos más próximos a los que la demanda turística actual reclama.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-8 Regeneración y Estructuración del Espacio Consolidado de Playa del Inglés, debiendo prever la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva concretado por el PTE-21 desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 23 Crecimiento exógeno de Tablero-Salobre

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es cuidar la ordenación estructural del conjunto del ámbito territorial, atendiendo a los elementos de viario principal, sistema de espacios libres, ubicación y definición de las características básicas de centralidad, los grandes equipamientos singulares y las funciones residenciales asociadas, así como las condiciones de integración o segregación de los espacios productivos, si los hubiere.

AOE 24 Espacio de Actividad Turística de Meloneras - Pasito Blanco

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es la estructuración y regeneración del espacio no consolidado entre la carretera GC-500, el Barranco de Maspalomas y la costa, mediante su consideración como ámbito de oportunidad para la introducción de nuevos elementos que puedan propiciar un

cambio cualitativo del espacio urbano en modelos más próximos a los que la demanda turística actual reclama.

A su vez, la delimitación de este ámbito de ordenación estratégica tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 25 Espacio de Actividad Turística de Monte León

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es adoptar medidas de protección dirigidas a establecer unos umbrales básicos de equilibrio entre las posibilidades de nuevos usos y edificación turística y residencial, y los valores ambientales y patrimoniales, para preservar este espacio de extraordinaria calidad ambiental, pero también de gran fragilidad frente a una demanda de nuevas implantaciones y nuevas transformaciones del territorio.

AOE 26 Espacio de Actividad Turística de Playa de Taurito – Puerto de Mogán

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es dotar de contenido autónomo a este tramo morfológico y resolver el desafío de la ordenación específica de este ámbito tan frágil de acuerdo con su capacidad de uso y con los valores objetivos existentes dignos de proteger, para organizar una oferta turística en los haces de barranco con formas diversas de alojamiento temporal cuya componente básica sea la oferta complementaria con imagen singular, coherente con las formas del territorio y con la fragilidad del paisaje natural.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-16 Costa Taurito, debiendo prever la integración de la ordenación que finalmente concrete el PTE-54 para el Puerto de Mogán.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 27 Zona Turístico Residencial de Arguineguín - Cornisa del Suroeste

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es favorecer la reconversión, estructuración y el desarrollo de la industria turística en la plataforma costera de Mogán conjuntamente con la integración y recualificación de los ámbitos de residencia permanente presentes en la misma, de acuerdo con los criterios y determinaciones generales de ordenación territorial derivados de tales objetivos.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-11 Zona Mixta Arguineguín – Cornisa del Sureste.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 28 Espacio de Actividad Turística de Puerto Rico – Playa del Cura

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es abordar aquellos aspectos territoriales necesarios para dotar de coherencia interna y de relación con el exterior a las distintas piezas territoriales turísticas existentes entre el Barranco del Cura y la Urbanización de Puerto Rico, con una variedad de sectores heterogéneos, con problemas de articulación urbanística e integración territorial y paisajística junto a importantes desarrollos turísticos en ejecución, que han sido fruto de la concertación mixta público-privada.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-12 Área comprendida entre Puerto Rico y Playa del Cura.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

4. Para el Cuadrante Insular Suroeste:

AOE 29 Área Turístico Residencial del Valle de La Aldea

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es el desarrollo del modelo turístico en el Valle de La Aldea mediante la incorporación de un nuevo tipo de oferta turística pequeña, aislada, y con una importante oferta complementaria, prestando especial atención a los valores naturales, paisajísticos, arqueológicos y etnográficos presentes en la zona.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-13 Enclaves Turísticos de La Aldea.

A su vez, tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 30 Corredor Paisajístico del Valle de Tirajana

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es adoptar medidas de protección dirigidas a establecer unos umbrales básicos de equilibrio entre las posibilidades de nuevos usos y edificación, la actividad agrícola y los valores ambientales y patrimoniales, para preservar este espacio de extraordinaria calidad ambiental, pero también de gran fragilidad frente a una demanda de nuevas implantaciones y nuevas transformaciones del territorio.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTE-43 Valle de Tirajana, del que se propone su eliminación integrando sus determinaciones en este AOE.

5. Para el Cuadrante Insular Noroeste:

AOE 31 Refuerzo de Centralidad de Agaete – Puerto de Las Nieves

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es el desarrollo del modelo turístico y residencial en el Valle de Agaete mediante el establecimiento de unos umbrales básicos de equilibrio entre las posibilidades de nuevos usos y edificación, la incorporación de un nuevo tipo de oferta turística pequeña, aislada, y con una importante oferta complementaria, y la preservación de la actividad agrícola, prestando especial atención a los valores naturales, paisajísticos, arqueológicos y etnográficos presentes en la zona, debiendo prever la integración de la ordenación que finalmente concrete el PTE-53 para el Puerto de Agaete y del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva que finalmente concrete el PTE-49 desde Arucas hasta Agaete.

A su vez, la delimitación de este ámbito de ordenación estratégica tiene la consideración de unidad litoral homogénea, por lo que le será de aplicación las determinaciones de protección del litoral establecidas en la normativa del Plan Insular.

AOE 32 Centralidad Territorial de Gáldar - Guía

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es cuidar la ordenación estructural del conjunto del ámbito territorial, atendiendo a los elementos de viario principal, sistema de espacios libres, ubicación y definición de las características básicas de centralidad, los grandes equipamientos singulares y las funciones residenciales asociadas, así como las condiciones de integración o segregación de los espacios productivos, si los hubiere.

La delimitación de este ámbito de ordenación estratégica incorpora el ámbito de gestión territorial del PTP-14 Área de Centralidad de Gáldar y Santa María de Guía, debiendo prever la integración del sistema de transporte colectivo de plataforma exclusiva que finalmente concrete el PTE-49 desde Arucas hasta Agaete.

AOE 33 Crecimiento exógeno de Los Quintanas

El objetivo del referido ámbito de ordenación estratégica es cuidar la ordenación estructural del conjunto del ámbito territorial, atendiendo a los elementos de viario principal, sistema de espacios libres, ubicación y definición de las características básicas de centralidad, los grandes equipamientos singulares y las funciones residenciales asociadas, así como las condiciones de integración o segregación de los espacios productivos, si los hubiere.

12.3. Evolución de la propuesta de ordenación durante su tramitación administrativa

Durante la tramitación administrativa del Plan se ha ido configurando una Propuesta de Ordenación que ha ido ajustando sus determinaciones a los requerimientos ambientales, económicos y sociales identificados.

En esta tarea de ajuste formal de la Propuesta de Ordenación ha tenido especial relevancia el desarrollo y conclusiones de la evaluación ambiental del Plan, que concluye considerando como la propuesta de ordenación más viable la Alternativa 2 por las determinaciones ambientales que se derivan del análisis pormenorizado realizado de las actuaciones territoriales con una posible incidencia significativa sobre los recursos insulares.

Estas actuaciones han ido modulando su impacto ambiental de acuerdo con las determinaciones ambientales exigidas, recopiladas en el documento de Memoria Ambiental de este Plan pero que modulan todo el documento y particularmente su Normativa, de manera compatible con los principios, objetivos y parámetros de ordenación establecidos por este Plan.

De igual modo, durante la tramitación administrativa del Plan se han incorporado aquellas propuestas, sugerencias y alegaciones presentadas, tanto por las administraciones públicas como por las entidades privadas y el público interesado, que contribuyesen a mejorar la Propuesta de Ordenación sin desvirtuar sus objetivos fundamentales y se ajustasen a los principios fundamentales que inspiran al Plan, una vez analizada su incidencia ambiental.

Esta Propuesta de Ordenación, al igual que el resto de Alternativas de Ordenación planteadas en las fases procedimentales previas del Plan, seguía la configuración territorial del Modelo de Ordenación Insular del anterior Plan, dado que ha quedado demostrado a partir del análisis y diagnóstico realizado que sigue teniendo validez territorial y es ambientalmente viable.



En este Modelo de Ordenación Insular se ha estructurado el Sistema Territorial Insular de manera espontánea en torno a un núcleo central muy diferenciado, la capital insular de Las Palmas de Gran Canaria, sobre el que gira la actividad económica y la prestación de servicios esenciales a la población.

A partir de este gran asentamiento poblacional, que actúa como gran centro urbano de la Isla, se distribuye la población insular a través de tres ejes territoriales en dirección norte, sur y centro de la isla de Gran Canaria.

Estos ejes territoriales se han ido consolidando con los años apoyados en los principales nodos de conectividad exterior y unas infraestructuras viarias competitivas, que ponen en relación mediante una red radial suficiente y una red perimetral de alta capacidad los polos principales de actividad económica de la Isla.

- Hacia el norte se ha configurado una organización territorial con cierto arraigo histórico, dado los recursos patrimoniales y etnográficos presentes, apoyados en su fuerte dependencia del sector primario; pero con limitaciones topográficas para su implementación y mejora competitiva por la intrincada red de barrancos que la conforman y la escasa capacidad de optimización territorial de la actividad económica existente.
- Hacia el sur se han consolidado los nuevos desarrollos urbanísticos dedicados básicamente a actividades industriales y de servicio, especialmente al turismo de masas; y ha adquirido una diversa y rica cultura de gestión de agua, energía y residuos para los usos agrícolas, industriales y urbanos existentes, tanto de la población residente como

de la turística, potenciando la incorporación de nuevas fuentes alternativas de aprovechamiento ante la escasez natural de recursos propios.

- Hacia el centro se ha afianzado el desarrollo rural de los asentamientos poblacionales existentes en las medianías y cumbres insulares, promoviendo el rescate del sector primario de tipo tradicional complementado con la reciente adquisición de una cierta cultura de conservación territorial de los valores naturales y tradicionales como parte del patrimonio de todos que permita, a su vez, diversificar las fuentes de riquezas y desarrollo económico de la población local.

En cualquier caso, la Propuesta de Ordenación desarrolla nuevas estrategias de transformación territorial para definir e impulsar sistemas territoriales equilibrados y eficientemente articulados a partir del análisis y diagnóstico realizado, cuyas conclusiones se deducen de la Memoria de Información y de la Memoria de Ordenación de este Plan.

Estas estrategias territoriales se formulan de común acuerdo con lo mandatado en su momento por las DOGT, el TRLOTENC y el DPORN, así como por el resto de la legislación sobrevenida, adecuando sus determinaciones de ordenación y actuaciones territoriales asociadas a los diferentes procesos territoriales que cada ámbito territorial experimenta.

12.3.1. La propuesta de ordenación en el documento de Avance del PIO/GC

La propuesta de ordenación contenida en el documento de Avance tenía como objetivo permitir una clara comprensión de qué es lo que en cada caso se proponía en este Plan, limitándose a enunciar y detallar las distintas Alternativas de Ordenación comprensivas de las nuevas aportaciones, mejoras o correcciones propuestas, con la orientación y escalas propias de un Avance.

En cualquier caso, estas Alternativas de Ordenación debían dar cumplimiento al modelo territorial básico definido para el archipiélago canario en las DOGT. Por tanto, estas Alternativas de Ordenación deben de configurarse ajustando dicho modelo territorial básico a la realidad insular de Gran Canaria, coordinando el sistema estructural de distribución de usos y actividades en la isla, y garantizando el desarrollo sostenible, equilibrado y eficientemente articulado con el resto de la comunidad autónoma.

Según este modelo territorial básico se establecen una serie de estrategias de acción territorial tendentes a orientar las políticas y actuaciones de los distintos niveles competenciales, a propiciar el uso racional y eficiente de los recursos naturales y la conservación de la biodiversidad, a compatibilizar el desarrollo económico, social y ambiental en cada isla, a fijar el ritmo de expansión de las actividades económicas en función de las dotaciones, infraestructuras y servicios, y a determinar las orientaciones de reconversión de las actividades económicas con incidencias negativas sobre el territorio.

Por tanto, el enfoque sobre el que gravita la formulación de las distintas Alternativas de Ordenación es el alcance de las acciones y estrategias que las conforman. Pero en todas ellas, los objetivos territoriales a cumplir y los principios fundamentales en que se inspiran son los mismos, quedando resumidos en:

- La conservación del valor natural y aptitud productiva del suelo atendiendo a las dinámicas natural, rural o urbana en que se insertan.
- La concentración de los usos y actividades según criterios de uso eficiente del suelo, de excelencia en la implantación de las actividades, de reutilización del suelo consolidado y de incremento de la complejidad funcional y social del espacio urbanizado.
- Potenciar el equilibrio y la centralidad escalonada de los distintos asentamientos poblacionales en atención a su posición jerárquica y rol territorial insular de

conformidad con sus características urbanísticas y la relación con su ámbito de influencia territorial inmediato.

La predisposición a favorecer determinadas acciones de contención antes que determinaciones de sostenimiento en la transformación del territorio, y el grado de previsión ejecutoria, así como alcance de las actuaciones posibles, da lugar a la conformación de distintas Alternativas de Ordenación que, en distintas fases temporales, puedan ser consideradas de mayor o menor impacto. Sin embargo, el fin último de todas ellas sigue cumpliendo los requisitos de adecuación a los objetivos territoriales identificados, y sus estrategias asociadas.

