"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EL INGENIERO AUTOR:

42838294N JULIO MIGUEL RODRIGUEZ (R: B35632330)

Firmado digitalmente por 42838294N JULIO MIGUEL RODRIGUEZ (R: B35632330)
Fecha: 2021.03.24 10:24:19 Z

Julio Rodríguez Márquez
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

EMPRESA CONSULTORA

GIPIC

MARZO 2021

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

ÍNDICE

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

ÍNDICE

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

INDICE

TOMO I.- DOCUMENTOS DE INFORMACIÓN

MEMORIA INFORMATIVA

PLANOS DE INFORMACIÓN

I.1. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

I.2. ACCESOS Y CONEXIONES

I.3. ESTADO ACTUAL

I.4. SERVICIOS EXISTENTES

I.5. PLANEAMIENTO VIGENTE

I.6. CATASTRO

I.7. CLINOMÉTRICO

I.8. HIPSOMÉTRICO

ANEXOS

ANEXO 1.- ANÁLISIS INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA EN EL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE S.U.S.N.O-T2 “LA JURADA”, (EL CARRIZAL), EN EL T.M. DE INGENIO (GRAN CANARIA)

TOMO II.- DOCUMENTOS DE ORDENACIÓN

MEMORIA JUSTIFICATIVA

PLANOS DE ORDENACIÓN

O.1. SITUACIÓN. ACCESOS Y CONEXIONES

O.2. CLASIFICACIÓN, CATEGORÍA Y SUBCATEGORÍA DEL SUELO

O.3. ZONIFICACIÓN

O.4. PARCELARIO

O.5. AFECCIÓN A LA RED DE CARRETERAS DE INTERÉS REGIONAL

O.6. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

O.6.1. SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO Y RADIOELÉCTRICAS

O.6.2. AFECCIONES ACÚSTICAS

O.6.3. ALTURA MÁXIMA

O.7. ALINEACIONES Y RASANTES

O.8. RED VIARIA

O.8.1. REPLANTEO

O.8.2. SECCIONES TIPO

O.9. RED DE SANEAMIENTO

O.10. RED DE PLUVIALES

O.11. RED DE ABASTECIMIENTO Y CONTRAINCENDIOS

O.12. RED DE RIEGO

O.13. RED DE TELECOMUNICACIONES

O.14. RED DE MEDIA TENSIÓN

O.15. RED DE BAJA TENSIÓN

O.16. RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

O.17. UBICACIÓN DE CONTENEDORES

O.18. APARCAMIENTOS

O.19. SEÑALIZACIÓN

O.20. PLAN DE ETAPAS

NORMATIVA

ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO

ANEXOS

ANEXO 1.- ESTUDIO AERONÁUTICO. INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA EN EL SECTOR DEL SUELO URBANIZABLE S.U.S.N.O – T2, “LA JURADA”, (EL CARRIZAL), EN EL T.M DE INGENIO (GRAN CANARIA)

ANEXO 2.- INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO “LA JURADA” (S.U.S.N.O T-2), EN EL CARRIZAL, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO (GRAN CANARIA) (EXP. 120193) DE 14 DE AGOSTO DE 2013

ANEXO 3.- EXPRESIÓN GRÁFICA DE LAS ALTERNATIVAS

ANEXO 4.- INFORME SOBRE EL PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO (LAS PALMAS, ISLA DE GRAN CANARIA) (EXP. 120193) (AEROPUERTO DE GRAN CANARIA) (Previo a aprobación inicial)

TOMO III.- DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL

INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO

DOCUMENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

ANEXOS

ANEXO 1.- CARTOGRÁFICO

ANEXO 2.- INFORME PATRIMONIO HISTÓRICO

ANEXO 3.- ESTUDIO PREVISIÓN DE RIESGOS. RIESGOS RELATIVOS A LA PRESENCIA DE BARRANCOS.

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

TOMO I
DOCUMENTOS DE INFORMACIÓN

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"
T.M. INGENIO
(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

TOMO I
DOCUMENTOS DE INFORMACIÓN

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

MEMORIA INFORMATIVA

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

MEMORIA INFORMATIVA

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

INDICE

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

1. ANTECEDENTES

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

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

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

…

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

…

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

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

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

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

3º. Mediante anuncio nº 12.554 en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas nº 103, de 15 de agosto de 2005, se hacen públicos los referidos acuerdos de la C.O.T.M.A.C. y la Normativa íntegra del Plan General de Ordenación, completada con la publicación de su planimetría en el mismo Boletín al nº 111, de 31 de agosto de 2005. Dicha documentación publicada en el BOP incluye todas las determinaciones de ordenación relativas, entre otros, al Sector de **SUSNO T2**, sin que la C.O.T.M.A.C. introdujese modificaciones respecto de las que fueron aprobadas provisionalmente por el Ayuntamiento de Ingenio, salvo la introducción de la advertencia sobrepuesta en su Ficha Reguladora de *SUSPENDIDO* y una nota en la que se indica que “El Plan Parcial no podrá tramitarse hasta que no esté definida la variante Aeroportuaria”.

4º. Por tanto, de la documentación del vigente Plan General de Ordenación de Ingenio, publicada en el BOP, resulta que el Sector de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado, **SUSNO-T2** “La Jurada”, se mantiene inalterable en cuanto a su entidad y determinaciones, formando parte íntegra de la Ordenación Estructural y del Plan Operativo del PGO, si bien, por los motivos expuestos en el informe de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda para la aprobación definitiva del citado PGO, la C.O.T.M.A.C. decidió mantenerlo en suspensión “*hasta la fijación definitiva del trazado de la variante aeroportuaria”*.