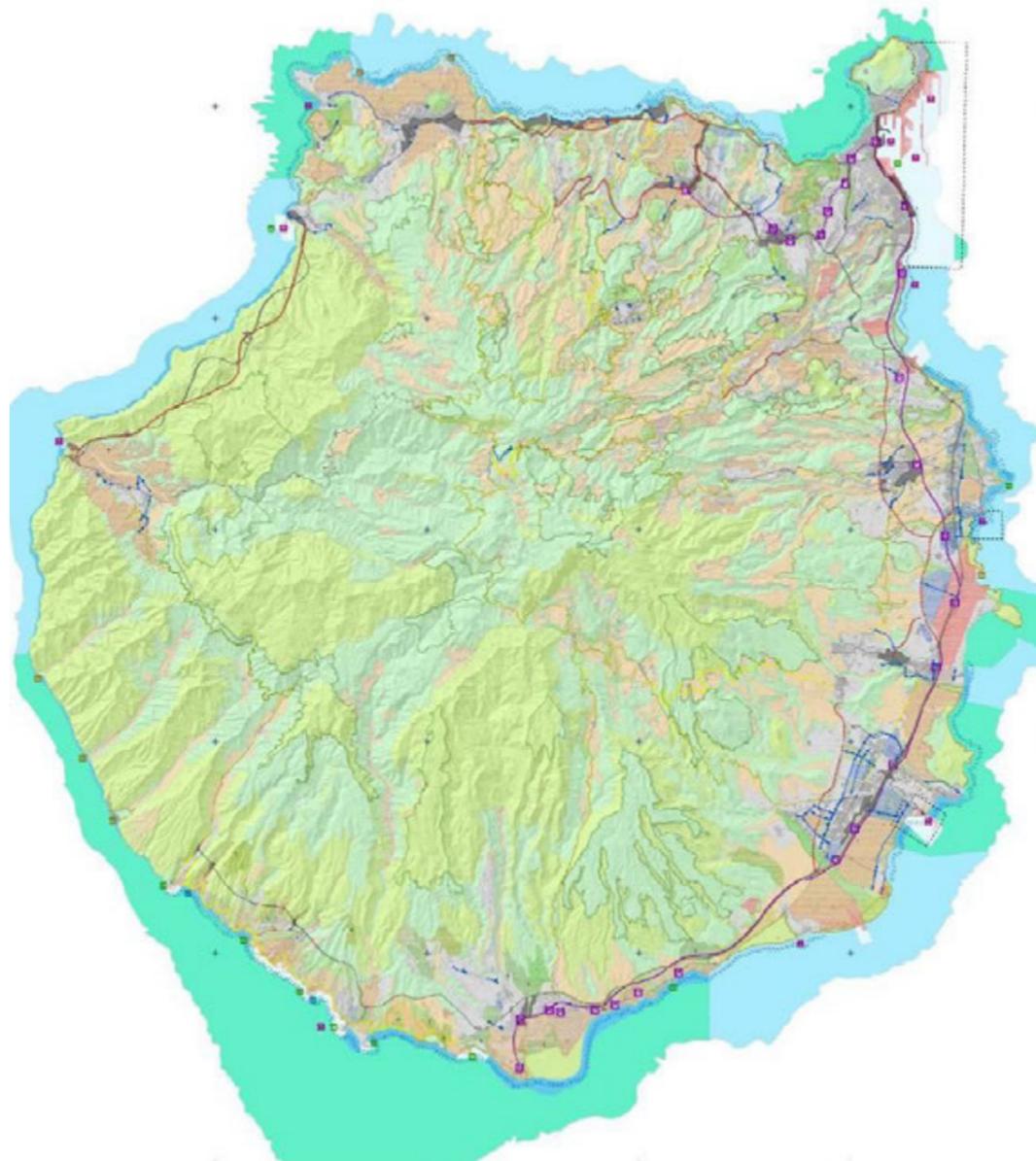
Por tanto, la diferencia conceptual entre las distintas alternativas estriba en la incentivación de unas determinadas actuaciones frente a otras, y en la conformación de unas políticas activas asociadas que apoyen medidas adecuadas de transformación territorial.

En cualquier caso, las Alternativas de Ordenación siguen la configuración territorial del Modelo de Ordenación Insular del anterior Plan, dado que ha quedado demostrado a partir del análisis y diagnóstico realizado que sigue teniendo validez territorial y es ambientalmente viable.

12.3.1.1. Alternativa 0: consolidación sin ajustes del modelo PIO/GC 2004

La Ley 9/2006 define como **Alternativa 0** la “no realización de dicho plan o programa”. Por tanto, esta alternativa coincidiría con la continuidad en el tiempo del anterior Plan revisado y adaptado “por la mínima” a las innovaciones legales y determinaciones normativas de rango superior acontecidas desde su aprobación definitiva.

Alternativa 0



Así, en esta **Alternativa 0** se recogen y evalúan las determinaciones y actuaciones propuestas en el anterior Plan no proponiéndose nuevas determinaciones. Esto implica la no alteración de las previsiones del anterior Plan salvo en lo estrictamente necesario para adecuarlo al marco legal sobrevenido.

Sin embargo, estos dos cuerpos normativos no han sido adaptados entre sí, dando lugar a contradicciones instrumentales y criterios de interpretación divergentes que afectan principalmente a los criterios de aplicación para la zonificación del territorio.

Para adecuar la zonificación al nuevo marco legal, pero dando cumplimiento a los objetivos territoriales del anterior Plan, se opta por redefinir la Zona D para acoger en su totalidad no sólo los suelos urbanos, urbanizables o de asentamiento rural que efectivamente el planeamiento urbanístico hubiese categorizado como tal, sino también aquellas piezas territoriales a las que se les reconocía explícitamente en el anterior Plan que eran susceptibles de ser clasificadas en estas categorías de suelo por determinación del planeamiento urbanístico.

Si bien esta **Alternativa 0** no supone un cambio en la dinámica actual y a priori no introduce nuevos impactos (positivos o negativos), no permite encauzar tendencias que a lo largo de estos

últimos años han demostrado no ser efectivas o incluso ser negativas, inducir cambios a colación de los nuevos intereses de la sociedad o aprovechar sinergias que se estuvieran dando y que propiciasen alcanzar determinados objetivos territoriales.

Sin embargo, la ventaja que supone el proceso de actualización de este Modelo de Ordenación Insular permitiría que esta **Alternativa 0**, durante este nuevo proceso de revisión y adaptación, incorporase una actualización de los efectos de sus determinaciones para el medio insular mediante la pertinente evaluación ambiental estratégica, ajustando el alcance de las acciones territoriales previstas a la realidad ambiental, territorial y socioeconómica con el establecimiento de nuevas medidas correctoras, oportunas para asegurar una mejor sostenibilidad y conveniencia del Modelo de Ordenación Insular.

Ello redundaría en un mejor control de los efectos perniciosos sobre el territorio de aquellas determinaciones de ordenación menos ajustadas a una política en favor del desarrollo sostenible, pero podrían condicionar e incluso limitar exageradamente todas aquellas otras tendencias y potencialidades identificadas que deben ser incentivadas y fomentadas y que, con el marco regulatorio actual, podrían resultar estancadas cuando no directamente rechazadas.

En resumen, con la **Alternativa 0** se mantendría la dinámica actual continuando la ejecución de todas aquellas acciones previstas sin plantear su ajuste a la realidad actual ni eliminar aquellas que, con los nuevos análisis realizados, ha quedado demostrado que no serán efectivas, ni ayudan a inducir cambios a colación de los nuevos intereses sociales ni las nuevas sinergias territoriales identificadas.

12.3.1.2. Alternativa 1: desarrollo por extensión limitada

En la **Alternativa 1** se propone definir claramente los límites máximos del desarrollo del tejido urbano insular a través de una determinada combinación de zonificación y acciones, excluyendo cualquier transformación urbanística fuera de esos límites.

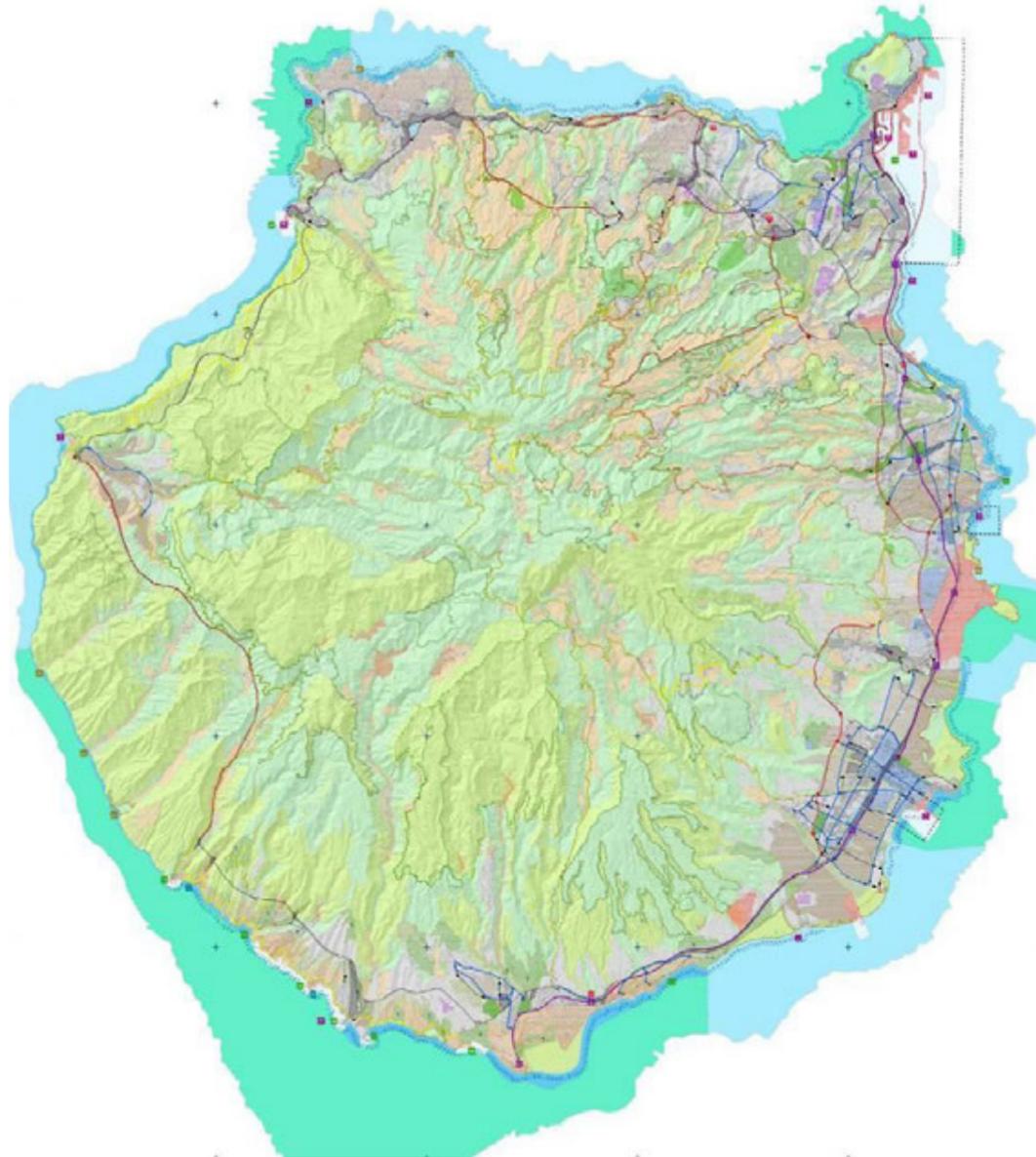
El reconocimiento de esta situación territorial se realiza atendiendo al potencial urbanístico de transformación y crecimiento de algunos asentamientos poblacionales, según condicionantes demográficos, la tendencia de crecimiento económico y la movilidad existente en el territorio.

Para ello, la **Alternativa 1** se sustenta en la lógica de incorporar a la Zona D – aplicando el criterio interpretativo de la falta de aptitudes prevalentes para quedar adscrito a cualquier otra zona – todos aquellos suelos que, en función de las unidades ambientales y de diagnóstico identificadas, no presentan aptitudes naturales suficientes ni funciones territoriales tradicionales, por lo que serían susceptibles de ser transformados urbanísticamente, de acuerdo con una lectura flexible del DPORN.

Por tanto, con esta extensa Zona D de la **Alternativa 1** se pretende satisfacer todas las necesidades de desarrollo urbano y económico, presentes y futuras a largo plazo, con la contrapartida de no poder producirse, en ningún caso, este tipo de desarrollos en las zonas naturales y rurales (aquellas delimitadas como zonas A, B.a y B.b).

Si bien se establece claramente el límite entre la zona susceptible de ser urbana y la rural o natural – protegiendo a estas últimas de las actividades propias de la primera –, la zona D no tendrá una regulación indistinta.