5º. Relacionado expresa y directamente con el motivo que llevó a la C.O.T.M.A.C. a suspender dicho Sector, resulta que, con fecha 14 de agosto de 2014, se publicó en el Boletín Oficial de Canarias nº 157 la Orden del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial, de 28 de julio de 2014, por la que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Especial del corredor litoral: Variante de la GC-1 – Circunvalación del Parque Aeroportuario y Accesos al Aeropuerto (PTE-13), isla de

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

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

…

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

…

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

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

8º. Asimismo, se concluye que, para sustanciar el cumplimiento de la condición suspensiva, el Pleno del Ayuntamiento de Ingenio deberá aprobar el expediente correspondiente, con las correcciones que proceda, de forma que las nuevas Fichas Reguladoras de los Sectores de SUSNO-T1 y **SUSNO-T2** sean remitidas por el Ayuntamiento a la C.O.T.M.A.C. para que sustituyan a las mismas que se le remitieron anteriormente para su aprobación definitiva, con el fin de que dicha Comisión verifique el cumplimiento de la mencionada condición suspensiva y proceda, consiguientemente, al levantamiento de la suspensión y a la aprobación definitiva. Dicho acuerdo plenario deberá ir acompañado del resultado del trámite de audiencia que realice el Ayuntamiento a los posibles interesados.

9º. Así, el Pleno del Ayuntamiento de Ingenio, en sesión de 29 de julio de 2015, entendió cumplida la condición que determinó la suspensión de los sectores de SUSNO T1 y **SUSNO-T2**, y adoptó el acuerdo de aprobar la corrección del PGO en el Sector SUSNO-T2 “La Jurada” para reflejar en él la Zona de Reserva de la Variante Aeroportuaria definida en el PTE-13, que describe del siguiente tenor literal:

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

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

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

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

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

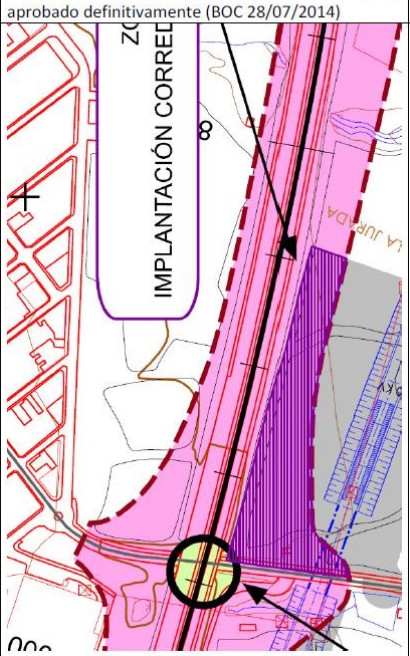
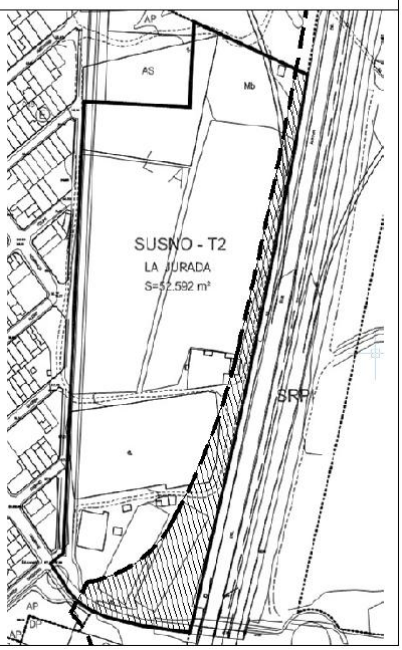
Ámbito del SUSNO T2, suspendido “hasta la fijación definitiva del trazado de la Variante Aeroportuaria”	Zona de Reserva para la implantación del Corredor de la Variante Aeroportuaria por el PTE-13, extraída del Plano Nº2 PROPUESTA DE ORDENACIÓN del Documento Nº6 Planos de Ordenación del PTE-13, aprobado definitivamente (BOC 28/07/2014)	Traslación al ámbito del SUSNO T2 de la Zona de Reserva para implantación del Corredor de la Variante Aeroportuaria establecida por el PTE-13, para levantamiento de la suspensión.
		

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

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

ILUSTRE AYUNTAMIENTO
DE INGENIO

ANUNCIO

5.085

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

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

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

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

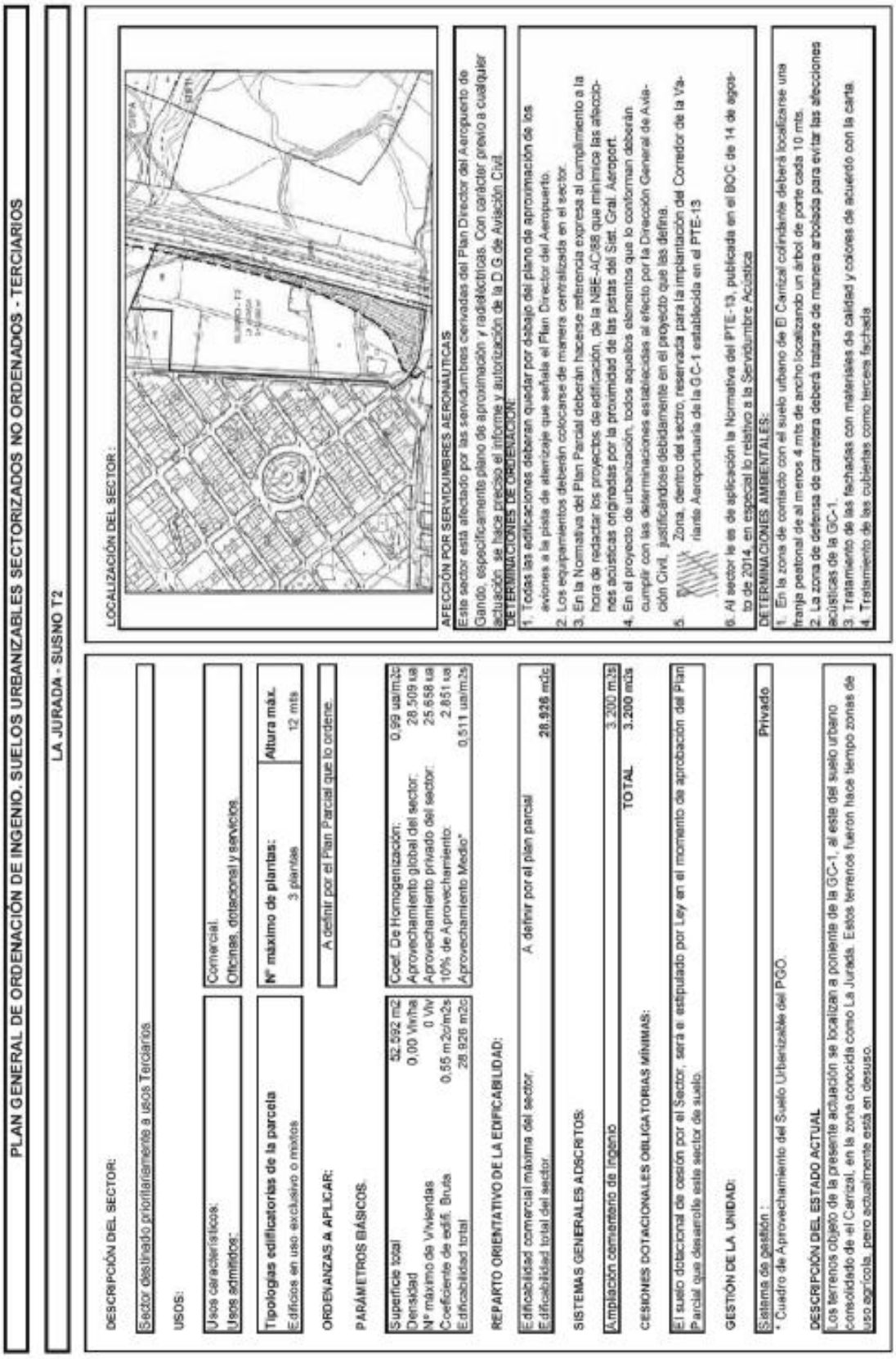
Villa de Ingenio, a seis de junio de dos mil dieciséis.