Alternativa 1



Para ello, en esta **Alternativa 1** se señalaban aquellas zonas más adecuadas para cada tipo de desarrollos urbanísticos, según las unidades ambientales y de diagnóstico identificadas y de conformidad con las sinergias territoriales y el estado de ordenación de los recursos naturales.

Esta ordenación de los usos y actividades estructurantes en el Modelo de Ordenación Insular requiere de determinaciones adecuadas para potenciar el papel jerárquico de ciertas áreas territoriales del medio insular. Este medio insular es entendiendo en la **Alternativa 1** como un contenedor heterogéneo y cambiante en el que hay que pautar los distintos roles territoriales de cada ámbito territorial en función de su necesidad de crecimiento urbanístico o por su importancia administrativa y económica.

Sin embargo, un descontrol, o exceso, en la ordenación de los usos y actividades estructurantes sin imponer unos límites máximos para, por ejemplo, la futura expansión del tejido residencial, turístico y productivo, puede provocar un impacto socioeconómico negativo, por un exceso de oferta frente a la demanda real de necesidades de la población.

Y este impacto negativo puede derivar, a su vez, en una contracción de las políticas activas de conservación y mantenimiento de los recursos naturales y valores ambientales más frágiles, por encima de cualquier otra consideración ambiental, poniendo en peligro el desarrollo sostenible del Modelo de Ordenación Insular.

Por tanto, esta **Alternativa 1** aboca el Modelo de Ordenación Insular a la necesidad de predecir en un futuro incierto, al depender únicamente del mercado de oferta y demanda de servicios, unas estrategias adecuadas de transformación territorial, de imprevisibles consecuencias económicas y sociales estableciendo unas líneas rojas contundentes en la salvaguarda del medio rural y natural, al quedar excluido completamente de los futuros desarrollos urbanísticos.

Estas determinaciones deben dar lugar a actuaciones territoriales que cubran los nuevos requerimientos de dimensión, cantidad y calidad derivados de las nuevas solicitudes territoriales según se vayan implantando, con el único objetivo de asegurar una correcta articulación de las redes de infraestructuras y servicios a la demanda prevista y, en su momento, potenciar políticas de especialización y recualificación del tejido consolidado para ajustar también en los núcleos ya consolidados el mercado de oferta y demanda de servicios.

12.3.1.3. **Alternativa 2: equilibrio entre desarrollo sostenible y eficiencia territorial**

En la **Alternativa 2** se propone definir claramente los límites máximos del desarrollo urbanístico a largo plazo, sin que ello implique la adscripción de expectativas de transformación urbanística a los suelos identificados con aptitudes territoriales para ello.

De esta manera, el planeamiento urbanístico debe tomar en consideración la combinación de zonificación y actuaciones territoriales establecidas en la **Alternativa 2** para justificar expresamente las propuestas de crecimiento urbanístico que se planteen.

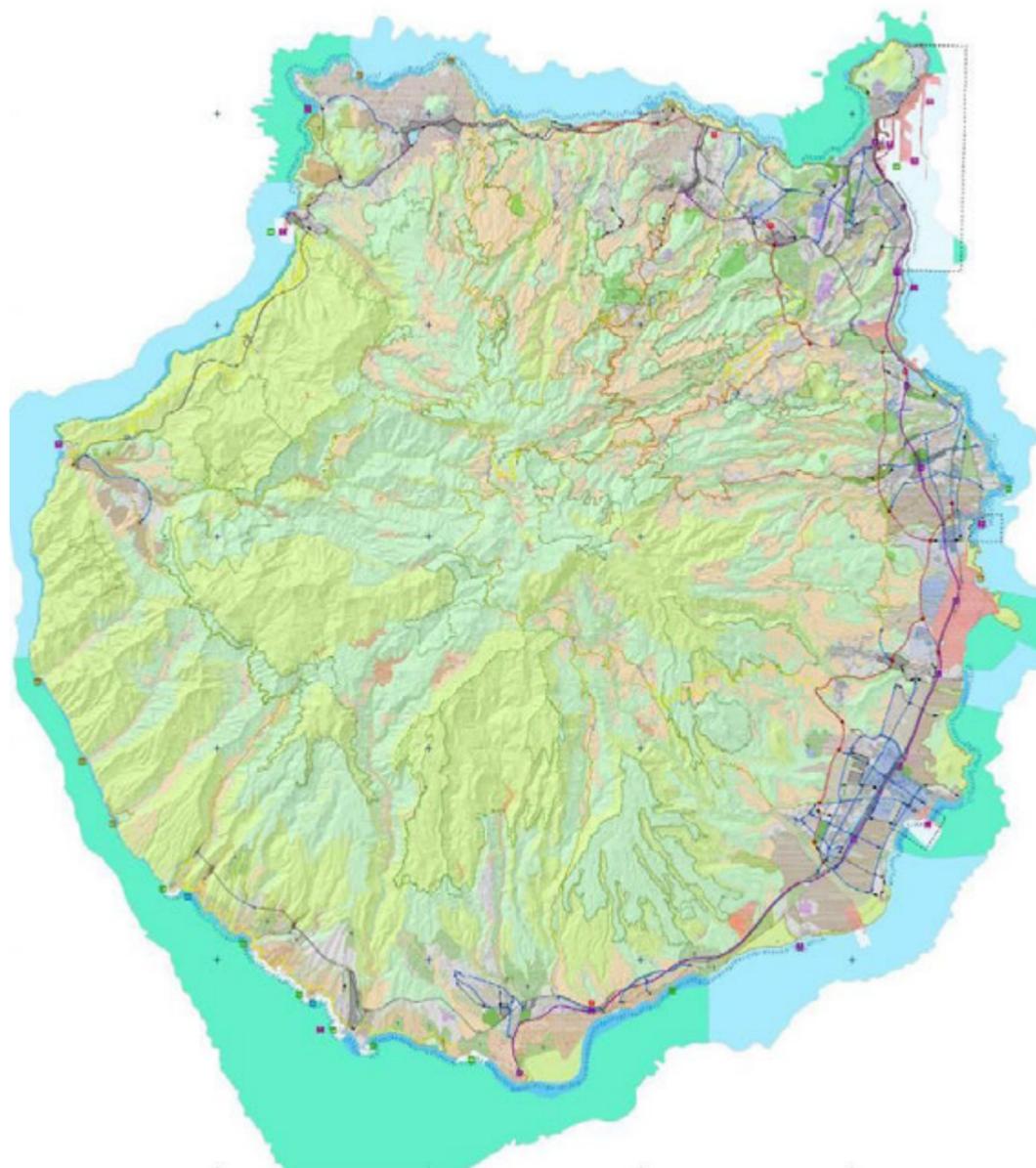
En ella, se diferencian los vacíos territoriales vertebradores del tejido urbanístico, las reservas para futuros desarrollos urbanísticos, las actividades productivas cuya implantación evolutiva supondrá una transformación sustancial de sus aptitudes de partida y los ámbitos consolidados sujetos a procesos de renovación y recualificación territorial pertinentes para asegurar el equilibrio del Sistema Territorial Insular.

Estas pautas de ordenación al planeamiento se sustentan en la **Alternativa 2** en una Zona D que estaría compuesta por los suelos clasificados como urbanos, urbanizables o categorizados como asentamiento rural por el planeamiento urbanístico en vigor, así como aquellos que, en función de su interés económico y producción intensiva de bienes y servicios, tienen relevancia estratégica para el desarrollo socioeconómico insular tanto como por su valor estructurante de los ámbitos territoriales en que se insertan.

Por estos dos motivos, la ordenación de estos espacios se condiciona no sólo a la garantía de ordenación, estructuración y organización del entorno urbanístico circundante, sino también a la preservación de los valores paisajísticos y productivos que les corresponda, en razón del sector económico a que estén asociados.

Por tanto, con esta zona D de la **Alternativa 2** se pretende satisfacer aquellas necesidades de desarrollo urbano y económico que, a su vez, fomenten la renovación urbana y transformación territorial de los tejidos consolidados. De tal manera que ambos tipos de acciones quedan interrelacionados para asegurar el uso eficiente del territorio insular en todo momento.

Estas acciones a potenciar en la **Alternativa 2** incorporan al Modelo de Ordenación Insular medidas tendentes a la armonización entre determinadas estrategias adecuadas de transformación territorial (para el refuerzo, renovación, recualificación o especialización de los tejidos consolidados) y extensiones urbanísticas controladas según principios de jerarquía, proporcionalidad, contigüidad, contención y articulación formal para asegurar un pautado temporal apropiado en la implantación del Sistema Territorial Insular que se propugna.

Alternativa 2**12.3.1.4. Alternativa 3: desarrollo por renovación y recalificación integral**

En la **Alternativa 3** se propone un desarrollo territorial donde la necesidad de nuevo suelo urbano para actividades económicas o para albergar nueva población debe evaluarse tras satisfacer actuaciones de renovación y recalificación urbana que modulan la implantación del Modelo de Ordenación Insular, haciéndola depender de la capacidad de gestión del planeamiento urbanístico.

Alternativa 3

Respecto a la zonificación, el suelo en Zona D se reduce al mínimo, de tal manera que la Zona D estaría compuesta únicamente por los suelos ya clasificados como urbanos, urbanizables o categorizados como asentamiento rural por el planeamiento urbanístico en vigor; y sólo acogería además a aquellos suelos que, por su ubicación y características, son susceptibles de ser clasificados como urbanos o urbanizables, en función de su interés económico y producción intensiva de bienes y servicios.

Esta Zona D de la **Alternativa 3** quedaría establecida previamente atendiendo a la identificación de las áreas adecuadas para el desarrollo de las distintas actividades frente a aquellas que no se urbanizarían por considerarse vacíos estructurantes o reservas de suelo a futuro que deberán mantenerse en producción en el caso de presentar aptitudes para desarrollar actividades agropecuarias.

El resto del territorio insular se preserva de su transformación, quedando excluidos de los procesos de urbanización y edificación todos aquellos ámbitos en los que se pueda considerar

prevalente su valor en la conformación de un paisaje “tradicional” o característico del territorio en que se ubican, o por su valor ambiental en función de los recursos naturales y patrimoniales en presencia, salvo ante determinadas dinámicas territoriales.

En las medianías insulares, y en algunos casos en determinadas periferias urbanas, las tendencias al decrecimiento de la población permiten aun así plantear, con carácter excepcional y de forma debidamente justificada, una cierta aptitud territorial de determinadas Zonas B.a y B.b contiguas a los núcleos y asentamientos del medio rural para acoger servicios básicos a escala local de los que puedan ser actualmente deficitarios.

Para el resto de zonas ligadas a los valores y recursos en presencia, su regulación quedaría sujeta a estrictas medidas de conservación y restauración de los recursos naturales, paisajísticos y patrimoniales, así como a la implementación de aquellas medidas correctoras necesarias para preservar la integridad y diferenciación de sus condiciones territoriales respecto de los ámbitos de desarrollo urbanístico.

Debido al diferente criterio de ordenación entre las determinaciones nuevas en ámbitos territoriales a desarrollar, más flexibles pero limitadas en su alcance, y las estrictas determinaciones de protección en los ámbitos a conservar, a las que hay que sumar las estrictas medidas correctoras y de compensación exigidas por las nuevas transformaciones urbanísticas, se puede poner en tela de juicio el correcto equilibrio funcional y articulación formal del Sistema Territorial Insular.

En conclusión, en esta **Alternativa 3** se produce un desequilibrio regulatorio entre las zonas a proteger y las zonas a desarrollar, que podría dar lugar a fricciones territoriales que pongan en cuestión el correcto equilibrio sostenible del Sistema Territorial Insular, donde la necesidad de nuevo suelo urbano para el desarrollo de actividades económicas o para albergar nueva población tendría que satisfacerse principalmente mediante actuaciones de renovación y recualificación urbana, haciendo depender la implantación del Modelo de Ordenación Insular de la capacidad de gestión del planeamiento urbanístico.

12.3.2. La propuesta de ordenación en la Memoria Ambiental del PIO/GC

A la vista del resultado de la fase de participación pública y consulta a otras administraciones y de la propia evaluación ambiental y proceso reflexivo del equipo redactor sobre el documento de Avance del PIO/GC, la Propuesta de Ordenación finalmente elegida toma como base la Alternativa 2 del Avance.

Esta Propuesta de Ordenación, al igual que sucedía con las Alternativas de Ordenación planteadas en el Avance del Plan, sigue la configuración territorial del Modelo de Ordenación Insular del anterior Plan, dado que ha quedado demostrado a partir del análisis y diagnóstico realizado que sigue teniendo validez territorial y es ambientalmente viable.

Como ya se ha explicado, dado que el objeto del Modelo de Ordenación Insular es definir e impulsar sistemas territoriales equilibrados y eficientemente articulados, la Propuesta de Ordenación desarrolla nuevas estrategias de transformación territorial adecuadas a los diferentes procesos territoriales que cada espacio a ordenar experimenta, de común acuerdo con lo mandatado por la legislación sobrevenida.

Esta adaptación del Modelo de Ordenación Insular se plantea a través de la configuración de los sistemas natural, rural, urbano, costero y de infraestructuras y servicios, como componentes básicos del Sistema Territorial Insular. Unos sistemas que se diferencian por la interrelación y preponderancia de los elementos territoriales estructurales que los organizan:

- aquéllos que atienden al reconocimiento de las aptitudes propias del suelo, son las Zonas.
- aquéllos que ponen en relación las distintas partes del territorio, son las Redes.

- aquéllos que sirven de apoyo para la transformación y aprovechamiento del suelo, son los Tejidos.

De este modo, el Modelo de Ordenación Insular planteado busca ajustar su zonificación, determinaciones y actuaciones para construir una Propuesta de Ordenación que permita una correcta integración territorial de aquellas redes, tejidos y actividades de relevancia estratégica y valor estructurante, así como para cumplir más eficazmente con los principios y los objetivos fundamentales planteados.

Para la Propuesta de Ordenación fue elegida la Alternativa 2 del Avance, con ciertos ajustes, por considerar que era la que mejor permitía alcanzar un equilibrio entre las necesidades de conservación y protección de los recursos naturales y las necesidades de hacer uso del territorio.

Este objetivo de equilibrio territorial ya modulaba el Modelo de Ordenación Insular como premisa de partida, asegurando un uso eficiente de los recursos y valores existentes.

Para su adaptación, la Alternativa 2 asume la regulación ambiental establecida en el anterior Plan, así como las actuaciones y precauciones ambientales asociadas, en el convencimiento de su consistencia, oportunidad y compatibilidad con las directrices emanadas de la nueva legislación sobrevenida sobre biodiversidad y patrimonio natural. Únicamente se han requerido ajustes formales para su actualización y adecuación de acuerdo con los avances logrados en política ambiental insular en los últimos años, sobre todo en materia de reforestación, restauración ambiental y control de vertidos.

A estas medidas ambientales se ha incorporado una estrategia disuasoria insular de identificación de elementos estructuradores y ámbitos periurbanos cercanos a las principales concentraciones de población, como soporte de usos recreativos y de ocio, que se apoya en la red de áreas libres con equipamiento ya definida. Esta red se amplía con el triple objetivo de incorporar los barrancos a la realidad territorial como conectores geográficos – esto es, como elementos estructuradores del territorio con un alto valor ambiental, paisajístico e identitario propios –, de cualificar territorialmente los desarrollos previstos y de disuadir de la inadecuada utilización para tal fin de los espacios naturales protegidos.

Estos parques periurbanos, junto a los conectores geográficos, las áreas libres con equipamiento y los equipamientos estructurantes turísticos previstos, por su ubicación próxima o limítrofe con los principales asentamientos de población van a provocar unas mayores demandas de movilidad sobre la red de accesibilidad territorial y de transportes existentes, principalmente conformada por infraestructuras viarias que ya presentaban en algunos casos problemas de agotamiento con las demandas de accesibilidad actuales, y que se verán agravadas con las previstas.

Para atender este previsible incremento de demanda por las solicitudes derivadas del cumplimiento de las restantes exigencias de ubicación de equipamientos, dotaciones y servicios a la población en torno a las principales concentraciones de población, y sobre todo en el Área Metropolitana de Las Palmas y en la Plataforma Litoral del Este, se incorporan nuevas actuaciones viarias.

Estas nuevas actuaciones viarias pretenden asegurar la optimización del doble mallado de carreteras propuesto, de forma complementaria con la extensión del sistema de transporte de infraestructura propia y modo guiado a los dos corredores costeros insulares. De esta manera, se intenta contener el incremento de densidad viaria en la isla más allá de las infraestructuras actualmente previstas o en desarrollo, sin congestionar las vías existentes por las nuevas demandas propuestas.

De igual forma, se ha hecho un esfuerzo de profundización en el refuerzo territorial del sistema de asentamientos poblacionales para incorporar una estrategia territorial de jerarquización territorial y de graduación de los servicios. A su vez, la concreción del rol territorial ayuda a instrumentar un control más riguroso del crecimiento progresivo de los procesos de transformación urbanística.

En torno a las áreas más frágiles se ha limitado cualquier expansión urbanística al mero tratamiento de los bordes edificados para mejorar su integración ambiental y paisajística. Por lo demás, se han instrumentado pautas territoriales de control urbanístico, fundamentadas según criterios de crecimiento demográfico previsible, necesidades de servicios básicos asociados, y potencialidad para el desarrollo socioeconómico ajustadas a las fortalezas y oportunidades territoriales diagnosticadas.

Estas herramientas tienen como objetivo territorial asegurar la implantación de aquellas actividades productivas de relevancia estratégica para el desarrollo insular, atendiendo en su implantación, a su vez, al valor estructurante que por su configuración territorial puedan aportar al sistema de asentamientos.

Ello implica reconocer no sólo su capacidad de transformación por procesos urbanísticos sino también la necesidad, en su caso, de preservar la cualidad de vacío territorial de aquellas piezas estratégicas que ayuden a estructurar, organizar y ordenar en su conjunto el ámbito territorial en el que se insertan, como las actividades agrícolas intensivas de los corredores costeros, a las que se les reconoce expresamente dicha cualidad dentro del Sistema Territorial Insular.

Asimismo, siguiendo el principio de uso eficiente del territorio y de excelencia en la implantación de los usos y actividades, se extiende la estrategia de renovación urbana y rehabilitación edificatoria a todos los usos, redes y tejidos estructurantes consolidados, ya sean de carácter residencial, turístico, industrial, terciario e incluso agrícola o ambiental ajustando los principios de jerarquía, proporcionalidad, contigüidad, contención y articulación formal de los crecimientos urbanísticos a la nueva casuística de estructuración del territorio en redes y tejidos.

El objetivo es asegurar la máxima integración de las actividades productivas estratégicas y la excelencia en su implantación territorial, asumiendo que la mayoría de los usos propuestos se plantean en entornos de desarrollo socioeconómico ya consolidados de acuerdo con el Modelo de Ordenación Insular vigente. Sin embargo, se requieren de actuaciones de especialización, transformación o, en su caso, reubicación para evitar impactos negativos derivados de la hibridación de usos, de la degradación de la funcionalidad o complejidad urbanística de sus tramas, o porque han quedado insertos en desarrollos urbanísticos incompatibles con los usos consolidados.

Para resolver estas cuestiones, esta Propuesta de Ordenación establece un marco de desarrollo insular donde se conservan y protegen aquellos ámbitos del territorio (zonas A y B.a) que presentan valores ambientales relevantes -ya sea por su biodiversidad, geodiversidad, paisaje, recursos patrimoniales, etc.- a la vez que se establece un área suficientemente amplia donde ubicar los usos más tradicionales y ligados al territorio (zona B.b) o los usos con más capacidad de transformación del territorio (zona D).

Con la redefinición de estas zonas, de acuerdo con lo establecido en el DPORN, se delimitan claramente los límites máximos del desarrollo urbanístico del Sistema Territorial Insular, entendido como el ámbito donde pueden tener cabida todas las actividades productivas intensivas que suponen una transformación de las condiciones naturales del territorio, siempre que cumplan con una serie de requisitos (incluidos los ambientales) y se mantenga la estructura del territorio, conservándose mayoritariamente el carácter natural, paisajístico o rural de algunas zonas, aún dentro de la propia zona D.

En resumen, la Propuesta de Ordenación es una adaptación del Modelo de Ordenación Insular que se apoya en la Alternativa 2 del Avance. Se caracteriza por potenciar el mallado viario de la isla y fomentar el transporte colectivo y especializado; ampliar la superficie para el desarrollo de actividades económicas estratégicas y estructurantes, considerando la actividad agrícola intensiva como uno de estos usos prioritarios; incentivar la renovación de los tejidos económicos, turísticos y residenciales y desarrollar una nueva estrategia de espacios libres, equipamientos y dotaciones de relevancia insular como medio para controlar y regular los crecimientos urbanísticos; así como potenciar el aprovechamiento de las fuentes de energía

renovables (con la incorporación de la energía hidráulica) y la gestión sostenible de los recursos naturales de forma continuista con las políticas ambientales ya implementadas de protección, control y potenciación de la diversidad biológica y geológica del patrimonio natural insular.

12.3.3. La propuesta de ordenación en la Aprobación Inicial del PIO/GC

A la vista de las determinaciones finales de carácter ambiental que la Memoria Ambiental requiere incorporar a la Propuesta de Ordenación, y del propio proceso reflexivo del equipo redactor sobre el documento, se ha seguido evolucionando en la documentación normativa y de planimetría de la Propuesta de Ordenación para la Aprobación Inicial ante la necesidad de apostar por una ordenación territorial evolutiva, capaz de adaptarse paulatinamente a las condiciones cambiantes de la sociedad, la economía y el medio natural.

Sin perder el objetivo de equilibrio territorial que ya modulaba la configuración básica del Modelo de Ordenación Insular como premisa de partida, se han realizado determinados ajustes sobre la zonificación, las determinaciones territoriales y las nuevas actuaciones territoriales de la Propuesta de Ordenación para alcanzar un mejor equilibrio entre las necesidades de conservación y protección de los recursos naturales y las necesidades de organización y utilización del territorio.

Así, en la Propuesta de Ordenación se establece un marco de desarrollo insular, que se ha apoyado en la coexistencia de objetivos de transformación territorial sobre la realidad insular consolidada junto a otros de nueva proposición y extensión limitada que, juntos, vienen a equilibrar la implantación del Modelo de Ordenación Insular. En función de las necesidades existentes en cada momento y ámbito territorial, se han diferenciado aquellas situaciones territoriales donde:

- Se conservan y protegen aquellos ámbitos del territorio que presentan valores ambientales relevantes -ya sea por su biodiversidad, geodiversidad, paisaje, recursos patrimoniales, etc.- (Zonas A y B.a).
- Se establece un área suficientemente amplia donde ubicar los usos más tradicionales y ligados al territorio realizando ajustes instrumentales en el régimen jurídico de usos específicos con el fin de asegurar la protección y conservación de los hábitats naturales y características ambientales existentes, de manera compatible con aquellos usos y actividades cuya implantación controlada y/o limitada no suponga una amenaza para las especies y los ecosistemas (Zona B.b).
- Se restringe la potestad del planeamiento urbanístico para clasificar nuevos suelos urbanizables a aquellas piezas territoriales identificadas a partir del análisis ambiental y diagnóstico territorial con más capacidad de transformación, vinculando dicho grado de transformación a su aptitud para acoger determinados usos específicos, y no otros (Zona D).

Es decir, para delimitar claramente los límites máximos del potencial desarrollo urbanístico del Sistema Territorial Insular en aquellas áreas territoriales susceptibles de incardinarse directamente en el tejido urbanístico, la Zona D se ha subdividido en dos grupos: las zonas de crecimiento regular y las zonas de valor estructurante.

El primer grupo se refiere de modo indicativo a los suelos urbanos existentes, los suelos urbanizables y los suelos rústicos de asentamiento rural, y el segundo grupo a aquellos suelos de relevancia estratégica y valor estructurante identificados en la Propuesta de Ordenación por su cualidad para organizar, estructurar y ordenar la ocupación del territorio compatibilizando las necesidades de desarrollo urbano y económico del tejido urbanístico existente con la actividad intensiva no tradicional, actual o potencial.

Además, debido a la reconfiguración instrumental de la Zona D y de acuerdo con los criterios generales de prevención de riesgos y ordenación del paisaje, en el proceso de evaluación ambiental estratégica del presente Plan se han identificado unas áreas ambientalmente

condicionadas que se corresponden con espacios y enclaves que han de permanecer fundamentalmente libres de urbanización, las áreas libres estructurantes.

En función de sus características naturales o usos actuales, en estas áreas libres estructurantes se ha previsto la minimización de los riesgos ambientales y la integración paisajística de las actuaciones de transformación urbanística correspondientes, diferenciando entre áreas de uso y de protección según su capacidad topográfica, su cercanía a elementos singulares del paisaje o a cauces públicos de barrancos, o su cualidad estructurante del paisaje como vacíos territoriales.

Por esta razón, se han reconsiderado algunas piezas de suelo para evitar procesos inducidos por determinadas dinámicas territoriales, sobre todo en las medianías insulares y principales periferias urbanas, que pueden provocar un desequilibrio en el sistema de centralidades territoriales existentes y previstas, a la vez que reorganizar la implantación de las actividades económicas de relevancia estratégica y valor estructurante para el Sistema Territorial Insular.

Así, se ha elaborado un Estudio de Asentamientos Poblacionales para profundizar en el refuerzo territorial de la estrategia insular de jerarquización territorial y de graduación de los servicios, que ayude a instrumentar un control más riguroso del crecimiento progresivo de los procesos de transformación urbanística. A su vez, se ajustan los principios de jerarquía, proporcionalidad, contigüidad, contención y articulación formal de los crecimientos urbanísticos para que se acometa la renovación urbana y rehabilitación edificatoria de todos los tejidos estructurantes consolidados (ya sean de carácter residencial, turístico, industrial, terciario e incluso agrícola o ambiental).