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

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

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

Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas. Número 70, viernes 10 de junio de 2016



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

LA JURADA - SUSNO T2

DESCRIPCIÓN DEL SECTOR:

Sector destinado prioritariamente a usos Terciarios

USOS:

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

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

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

PARÁMETROS BÁSICOS.

Superficie total	52.592 m2	Coef. De Homogenización:	0,99 ua/m2c
Densidad	0,00 Viv/ha	Aprovechamiento global del sector:	28.509 ua
Nº máximo de Viviendas	0 Viv	Aprovechamiento privado del sector:	25.658 ua
Coeficiente de edif. Bruta	0,55 m2c/m2s	10% de Aprovechamiento:	2.851 ua
Edificabilidad total	28.926 m2c	Aprovechamiento Medio*	0,511 ua/m2s

REPARTO ORIENTATIVO DE LA EDIFICABILIDAD:

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

SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS:

Ampliación cementerio de Ingenio	3.200 m2s
TOTAL	3.200 m2s

CESIONES DOTACIONALES OBLIGATORIAS MÍNIMAS:

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

GESTIÓN DE LA UNIDAD:

Sistema de gestión :	Privado
* Cuadro de Aprovechamiento del Suelo Urbanizable del PGO.	

DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL

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

LOCALIZACIÓN DEL SECTOR :

AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONAUTICAS

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

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

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

DETERMINACIONES AMBIENTALES:

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

Ilustración 3.- Ficha reguladora del sector. Anuncio del Ilustre Ayuntamiento de Ingenio, con fecha 10 de junio del 2016. Publicado en el BO de la provincia de Las Palmas.

12º. En el año 2017 entra en vigor la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (en adelante LSENPC), a cuyas disposiciones queda sujeta la promoción del presente SUSNO - T2 “La Jurada”, así como a cuantos preceptos le sean de aplicación, tanto a la clase y categoría de suelo como al Plan Parcial que se promueve como instrumento urbanístico de desarrollo.

13º. El 10 de octubre de 2017 se presenta en el Ayuntamiento el Documento Ambiental Estratégico, así como el Borrador de Plan Parcial del SUSNO–T2, LA JURADA, iniciándose a solicitud de la promotora SOLINCA, S.A. la Evaluación Ambiental de ese instrumento de ordenación.

14º. Mediante Decreto de la Alcaldía de fecha 4 de julio de 2018, se resuelve acordar el inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Parcial y la remisión de la documentación a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias para que actúe como Órgano Ambiental en la evaluación ambiental del planeamiento de desarrollo referenciado, a virtud del convenio suscrito entre la entonces Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias y el Ayuntamiento, y a los efectos de la emisión del informe ambiental estratégico.

15º. El 10 de octubre de 2018 se publica en el Boletín Oficial de la Provincia a Resolución 323/2018 de la Viceconsejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias por la que se inicia el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada del Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada.

16º. El 24 de diciembre de 2019 se publica en el Boletín Oficial de Canarias la Resolución de la Viceconsejería de Planificación Territorial y Transición Ecológica de 6 de diciembre de 2019, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión Autonómica de Evaluación Ambiental de 25 de noviembre de 2019, que emite el Informe Ambiental Estratégico del Plan Parcial SUSNO T-2 "La Jurada", en el término municipal de la Villa de Ingenio, Gran Canaria.- Expte. 2018/14954.

El informe ambiental estratégico emitido por el órgano ambiental expone *“En virtud de lo establecido en el artículo 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se informa favorablemente la formulación por parte del Órgano colegiado de Evaluación ambiental del informe ambiental estratégico del Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada, T.M Ingenio, Expediente 2018/14954, ya que el Plan Parcial no tiene efectos significativos en el medio ambiente.*”

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

17º. Con fecha 15 de junio de 2020 se hace entrega en el Ayuntamiento del *Plan Parcial del Sector SUSNO T-2 LA JURADA*, Documento para dar inicio a la Aprobación Inicial, con la finalidad de que se proceda a la tramitación prevista en el artículo 79 del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias.

18º. Con fecha 22 de diciembre de 2020, se informa desfavorable el Plan Parcial por parte del Ayuntamiento, en tanto no se subsanen unas cuestiones de legalidad.