Ello implica reconocer no sólo la capacidad de transformación por procesos urbanísticos de las piezas territoriales insertas en las dinámicas urbanas sino también la necesidad, en su caso, de preservar la cualidad de vacío territorial de aquellas piezas estratégicas que ayuden a estructurar, organizar y ordenar en su conjunto el ámbito territorial en el que se insertan, o a controlar el borde de contacto de los tejidos estructurantes con el medio rural y natural circundante.

Los asentamientos de población que para la Propuesta de Ordenación presentan dinámicas demográficas crecientes, y continuarán con esa dinámica en los próximos años, están ubicados en Arucas, Telde, Vecindario, El Tablero de Maspalomas o San Isidro de Gáldar, y en menor medida en la orla de asentamientos urbanos de la segunda periferia metropolitana y en las medianías del corredor costero del este.

Por esta razón, en la Propuesta de Ordenación se descarta, por redundante, la distinción como piezas agrícolas de transición de aquellos suelos con aptitudes territoriales para su desarrollo urbanístico, apostando por establecer directamente las pautas de crecimiento urbanístico en la transición de los suelos rústicos circundantes a las principales centralidades, conteniendo los desarrollos en determinadas direcciones por su fragilidad territorial, o redirigiéndolos hacia piezas territoriales más adecuadas para configurar tejidos residenciales mejor articulados territorialmente con las distintas centralidades existentes, tanto tradicionales como de nueva planta previstas.

Asimismo, se mantienen las áreas de extensión del tejido productivo económico planteadas para asegurar la máxima integración de las actividades productivas estratégicas y la excelencia en su implantación territorial, asumiendo que la mayoría de los usos propuestos se plantean en entornos de desarrollo socioeconómico ya consolidados de acuerdo con el Modelo de Ordenación Insular.

Para controlar el pautado temporal en la transición urbanística de estos suelos rústicos se plantea una regulación territorial de su crecimiento. Así, la generación de nuevo suelo urbanizable queda acompañada a la disponibilidad de recursos de agua suficientes y al análisis de la capacidad de carga de cada pieza territorial conforme a los razonables crecimientos previsibles de la demanda hasta el año horizonte fijado por el planeamiento urbanístico.

Dicha capacidad de carga debe evaluar la cualidad de vacío estructurante de las piezas territoriales que transitan hacia su ocupación urbanística, preservando aquellos ámbitos de especial relevancia por sus aptitudes productivas y espaciales, de tal manera que condicionen la ordenación urbanística de los espacios libres futuros de los tejidos estructurantes.

En el caso del tejido productivo económico, debe evaluar además las condiciones de accesibilidad local y territorial de las piezas territoriales y las fórmulas urbanísticas de adecuación de los lotes de parcelas a las demandas de actividades previstas, previendo la posibilidad de incorporar aquellas industrias y empresas relocalizadas por los procesos de transformación y recualificación urbana de los suelos industriales insertos en la trama urbana consolidada de los principales núcleos de población insulares.

También, respecto del tejido turístico se mantiene la restricción de la previa delimitación de piezas turísticas dentro de las dos zonas turísticas litorales: la Zona Turística Litoral Sur y los ámbitos norte y oeste de la Zona Turística Litoral Noroeste, habiéndose incluido aquellas áreas de oportunidad para el desarrollo turístico reconocidas por el PTEOTI/GC.

A tal efecto, se han ajustado los límites de las zonas turísticas insulares y su capacidad alojativa para adecuarlos, por un lado, a las conclusiones del Estudio de Capacidad de Carga Turística de Gran Canaria, sobre las que se apoyan las determinaciones cualitativas y cuantitativas establecidas para la actividad turística; y por otro lado, a la existencia de otros suelos con mejores aptitudes territoriales para acoger desarrollos turísticos y equipamientos estructurantes sin forzar su integración ambiental y paisajística.

Fuera de estas situaciones, el resto de áreas sujetas a regulación del tejido estructurante se corresponden con ámbitos ya previstos para la articulación formal de los crecimientos regulares previstos; mientras que en aquellas ubicadas en torno a las áreas más frágiles, se ha limitado cualquier expansión urbanística al mero tratamiento de los bordes edificados para mejorar su integración ambiental y paisajística.

Así, el resto de piezas agrícolas puras y mixtas se mantienen en la Propuesta de Ordenación con el objetivo territorial de asegurar la implantación de aquellas actividades productivas primarias de relevancia estratégica para el desarrollo insular, como las actividades agrícolas intensivas de los corredores costeros, atendiendo a su vez en su implantación al valor estructurante que por su configuración territorial pueden aportar al Sistema Territorial Insular.

O excepcionalmente, al desarrollo de una oferta diferenciada y alternativa de actividad turística, de alta calidad y especialización, con la que se ejerza un control más exhaustivo de las implantaciones edificatorias y de los procesos de urbanización y edificación para concentrar las edificaciones en enclaves específicos de escasa entidad superficial en relación con el espacio agrícola al que se adscriben, al objeto de incrementar, cualificar o complementar la dotación de espacios libres y equipamientos turísticos complementarios con los valores ambientales, patrimoniales y etnográficos característicos de estas piezas agrícolas.

Por esta razón, en la Propuesta de Ordenación se condiciona la aptitud territorial para la transformación urbanística de todas estas piezas de suelo a su complementariedad con los tejidos económicos y/o residenciales circundantes, de tal manera que los nuevos desarrollos urbanísticos requeridos justifiquen la proporcionalidad y articulación formal a la estructura productiva de la pieza agrícola, y su contigüidad con tejidos consolidados que aporten la dotación de servicios necesarios para hacer viable su implantación territorial.

Asimismo, se ha prestado una especial atención en la Propuesta de Ordenación a la regulación de la residencia y del turismo interior en suelo rústico, para reconducir las situaciones de disperso edificatorio hacia la delimitación de asentamientos rurales y agrícolas, cuya gestión urbanística permita controlar la incidencia territorial de estos núcleos en su entorno.

Igualmente, se asume la regulación establecida del tejido ambiental, mejorando sus contenidos, así como las actuaciones y precauciones ambientales asociadas, en el convencimiento de su consistencia, oportunidad y compatibilidad con las directrices emanadas de la nueva legislación

sobrevenida sobre biodiversidad y patrimonio natural. Únicamente se han requerido ajustes formales para su actualización y adecuación de acuerdo con los avances logrados en política ambiental insular en los últimos años, sobre todo en materia de reforestación, restauración ambiental y control de vertidos.

Con todo, se han mantenido en la Propuesta de Ordenación aquellas localizaciones con las que se pueden generar sinergias territoriales derivadas de la implantación de las principales redes de infraestructuras y servicios y, en particular, aquellas asociadas a los principales polos de accesibilidad insular (esto es, los corredores viarios, los puertos y el Aeropuerto de Gran Canaria). Aunque algunas actuaciones territoriales de este tipo han sido reconsideradas para evitar procesos inducidos más impactantes respecto de lo previsto inicialmente, o han sido reconfiguradas en su encaje territorial como oportunidad para poner en valor su papel estructurante y relevancia estratégica en el Modelo de Ordenación Insular.

Así, se ha incorporado una estrategia disuasoria insular de identificación de elementos estructuradores y ámbitos periurbanos cercanos a las principales concentraciones de población, como soporte de usos recreativos y de ocio, que se apoya en la red de áreas libres con equipamiento ya definida y en los principales conectores estructurantes del territorio (los principales barrancos, las franjas no ocupadas del litoral y las áreas libres estructurantes) conformando a efectos instrumentales una nueva red de infraestructuras verdes.

Por otra parte, para disuadir de la inadecuada utilización de los espacios naturales protegidos para usos recreativos y de ocio se abandona la idea de incorporar como parte de la red de espacios libres y áreas recreativas a las zonas de uso general de los Parques Naturales, tal y como se contemplaba en las distintas alternativas de ordenación, así como se descarta por su posible incidencia territorial la previsión a escala insular de rutas alternativas de conexión por los principales itinerarios turísticos como forma de limitar las afecciones sobre los valores naturales, culturales y paisajísticos radicados entre Maspalomas, Mogán, La Aldea y Agaete.

Se concentra así los esfuerzos en la Propuesta de Ordenación en definir aquellas piezas territoriales próximas o limítrofes con los principales asentamientos de población y piezas turísticas que, junto a los conectores estructurantes, las áreas libres estructurantes y los espacios libres disuasorios satisfagan la demanda de ocio y entretenimiento de la población residente y turística, detrayéndola de los espacios y áreas recreativas ubicados en el medio natural.

A la misma vez, atendiendo al efecto inductor que pudieran conllevar, la demanda de accesibilidad vinculada y a las distintas situaciones territoriales con aptitudes para acoger la localización indicativa de nuevos equipamientos, se replantean tanto algunas áreas libres con equipamiento estructurante como determinadas actuaciones viarias que habían sido propuestas, para concentrar las actuaciones territoriales en la primera periferia del Área Metropolitana de Las Palmas, en la Plataforma Litoral del Este y en la trasera de los desarrollos turísticos de la Zona Turístico Residencial del Litoral Sur.

De esta manera, se incide en aquellas piezas de suelo con mejores condiciones de accesibilidad y aptitud territorial reduciendo los impactos ambientales sobre el medio rural y natural en el perímetro periurbano de los principales asentamientos de población residente y turística. Para ello, se incorporan en la Propuesta de Ordenación las actuaciones viarias correspondientes, que han sido evaluadas y analizadas durante la elaboración de la Propuesta de Ordenación mediante el Estudio de Movilidad Insular, tanto desde el punto de vista ambiental como de la movilidad insular.

Para contener el incremento de densidad viaria que el refuerzo del mallado viario a escala territorial puede comportar, se han ajustado las posibles soluciones al análisis previo de los niveles de servicio en su conjunto de las infraestructuras viarias actualmente previstas o en desarrollo. De este modo, sin congestionar las vías existentes por las nuevas demandas propuestas, se pueden plantear las soluciones de accesibilidad territorial más adecuadas para

organizar tanto el crecimiento en las nuevas zonas de interés estratégico previstas, como para resolver los problemas de servicio y congestión que se prevé empeoren en los principales corredores viarios estructurantes, tanto litoral como interior.

Asimismo, se mantienen las actuaciones que afectan a la red de transporte colectivo, a la red de transporte marítimo o a la red de transporte aéreo propuestas, planteando la previsión de las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias y los espacios de reserva que garantizan la posibilidad de desarrollo y crecimiento de dicha infraestructura, según la progresión de la demanda prevista; así como aquellas actuaciones portuarias identificadas que complementen y mejoren la oferta náutica de la Isla para asegurar el sostenimiento de la actividad de transporte de pasajeros y de mercancías, así como de refugio de embarcaciones en general.

Para asegurar que las instalaciones aeroportuarias necesarias no lleguen a limitar el desarrollo del resto de piezas territoriales previstas se ha elaborado un Estudio Aeronáutico de Servidumbres, en el que se analizan para cada pieza territorial afectada por las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas, actuales y previstas, su afección a las aptitudes territoriales para condicionar, y en su caso limitar, su desarrollo territorial hasta viabilizar aquellas actividades previstas, sin mermar la competitividad del Modelo de Ordenación Insular.

Además, en desarrollo del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte de Canarias, la Propuesta de Ordenación incorpora la previsión de la extensión hasta Agaete del corredor del sistema guiado de transporte colectivo y su posible complementariedad con el transporte de mercancías y con redes secundarias de transporte colectivo en las principales conurbaciones insulares del Área Metropolitana de Las Palmas y de la Plataforma Litoral del Este, más allá del estudio de la implantación de carriles especializados para tráfico pesado y vehículos de alta ocupación en la GC-1, la GC-2 y la GC-3 como principales corredores viarios estructurantes entre los desarrollos portuarios, los polos de actividad económica estratégica y el Aeropuerto de Gran Canaria.

En definitiva, con la red viaria de la Propuesta de Ordenación se acota el límite máximo de crecimiento conurbano de las principales centralidades territoriales, redirigiendo las dinámicas de crecimiento más impactantes y consolidando los procesos de crecimiento urbanístico, controlando su borde de contacto con aquellas piezas de transición con el medio rural y natural, al objeto de preservar sus valores ambientales y paisajísticos.

Por último, se han incorporado en la Propuesta de Ordenación las determinaciones territoriales derivadas de la ordenación sectorial de nuevas infraestructuras básicas, tanto convencionales como alternativas, para resolver el abastecimiento, gestión y distribución a la población de distintos servicios básicos (residuos, energía, agua, telecomunicaciones, etc.), al objeto de establecer un marco coherente a escala insular con dichas determinaciones territoriales.

La implementación de nuevos espacios susceptibles de albergar actuaciones infraestructurales de interés general queda supeditada a un análisis territorial previo del modelo energético insular, sus necesidades y demandas, de acuerdo con las imposiciones normativas del PECAN y la planificación energética nacional.