2. OBJETO

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

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

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

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

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

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

3. CONTENIDO DE LA MEMORIA INFORMATIVA

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

4. PROMOTOR

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

5. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

Los terrenos delimitados como SUSNO-T2 “La Jurada” forman parte de la Finca Nº 27063 de Ingenio, inscrita en el Registro de La Propiedad de TELDE Nº2, de la que es propietaria la entidad promotora de la presente iniciativa, SOLINCA, S.A., en una participación indivisa del 61,11 %, siéndolo del 38,89% restante Dª. Gloria Ramírez Sánchez, conforme consta en la Escritura de Compraventa nº 3.736 de Protocolo, celebrada ante el Notario del Ilustre Colegio de Las Islas Canarias, D. Alfonso Zapata Zapata, con fecha 15 de diciembre de 2006, que la describe como Trozo de Terreno, secano, situado en el término municipal de Ingenio, en el lugar conocido por La Jurada, en el Pago del Carrizal, con una superficie de 59.375 m^2. , con los siguientes linderos que se reproducen literalmente:

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

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

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

6. INFORMACIÓN CATASTRAL

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

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

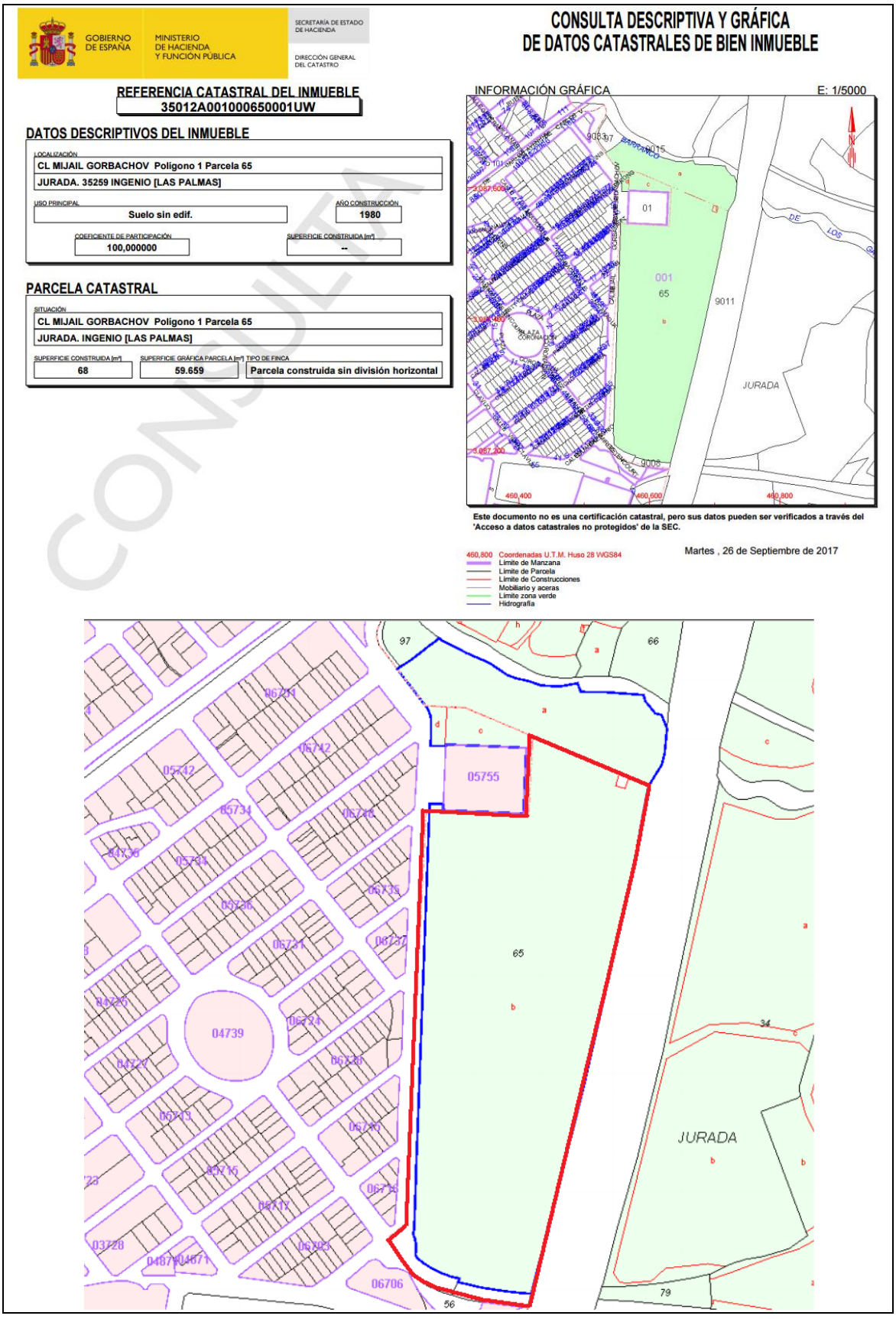


Ilustración 4.- Consulta descriptiva y gráfica de los terrenos correspondientes a SUSNO-T2 "La Jurada". Fuente: Dirección General del Catastro, Ministerio de Hacienda.

7. DELIMITACIÓN DEL SECTOR

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

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

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

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

8.2 CONTEXTO TERRITORIAL

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

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

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

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

8.3 CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL “CARRIZAL”

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

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

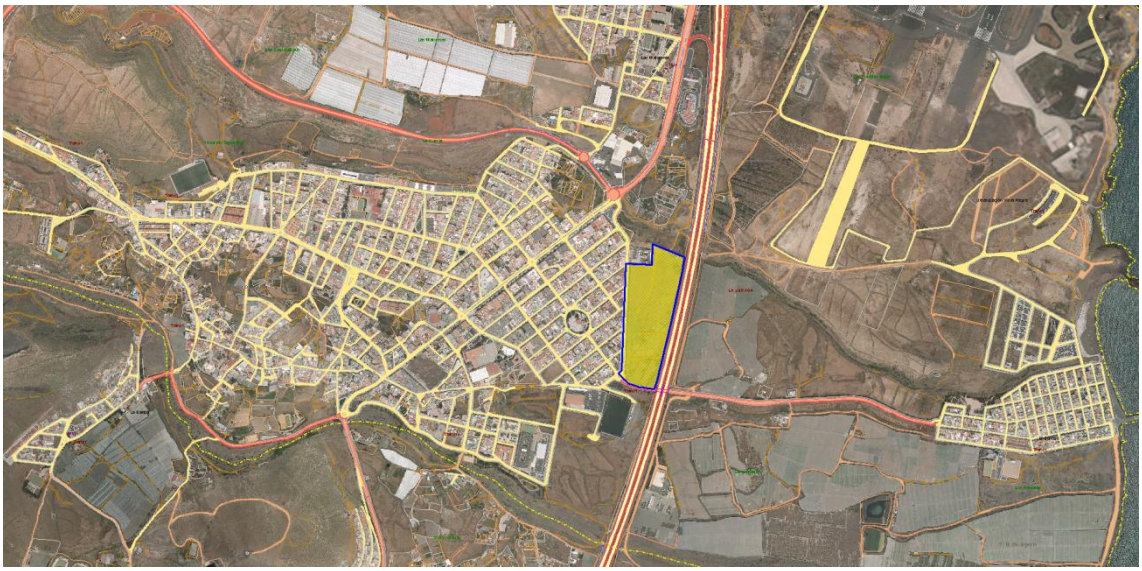


Ilustración 6.- Mapa en la zona de El Carrizal, con la zona señalizada del SUSNO-T2 “La Jurada”.

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

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

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

8.4 CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LA JURADA

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

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

8.5 UBICACIÓN Y MAGNITUD DEL ÁREA A ORDENAR.

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

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

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

La superficie del Sector que se aborda en la presente propuesta de ordenación, es de52.592 m^2., si bien, la Unidad de Actuación se extiende hasta los 55.797 m^2. Porhaber adscrito el PGO a este Sector un Sistema General, exterior al ámbito de ordenación, denominado “Ampliación del Cementerio de Ingenio”, que tiene una superficie de 3.200 m^2. Esta circunstancia, si bien no incide directamente en la ordenación física que resulta del Plan Parcial, habrá de tenerse en cuenta en el procedimiento que se inicie para su aprobación por parte del Ayuntamiento y por el promotor, una vez aprobada definitivamente dicha ordenación, por constituir el ámbito para la gestión ulterior de las todas las operaciones jurídicas y materiales precisas para la ejecución integral de la ordenación que resulte del Plan Parcial, con la equidistribución de beneficios y cargas, según la definición dada en el Artículo 2.4,a) de la Ley 4/2017 (LSENPC).

Los citados terrenos no albergan en la actualidad ningún tipo de actividad productiva. De la consulta de fotografías aéreas disponibles desde 1962 se puede concluir que en el ámbito del Sector no ha habido actividad productiva agrícola, o de cualquier otra naturaleza, desde hace al menos 20 años. Solamente se ha detectado la presencia eventual de camiones y maquinaria pesada aparcados en la parte sur-oeste de los terrenos, próxima a la rotonda que une la calle Mijail Gorbachov con la carretera GC-192 de bajada a El Burrero. Como única edificación existente dentro del ámbito del Sector se detecta en su extremo NN-E una pequeña edificación de fábrica, de aproximadamente 36 m^2,que alberga un equipo de bombeo de aguas residuales a la Estación Depuradora del Sureste. Esta edificación se detecta a partir del vuelo de 1992.

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

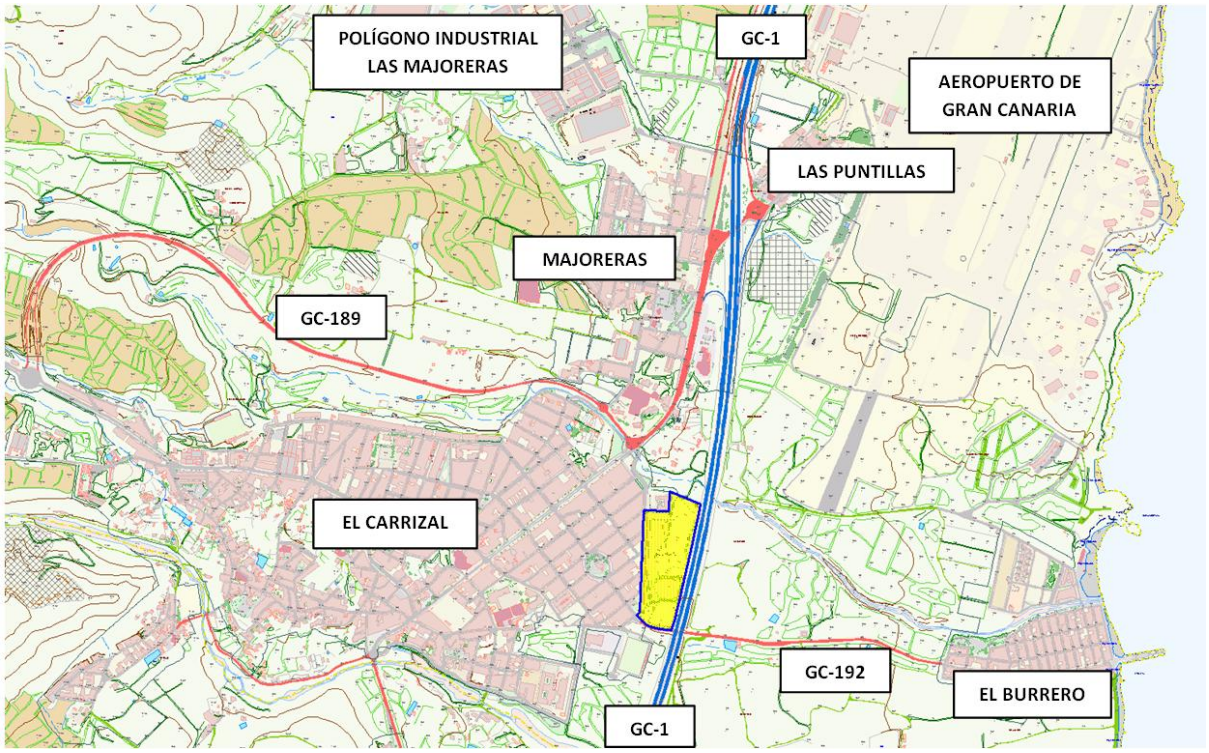


Ilustración 10.- Plano de situación de los terrenos que conforman el Sector de “La Jurada”. Elaboración propia.