Así, todas las propuestas de refuerzo de la producción energética o hidráulica, por recursos no renovables para asegurar la producción convencional de energía, o por aprovechamiento de recursos renovables alternativos (centrales hidroeléctricas, parques eólicos y fotovoltaicos, valorización energética de los residuos, etc.), deberán tener en consideración la complementariedad de los corredores insulares de transporte energético, hidráulico o viarios existentes con los condicionantes ambientales, territoriales y de seguridad que este tipo de instalaciones pueden requerir en su entorno.

Para no provocar un impacto territorial significativo sobre el Modelo de Ordenación Insular, en la Propuesta de Ordenación se fomenta la concentración de las implantaciones en detrimento de

la proliferación de instalaciones puntuales que terminen ocupando, por acumulación, extensas superficies de suelo, si fuera ambiental y territorialmente viable. Para ello, se hace coincidir a nivel logístico las instalaciones necesarias con las existentes, siempre que no lleguen a limitar el desarrollo del resto de piezas territoriales previstas hasta hacerlas inviables para acoger determinado tipo de actividades, lo que le restaría competitividad a nivel logístico e industrial al Modelo de Ordenación Insular.

Por lo demás, ante el creciente aumento en la producción de los residuos, debido principalmente a una economía cuyo desarrollo se apoya en el sector servicios derivado de la actividad turística, en la Propuesta de Ordenación se opta de manera preventiva por prever la ampliación de los dos complejos ambientales insulares y mantener la regulación de los puntos limpios, plantas de transferencia y áreas de vertido controlado.

En resumen, la Propuesta de Ordenación es una adaptación del Modelo de Ordenación Insular del anterior Plan, que se apoya en la Alternativa 2 del Avance. Se caracteriza por reforzar el mallado viario de la Isla y fomentar el transporte colectivo y especializado; ampliar la superficie para el desarrollo de actividades económicas estratégicas y estructurantes, considerando la actividad agrícola intensiva como uno de estos usos prioritarios; incentivar la renovación de los tejidos económicos, turísticos y residenciales y desarrollar una nueva estrategia de espacios libres, equipamientos y dotaciones de relevancia insular próximos o limítrofes a los principales asentamientos de población como medio para controlar y regular los crecimientos urbanísticos; así como potenciar y concentrar el aprovechamiento de las fuentes de energía renovables y la gestión sostenible de los recursos naturales de forma continuista con las políticas ambientales ya implementadas de protección, control y potenciación de la diversidad biológica y geológica del patrimonio natural insular.

Con esta Propuesta de Ordenación lo que se pretende es perfeccionar el Modelo de Ordenación Insular, incorporando aquellos aspectos ambientales, territoriales y urbanísticos, pero también legales y normativos, surgidos en el tiempo transcurrido desde la entrada en vigor del anterior Plan que ayuden a mejorar, actualizar y ajustar con criterios de sostenibilidad, eficiencia y excelencia territorial las estrategias y objetivos de desarrollo ambiental, económico y social para la isla de Gran Canaria.

12.3.4. La propuesta de ordenación tras las correcciones sustanciales derivadas del trámite de información pública de la Aprobación Inicial del PIO/GC

Como resultado del trámite de Información Pública y Consultas a las Administraciones Públicas, se han realizado un número considerable de ajustes, correcciones y modificaciones, tanto en el documento técnico del Plan Insular de Ordenación, como en el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Con carácter general, cabe decir que buena parte de las alteraciones realizadas son, en sí mismas, sustanciales, toda vez que afectan a determinaciones estructurales del cuerpo normativo del Plan articulando un marco regulador mejorado, que comporta la aparición de nuevas determinaciones (tanto gráficas como literarias) en unos casos, desaparición de otras, o en la mayor parte de los supuestos, completamiento o corrección parcial de determinaciones ya contenidas en el documento sometido a Información Pública y Consultas.

De todas las modificaciones realizadas, las más relevantes traen causa fundamentalmente de los procesos de concertación y coordinación que han tenido lugar con el Servicio de Infraestructura Rural de la Consejería de Sector Primario y Soberanía Alimentaria de este Cabildo Insular y con la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias, siendo este último sin duda el que ha comportado las modificaciones de mayor calado.

Más allá de lo significativo de los ajustes en la denominación de las Zonas y su adscripción, en virtud de ello, a diferentes grupos o subgrupos de los definidos en el DPORN, en dicho proceso de concertación se puso en cuestión también la metodología misma seguida en el procedimiento de evaluación ambiental, y en la configuración de las alternativas de ordenación, al considerar los técnicos de la Dirección General de Ordenación del Territorio, que el Informe de Sostenibilidad Ambiental que acompañó al documento técnico del PIO/GC aprobado inicialmente, no se ajustaba a los requerimientos de la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, ni al Documento de Referencia para la elaboración de los Informes de Sostenibilidad Ambiental de los Planes Insulares de Ordenación, aprobado en Sesión de la COTMAC de 1/12/2006 (BOC nº29, 8/02/2007).

En este sentido, la determinación de la metodología adecuada para abordar la evaluación ambiental del PIO/GC, resultó especialmente complicada dada la ausencia de experiencias previas de adaptación del planeamiento insular a la citada Ley 9/2006, salvo el caso de la Isla de La Palma, cuya metodología fue adoptada en el documento que fue objeto de Información Pública, en tanto había sido previamente asumida por el Gobierno de Canarias en el contexto de la tramitación del Plan Insular de Ordenación de La Palma.

No obstante, a juicio de los técnicos del Gobierno de Canarias, dicha metodología no resultaba adecuada para la evaluación ambiental de una Isla como Gran Canaria, con un territorio mayor y más complejo que el de la Isla de La Palma, por lo que tuvieron que “ensayarse” diferentes metodologías hasta dar con una que fue aceptada por el Gobierno de Canarias y que, en sus líneas generales, ha supuesto replantear íntegramente tanto las alternativas de ordenación como el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Dado que la legislación no establece expresamente un horizonte temporal específico para los instrumentos generales de ordenación de los recursos naturales y del territorio, como es un Plan Insular de Ordenación, en el presente Plan se asume íntegramente el modelo de ordenación propuesto en el PIO/GC 2004, manteniendo su proyección a veinte/cincuenta años, pero concretando a efectos meramente cuantitativos su horizonte temporal en el año 2.050, para lo cual se aportan las estimaciones necesarias para actualizar las propuestas territoriales del mismo.

Este Modelo de Ordenación Insular, ajustado cualitativa y cuantitativamente, permite asegurar que todas las políticas sectoriales (conservación de recursos naturales, gestión medioambiental, ordenación del territorio, desarrollo urbano, transportes, sector primario, reforestación, turismo, gestión de residuos, energía, aguas, etc.) estén orientadas y sean coherentes a largo plazo con el objetivo de un desarrollo sostenible, capaz a su vez de frenar y mitigar los efectos del cambio climático.

Consecuentemente, las nuevas alternativas de ordenación se configuran como una “apuesta territorial posible” ante un escenario de desarrollo ambiental, territorial y urbanístico factible cualitativa y cuantitativamente, que pretende aproximarse con humildad a un futuro lejano incierto sin acaparar todas las posibilidades de desarrollo territorial a largo plazo, más allá de las áreas delimitadas por su aptitud natural y/o productiva para su conservación o preservación ambiental, para no limitar innecesariamente las posibilidades de las generaciones futuras.

De este modo, las nuevas alternativas de ordenación planteadas han reajustado su zonificación, así como sus determinaciones y actuaciones para dar respuesta a los objetivos fundamentales, tanto territoriales como insulares, derivados del diagnóstico realizado sobre el territorio insular.

Estas diferentes alternativas de ordenación deben de entenderse como una operación de fortalecimiento de las estrategias básicas de transformación territorial que, igualmente, venían recogidas de manera previsoramente en el Modelo de Ordenación Insular del PIO/GC 2004.

Sin embargo, del análisis y diagnóstico realizado no se han deducido cambios sustanciales en la distribución y estado de conservación de los recursos naturales, ni en la implantación de usos y

actividades de relevancia estratégica y valor estructurante en el territorio. Por esta razón, el Modelo de Ordenación Insular del presente Plan es en esencia idéntico al del PIO/GC 2004.

Del mismo modo, el resto de modificaciones derivadas de las Alegaciones de particulares y de los Informes de las Administraciones Públicas, siendo sustanciales en algunos casos, sobre todo las que traían causa de observaciones sobre aspectos competenciales, han supuesto en general alteraciones o correcciones de aspectos puntuales del Plan, con escasas repercusiones en el conjunto del documento, dado que su afeción se limitaba a la parte del Plan en que se contenía en cada caso la determinación considerada.

12.3.4.1. **Alternativa 0: cambios sin ajustes del modelo PIO/GC 2004**

La Ley 9/2006 define como **Alternativa 0** la “no realización de dicho plan o programa”. Por tanto, esta alternativa coincidiría con la continuidad en el tiempo del vigente PIO/GC 2004 revisado y adaptado “por la mínima” a las innovaciones legales y determinaciones normativas de rango superior acontecidas desde su aprobación definitiva.

Así, en esta **Alternativa 0** se recogen y evalúan las determinaciones y actuaciones propuestas en el anterior Plan no proponiéndose nuevas determinaciones. Esto implica la no alteración de las previsiones del anterior Plan salvo lo estrictamente necesario para adecuarlo al marco legal sobrevenido.

Sin embargo, estos dos cuerpos normativos no han sido adaptados entre sí, dando lugar a contradicciones instrumentales y criterios de interpretación divergentes que afectan principalmente a los criterios de aplicación para la zonificación del territorio.

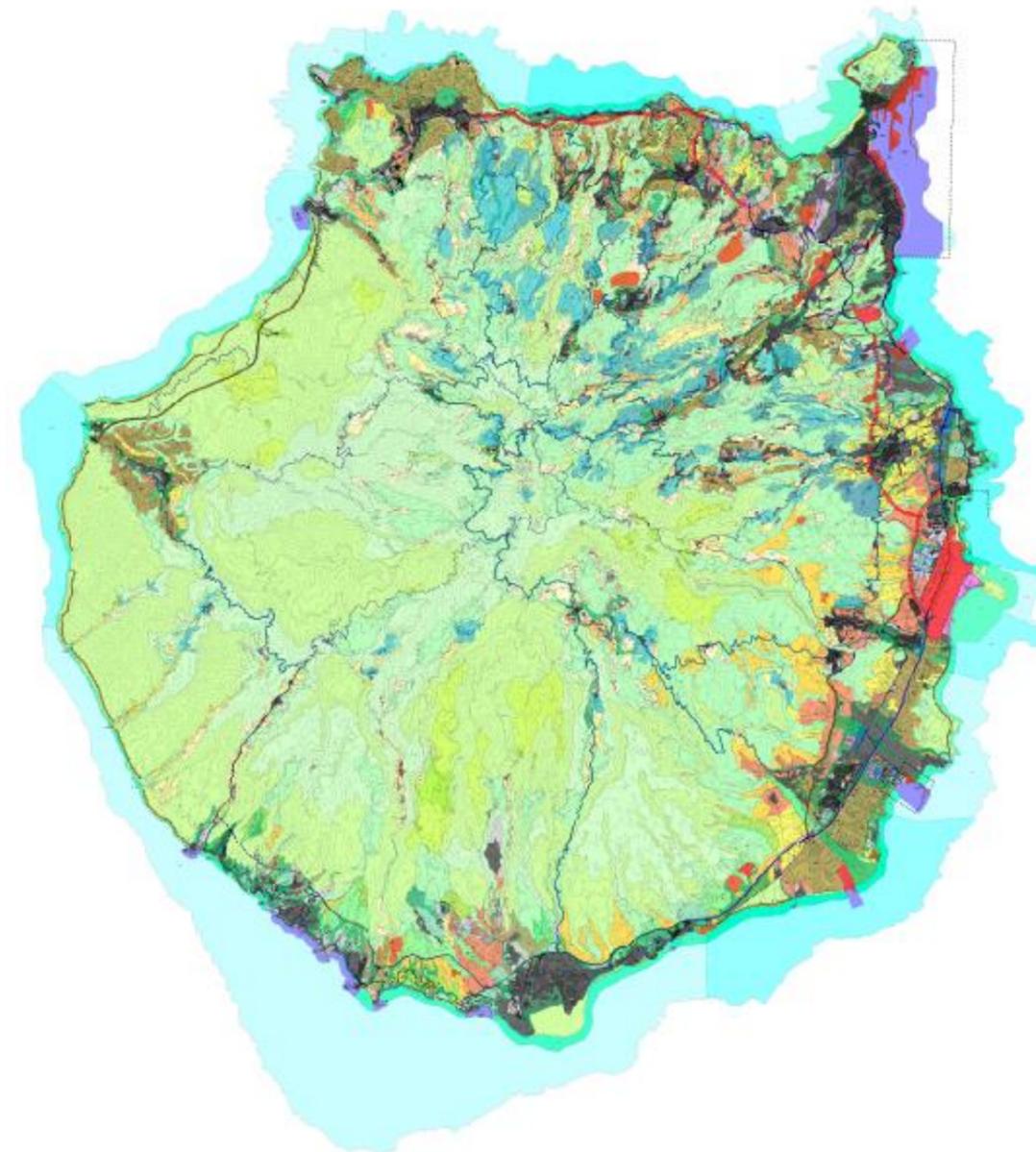
Si bien esta **Alternativa 0** no supone un cambio en la dinámica actual y a priori no introduce nuevos impactos (positivos o negativos), no permite encauzar tendencias que a lo largo de estos últimos años han demostrado no ser efectivas o incluso ser disfuncionales, inducir cambios a colación de los nuevos intereses de la sociedad o aprovechar sinergias que se estuvieran dando y que propiciasen alcanzar determinados objetivos.

Además, el que esta **Alternativa 0** mantenga la interpretación jurídica de la zonificación vigente, extendiendo sin ningún control territorial la potestad clasificatoria sobre suelos a los que se les reconocía en parte cierto valor productivo, supone un riesgo para un uso eficiente del territorio con evidentes impactos sobre el equilibrio ambiental, social y económico.

Sin embargo, la ventaja que supone el proceso de actualización de este Modelo de Ordenación Insular permitiría que esta **Alternativa 0**, durante este nuevo proceso de revisión y adaptación, fortaleciese el alcance de las medidas correctoras oportunas para asegurar su sostenibilidad y conveniencia mediante la pertinente actualización de la evaluación ambiental estratégica del anterior Plan.

Ello redundaría en un mejor control de los efectos perniciosos sobre el territorio de aquellas determinaciones de ordenación menos ajustadas a una política en favor del desarrollo sostenible, pero podrían condicionar e incluso limitar exageradamente todas aquellas otras tendencias y potencialidades identificadas que deben ser incentivadas y fomentadas y que, con el marco regulatorio actual, podrían resultar estancadas cuando no directamente rechazadas.

Alternativa 0



En resumen, con la **Alternativa 0** se mantendría la dinámica actual continuando la ejecución de todas aquellas acciones previstas sin plantear su ajuste a la realidad actual ni eliminar aquellas que, con los nuevos análisis realizados, ha quedado demostrado que no serán efectivas, ni ayudan a inducir cambios a colación de los nuevos intereses sociales ni las nuevas sinergias territoriales identificadas.

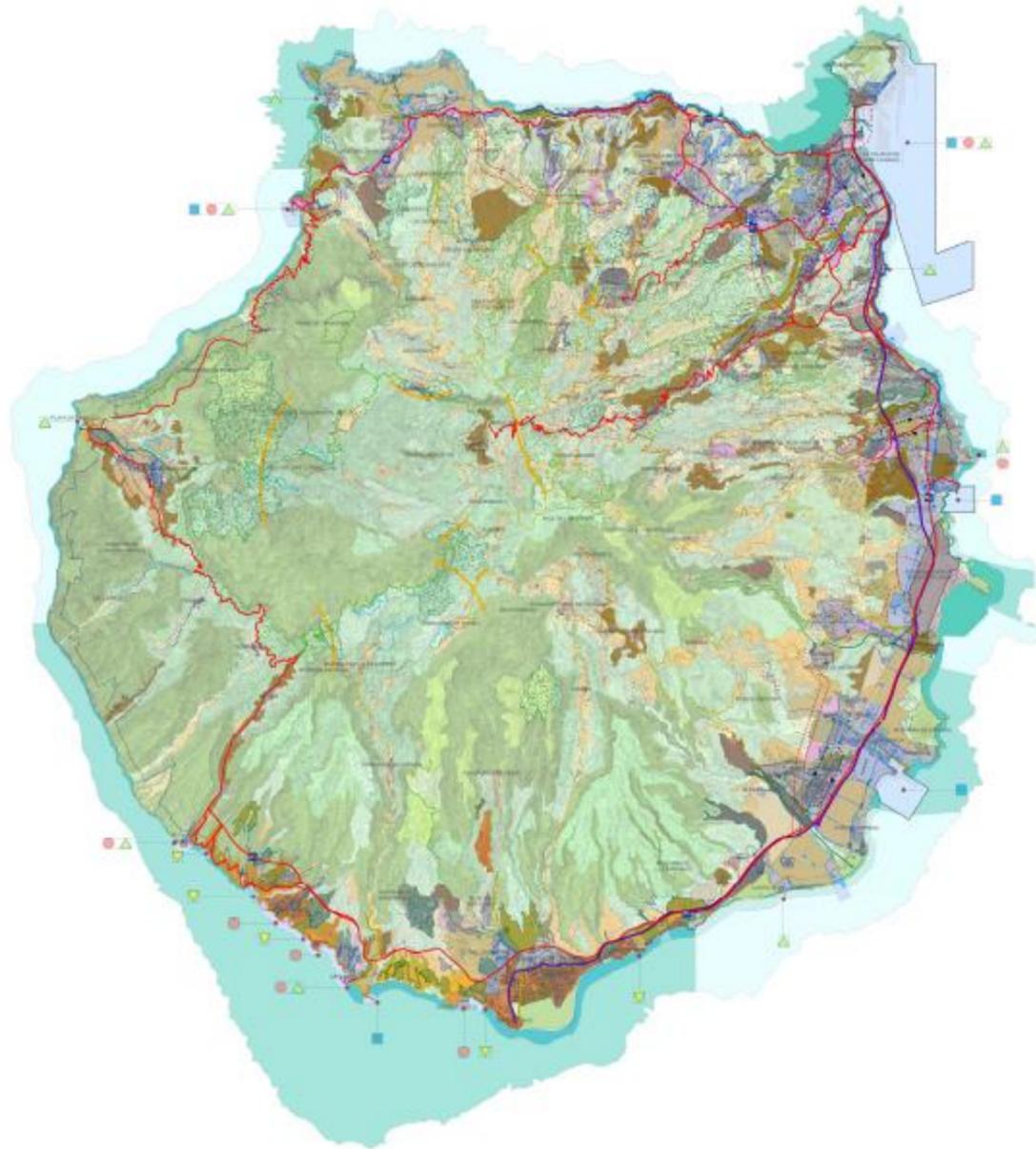
En esta alternativa, pues, se recogen y evalúan las determinaciones y actuaciones propuestas en el vigente PIO/GC 2004, no proponiéndose nuevas determinaciones.

12.3.4.2. **Alternativa 1: consolidación de las actuales centralidades locales y territoriales**

Esta **Alternativa 1** se corresponde con una combinación de propuestas que apuesta por alcanzar los objetivos del Modelo de Ordenación Insular fundamentalmente a través de la mejora de lo ya existente, con un mínimo contenido de propuestas de nuevas infraestructuras o nuevas

formas de ordenar el territorio que aseguren a futuro la correcta articulación con las nuevas solicitudes diagnosticadas.

Alternativa 1



Si bien esta **Alternativa 1** no supone un cambio en la dinámica actual y a priori no introduce nuevos impactos (positivos o negativos), no permite encauzar tendencias que a lo largo de estos últimos años han demostrado no ser efectivas o incluso ser disfuncionales, inducir cambios a colación de los nuevos intereses de la sociedad o aprovechar sinergias que se estuvieran dando y que propiciasen alcanzar determinados objetivos.

Sin embargo, la ventaja que supone el proceso de actualización de este Modelo de Ordenación Insular permitiría que esta **Alternativa 1**, durante este nuevo proceso de revisión y adaptación,

fortaleciese el alcance de las medidas correctoras oportunas para asegurar su sostenibilidad y conveniencia mediante la pertinente actualización de la evaluación ambiental estratégica del anterior Plan.

Ello redundaría en un mejor control de los efectos perniciosos sobre el territorio de aquellas determinaciones de ordenación menos ajustadas a una política en favor del desarrollo sostenible, pero podrían condicionar e incluso limitar exageradamente todas aquellas otras tendencias y potencialidades identificadas que deben ser incentivadas y fomentadas y que, con el marco regulatorio actual, podrían resultar estancadas cuando no directamente rechazadas.

En resumen, con la **Alternativa 1** se mantendría la dinámica actual continuando la ejecución de todas aquellas acciones previstas sin plantear su ajuste a la realidad actual ni eliminar aquellas que, con los nuevos análisis realizados, ha quedado demostrado que no serán efectivas, ni ayudan a inducir cambios a colación de los nuevos intereses sociales ni las nuevas sinergias territoriales identificadas.

El resto del territorio insular se preserva de su transformación, quedando excluidos de los procesos de urbanización y edificación todos aquellos ámbitos en los que se pueda considerar prevalente su valor en la conformación de un paisaje “tradicional” o característico del territorio en que se ubican, o por su valor ambiental en función de los recursos naturales y patrimoniales en presencia.

12.3.4.3. Alternativa 2: desarrollo por renovación y recualificación integral

En la **Alternativa 2** se propone un desarrollo territorial donde la necesidad de nuevo suelo urbano para actividades económicas o para albergar nueva población debe evaluarse tras satisfacer actuaciones de renovación y recualificación urbana que modulan la implantación del Modelo de Ordenación Insular, haciéndola depender de la capacidad de gestión del planeamiento urbanístico.

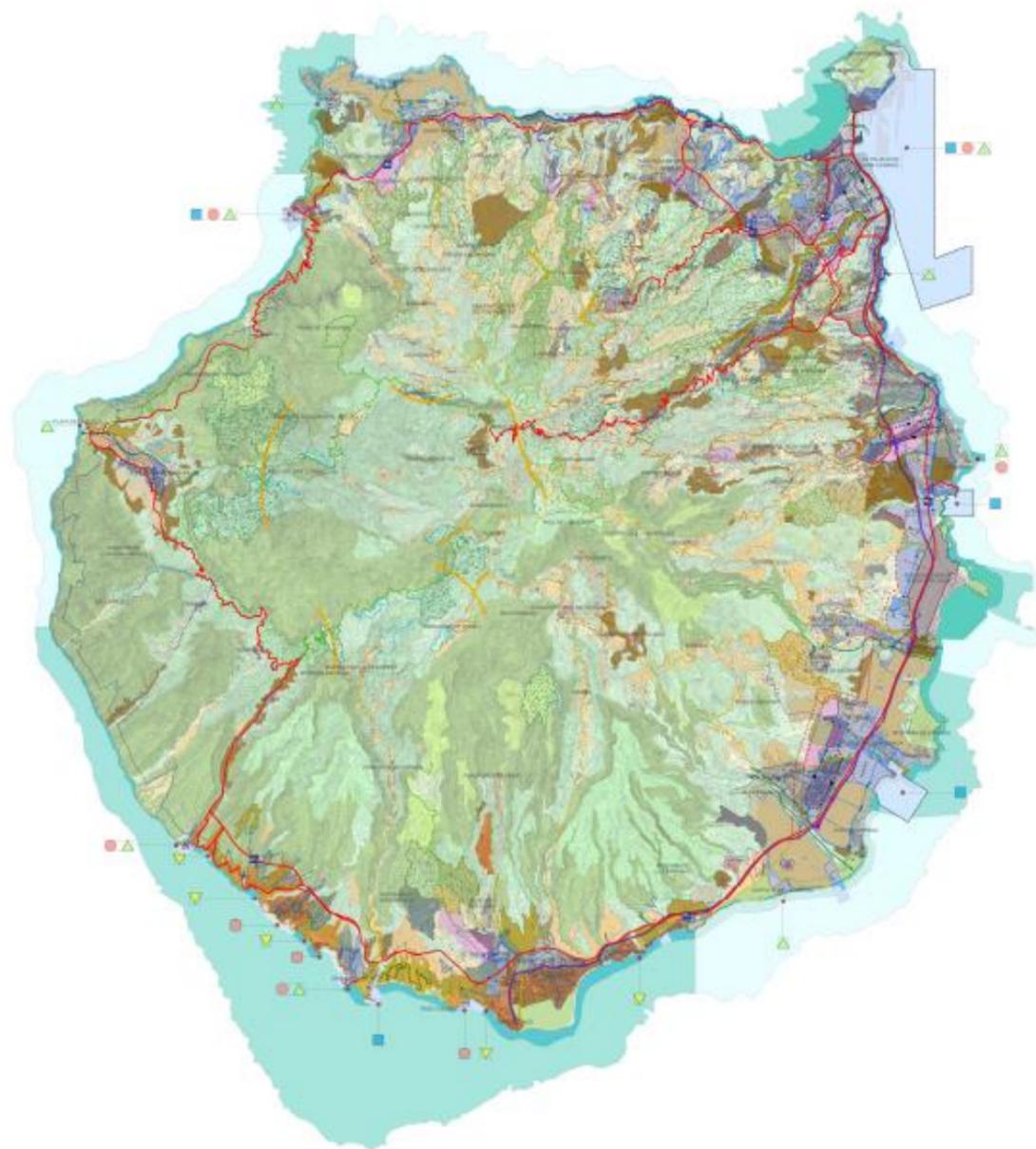
Respecto a la zonificación, el suelo en Zona D estaría compuesto únicamente por los suelos ya clasificados como urbanos, urbanizables o categorizados como asentamiento rural por el planeamiento urbanístico en vigor; y sólo acogería además a aquellos suelos que, por su ubicación y características, son susceptibles de ser clasificados como urbanos o urbanizables, en función de su proximidad geográfica a las áreas de crecimiento demográfico previsible, su interés económico y/o aptitud para la producción intensiva de bienes y servicios.