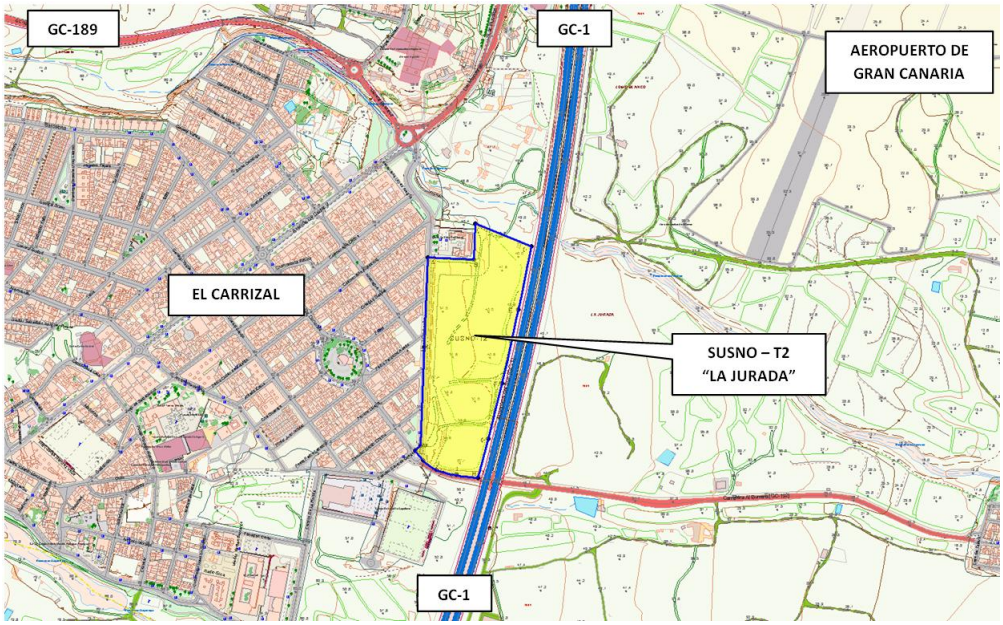


Ilustración 11.- Plano de situación de los terrenos que conforman el Sector de “La Jurada”. Elaboración propia.

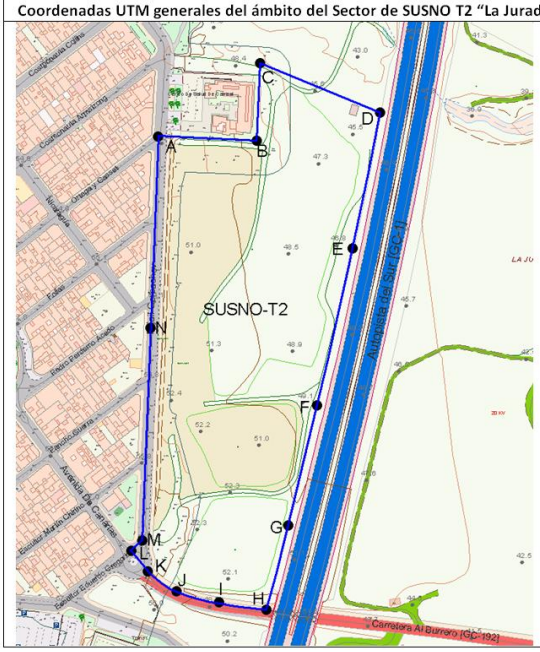
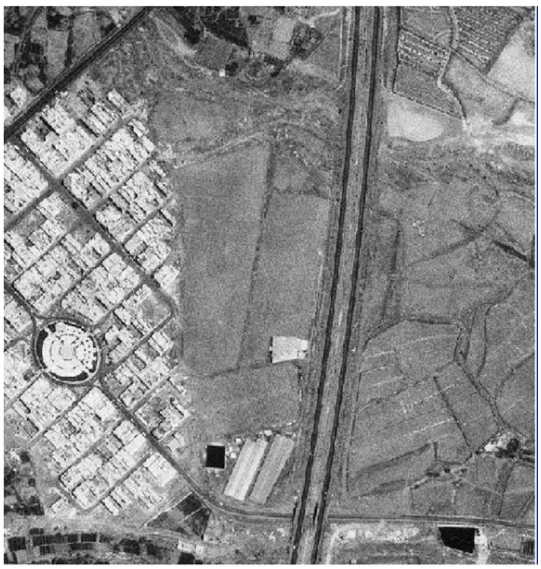
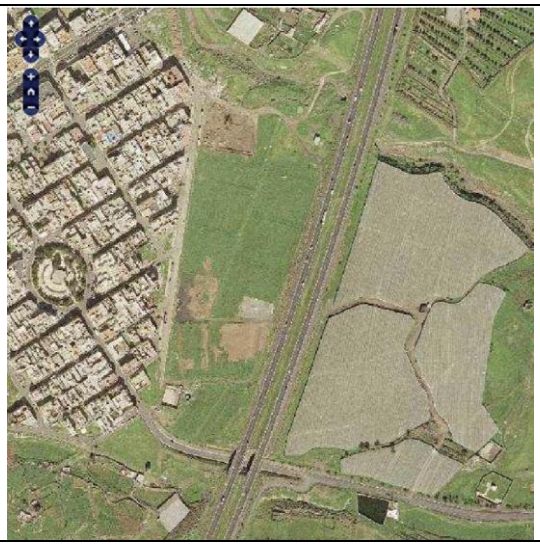
Coordenadas UTM generales del ámbito del Sector de SUSNO T2 “La Jurada”	PUNTO	X	Y	Z(msnm)
	A	460.548,41	3.087.546,91	52.30
	B	460.624,84	3.087.543,53	49.55
	C	460.627,60	3.087.603,08	48.10
	D	460.720,92	3.087.565,33	45.10
	E	460.699,43	3.087.459,43	47.10
	F	460.671,80	3.087.336,96	49.50
	G	460.649,40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