Esta Zona D de la **Alternativa 2** atendería a la identificación de las áreas adecuadas para el desarrollo de las distintas actividades frente a aquellas que no se urbanizarían por considerarse vacíos estructurantes o reservas de suelo a futuro que deberán mantenerse en producción en el caso de presentar aptitudes para desarrollar actividades agropecuarias.

El resto del territorio insular se preserva de su transformación, quedando excluidos de los procesos de urbanización y edificación todos aquellos ámbitos en los que se pueda considerar prevalente su valor en la conformación de un paisaje “tradicional” o característico del territorio en que se ubican, o por su valor ambiental en función de los recursos naturales y patrimoniales en presencia, salvo ante determinadas dinámicas territoriales.

En las medianías insulares, y en algunos casos en determinadas periferias urbanas, las tendencias al decrecimiento de la población permiten aun así plantear, con carácter excepcional y de forma debidamente justificada, una cierta aptitud territorial de determinadas Zonas B.a y B.b contiguas a los núcleos y asentamientos del medio rural para acoger servicios básicos a escala local de los que puedan ser actualmente deficitarios, para contrarrestar la pérdida de población y fomentar su arraigo.

Alternativa 2



Para el resto de zonas ligadas a los valores y recursos en presencia, su regulación quedaría sujeta a estrictas medidas de conservación y restauración de los recursos naturales, paisajísticos y patrimoniales, así como a la implementación de aquellas medidas correctoras necesarias para preservar la integridad y diferenciación de sus condiciones territoriales respecto de los ámbitos de desarrollo urbanístico.

Por tanto, con esta zona D de la **Alternativa 2** se pretende satisfacer aquellas necesidades de desarrollo urbano y económico que, a su vez, fomenten la renovación urbana y transformación territorial de los tejidos consolidados. De tal manera que ambos tipos de acciones quedan interrelacionados para asegurar el uso eficiente del territorio insular en todo momento.

Estas acciones a potenciar en la **Alternativa 2** incorporan al Modelo de Ordenación Insular medidas tendentes a la armonización entre determinadas estrategias adecuadas de transformación territorial (para el refuerzo, renovación, recualificación o especialización de los tejidos consolidados) y extensiones urbanísticas controladas según principios de jerarquía,

proporcionalidad, contigüidad, contención y articulación formal para asegurar un pautado temporal apropiado en la implantación del Sistema Territorial Insular que se propugna.

12.3.5. La propuesta de ordenación en el documento previsto para su aprobación definitiva

Como resultado del segundo trámite de Información Pública y Consultas a las Administraciones Públicas, ambos realizados en 2017, se realizaron un concreto y reducido número de ajustes, correcciones y modificaciones en el documento técnico del Plan Insular de Ordenación.

Las modificaciones realizadas como consecuencia de lo anterior se redujeron a pequeñas alteraciones en partes muy concretas de la zonificación del PIO/GC, así como modificaciones en la normativa del documento como consecuencia del contenido de los informes emitidos por las administraciones consultadas y que se materializaron en la inclusión o modificación de aspectos normativos muy concretos vinculados, en la mayoría de las ocasiones, a cuestiones sectoriales.

Al margen de las consultas y alegaciones presentadas y de su consideración positiva en este instrumento de ordenación, se han realizado por el equipo redactor, "de oficio", ajustes concretos de bordes como resultado de un proceso continuo de acomodo y corrección de errores, de modo que, terrenos localizados en dichas situaciones de borde entre dos zonas, se han adscrito a aquella que se ha considerado más afín, por su definición y régimen de usos, a las características de los terrenos en cuestión. Igualmente se ha aprovechado este momento procedimental para incorporar y actualizar la zonificación del Plan Insular como consecuencia de la entrada en vigor de dos nuevos Planes Generales Supletorios, como son el de Santa Brígida y La Aldea de San Nicolás; y el nuevo Plan General de Ordenación Agüimes. Esto último ha supuesto ligeras alteraciones localizadas en la zonificación que englobaba los suelos urbanos y urbanizables, así como los suelos rústicos de asentamiento rural.

Por último, la entrada en vigor de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, a la que este Plan Insular no se adapta, supuso un profundo cambio en las reglas que regían el sistema de planeamiento de Canarias, y en lo que acontece al Plan Insular, en los dispositivos que regulaban su tramitación, su contenido, así como su alcance y relación con los restantes instrumentos de ordenación. Tanto esta Ley como el Reglamento de Planeamiento que la desarrolla derogaron, entre otros: el Decreto Legislativo 1/2000; gran parte de la Ley 19/2003 (especialmente las Directrices de Ordenación General contenidas en su anexo); la Ley 6/2009; la Ley 14/2014; el Decreto 55/2006 (por el cual se aprobó el Reglamento de procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias); el Decreto 127/2001 (por el que se regulan las Directrices de Ordenación) y el Decreto 6/1997 (por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales), que han sido la base normativa de este Plan Insular.

No obstante lo anterior, la Disposiciones Transitorias Sexta y Séptima de la citada Ley 4/2017, así como la Disposición Transitoria Primera del Reglamento de Planeamiento de Canarias de 2018, dieron cobertura legislativa a la continuación, en el marco de la normativa anterior y derogada expresamente por la Ley 4/2017, de aquellos instrumentos que se encontraran en elaboración a la entrada en vigor de la nueva Ley del Suelo. Todo ello con tres límites claramente expresados; por un lado, el de no incorporar **determinaciones sustantivas** que se opongan o sean contrarias al nuevo marco normativo; por otro, que la competencia para aprobar definitivamente el documento se residencializa en el Cabildo Insular; y por último, que el modo de intervención de las restantes administraciones se circunscribe a lo dispuesto en la Ley 4/2017, eliminándose los controles de legalidad que anteriormente ejercía la COTMAC y reduciendo el contenido de los informes de las Administraciones Consultadas al ámbito exclusivo de sus competencias.

Si bien, y como se ha expuesto anteriormente, el presente Plan Insular no aborda ni pretende ser una adaptación al marco legal sobrevenido con la Ley 4/2017, el marco transitorio al que se

acoge para continuar su tramitación conforme a la normativa anterior trae como consecuencia necesaria la eliminación, o ajuste, de todas las determinaciones sustantivas del PIO/GC que supusieran una oposición manifiesta con el nuevo ámbito normativo. Ello ha supuesto, por imperativo legal, el mayor número de cambios al documento, pudiendo resumirse en los siguientes:

1. Redenominación de las zonas D como subzonas de la zona C sin que ello afecte a su régimen marco de usos. Ello implica que las anteriores zonas D.1.1, D.1.2, D.1.3, D.2.1 y D.2.2 pasan a ser C.1.1, C.1.2, C.1.3, C.2.1 y C.2.2 respectivamente, mientras que las anteriores zonas C.1 y C.2 se rebautizan como zonas C.3.1 y C.3.2 sin que varíen su descripción ni naturaleza jurídica.
2. Eliminación del mandato del PIO/GC al desarrollo de los planes territoriales especiales cuya naturaleza no tenga cobertura jurídica dentro del nuevo marco normativo, y más concretamente los siguientes:
 - a. PTE-04 Hidrológico
 - b. PTE-05 del Paisaje
 - c. PTE-06 de Ordenación del Patrimonio Histórico
 - d. PTE-12 de Ordenación de la Actividad Extractiva y Vertidos
 - e. PTE-46 de Residuos
 - f. PTE-48 de Transportes
3. Supresión del carácter de las determinaciones normativas del PIO/GC, por imperativo legal, procediéndose a reconsiderar el alcance normativo de las anteriores recomendaciones.
4. Supresión de aquellas determinaciones incluidas en la normativa que poseían carácter de determinación urbanística, entendidas como tales aquellas que venían expresamente dispuestas por la Ley 4/2017 como competencia de los instrumentos de ordenación urbanísticos, en tanto que ordenación estructural y pormenorizada.
5. Eliminación de las referencias a instrumentos de ordenación o títulos habilitantes superados por el nuevo marco normativo como son los Proyectos de Actuación Territorial y las Calificaciones Territoriales, e inclusión, cuando procediera, de los nuevos instrumentos previstos en la Ley 4/2017, especialmente, los Proyectos de Interés Insular o Autonómico.

Consecuencia de todo lo anterior, el Plan Insular resultante mantiene idéntico modelo de ordenación que el propuesto en el documento sometido a consulta en 2017 eliminando todas aquellas determinaciones cuyo contenido sustantivo vulnerase la nueva Ley 4/2017 aprobada con posterioridad a la Aprobación Inicial de este PIO/GC, lo que ha conllevado solamente pequeños ajustes en la zonificación, redenominando las zonas D por imperativo legal, suprimiendo la remisión a planes territoriales especiales cuya formulación resultaría incompatible con el nuevo marco normativo, y disponiendo ajustes puntuales de la normativa derivados tanto de los períodos de consultas y alegaciones habidos como de los informes preceptivos sectoriales solicitados.

Sobre ello se pronuncia el Órgano Ambiental de Gran Canaria en su último acuerdo de fecha 15 de diciembre de 2021, por el que se da por justificado técnicamente que no se han producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para realizar la correspondiente evaluación ambiental estratégica ni modificaciones sustanciales que pudieran tener efectos significativos para el medio ambiente, por lo que habilita para poder continuar con su tramitación y aprobarse conforme a su memoria ambiental.

Con posterioridad a dicho pronunciamiento ambiental que condiciona el alcance a que pueden dar prespuesta las modificaciones posteriores para culminar la tramitación, se han incorporado

únicamente mejoras técnicas en la normativa del Plan derivadas de las aportaciones finales realizadas en materia de patrimonio cultural, telecomunicaciones, infraestructura portuaria de interés general, dominio público hidráulico, dominio público marítimo terrestre y servidumbres de costas, servidumbres aeronáuticas y seguridad nacional. Siendo estos cambios referidos a legislación sectorial de obligado cumplimiento, sobrevenida o no, no pueden ser considerados sustanciales en la medida en que la adecuación a la misma es requisito ineludible, ni suponen una modificación evidente del modelo de ordenación previsto más allá de su vinculación sectorial. Es más, el principal cambio habido ha sido la eliminación de la zonificación marina y cualquier determinación de ordenación en el medio marino a petición de la Dirección General de la Costa y el Mar, por ser la ordenación del desarrollo sostenible del espacio marítimo y el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos una competencia exclusiva estatal, de acuerdo con el Real Decreto 363/2017, de 8 de abril, por el que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo.

Asimismo, y aunque durante la elaboración de este Plan no se ha contado con un marco normativo clarificador del alcance ni del contenido mínimo necesario que se debe incorporar para considerar, como materia transversal, la perspectiva de género y lgtbiq+ en la ordenación del territorio, en el caso que nos ocupa, por el conjunto de disposiciones de ordenación territorial y medidas ambientales que contiene para su desarrollo ulterior por el planeamiento urbanístico y de espacios protegidos, se ha sido consciente de la necesidad de tomar en consideración la igualdad de trato y de oportunidades en la formulación y desarrollo del Modelo de Ordenación Insular, ya desde el análisis y diagnóstico territorial, ambiental y económico; pero también en la formulación de las distintas alternativas de ordenación y en el desarrollo del contenido técnico, tanto normativo como justificativo, para que se utilice un lenguaje no sexista ni discriminatorio.

En conclusión, analizada la consecuencia sobre el PIO/GC de los cambios introducidos al documento aprobado en 2017 y el pronunciamiento a favor de su continuidad del Órgano Ambiental de Gran Canaria descritos en párrafos precedentes, no solo no se alteran el modelo territorial y de los recursos naturales dispuesto en el Plan Insular sometido a informe y consultas previas a su aprobación definitiva, sino que, al contrario, las modificaciones y nuevas justificaciones explicativas realizadas, tanto aisladamente consideradas como en su conjunto, contribuyen a consolidar aún más dicho modelo, en la medida en que abundan en el objetivo inicialmente perseguido de actualización y mejora del instrumento de planeamiento insular, y además, incrementan su nivel de adecuación y “compenetración” tanto con las distintas Administraciones afectadas por razón de su materia como por las nuevas exigencias sobrevenidas de la legislación y/o normativa aplicables.

Es por todo ello que la ordenación territorial y de los recursos naturales resultante es la misma que la dispuesta en la **Alternativa 2** descrita en el apartado 12.3.4.3 y desarrollada en el documento que se sometió a información pública en 2017, con los cambios posteriores derivados de los aspectos señalados en este epígrafe que, en ningún caso, han tenido carácter sustancial.