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

8.6 SECUENCIA FOTOGRÁFICA DE TRANSFORMACIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA.

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

1965	1977
1982	1987
1989	1992
	

1994	1995
1997	1998
2002	2004
	

2008	2009
2012	2013
2014	2016

9. CARACTERIZACIÓN OROGRÁFICA DEL SECTOR Y SU ENTORNO:

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

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

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

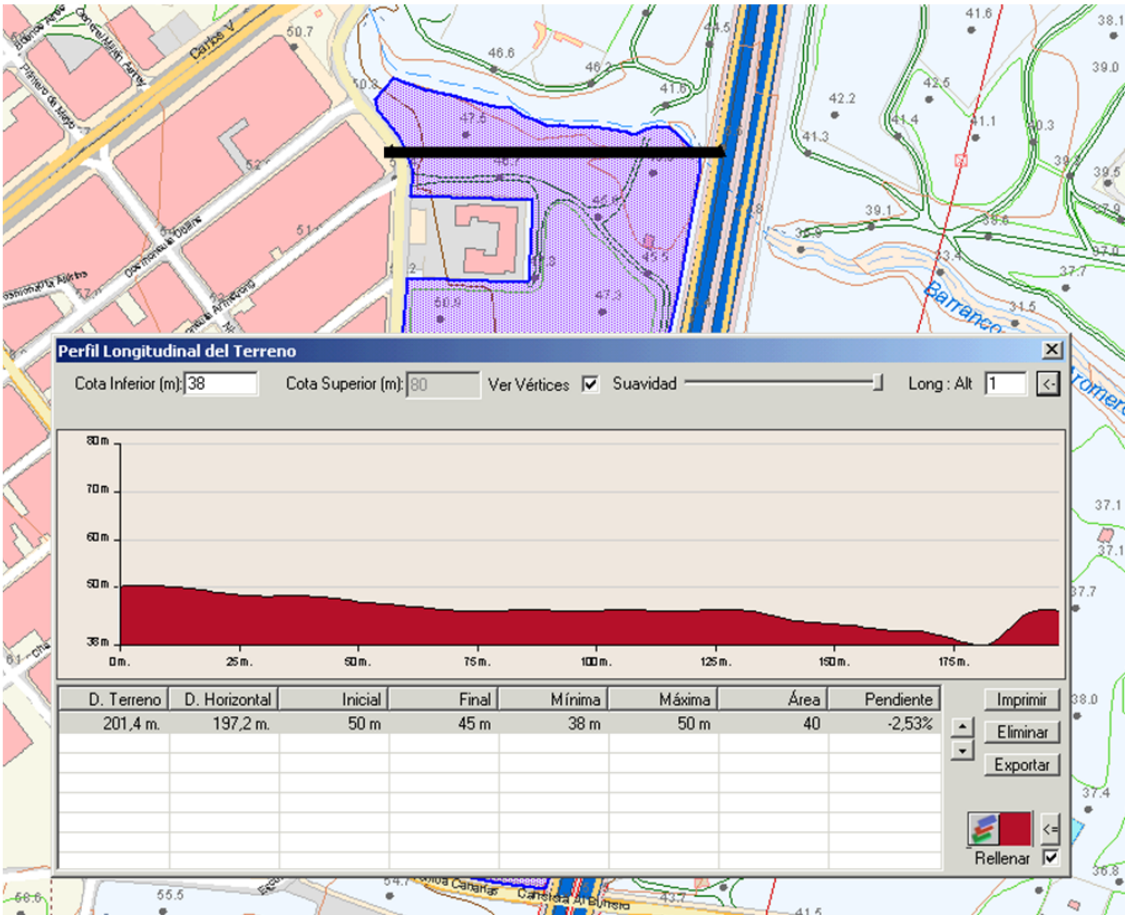


Ilustración 12.- Sección 1. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

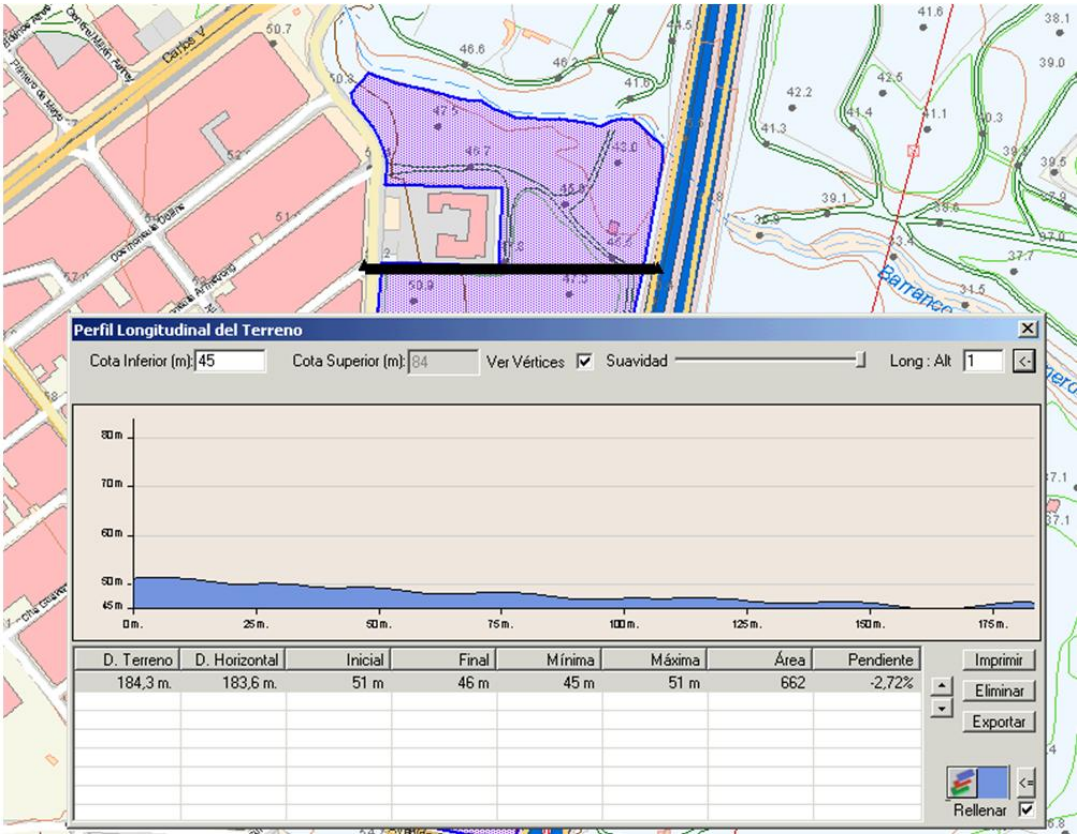


Ilustración 13.- Sección 2. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

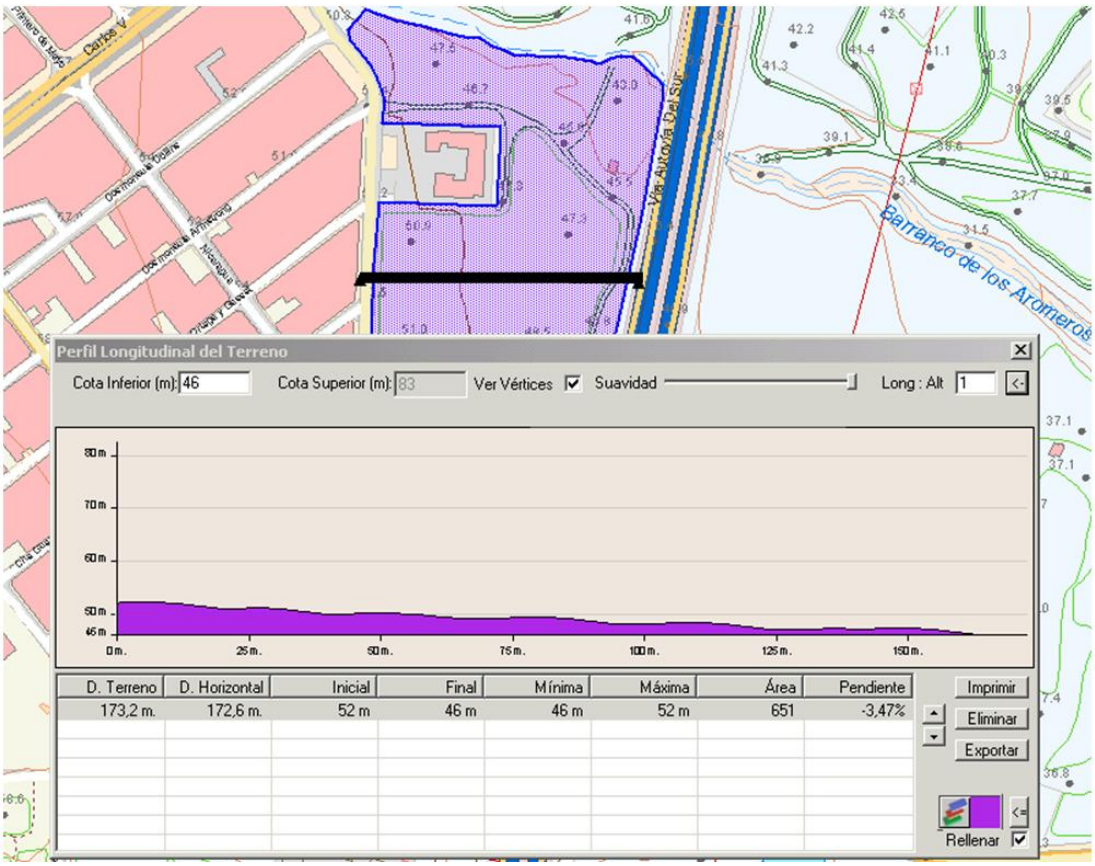


Ilustración 14.- Sección 3. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

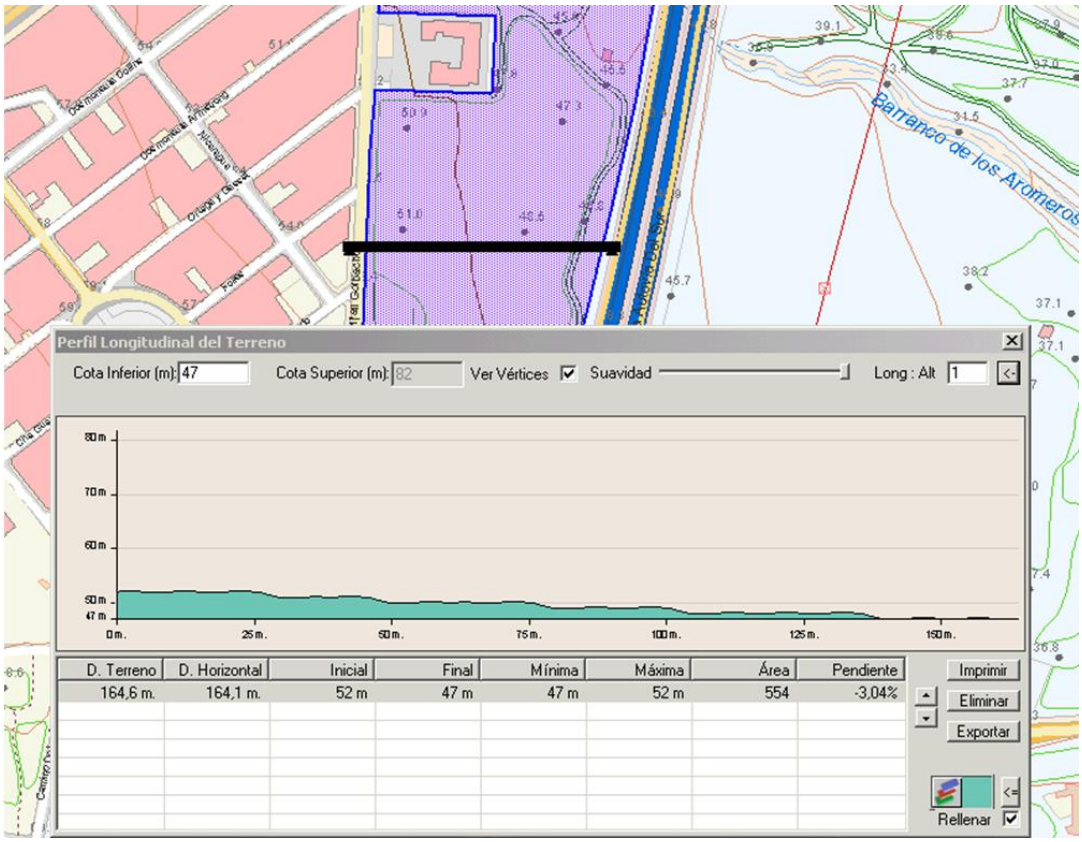


Ilustración 15.- Sección 4. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

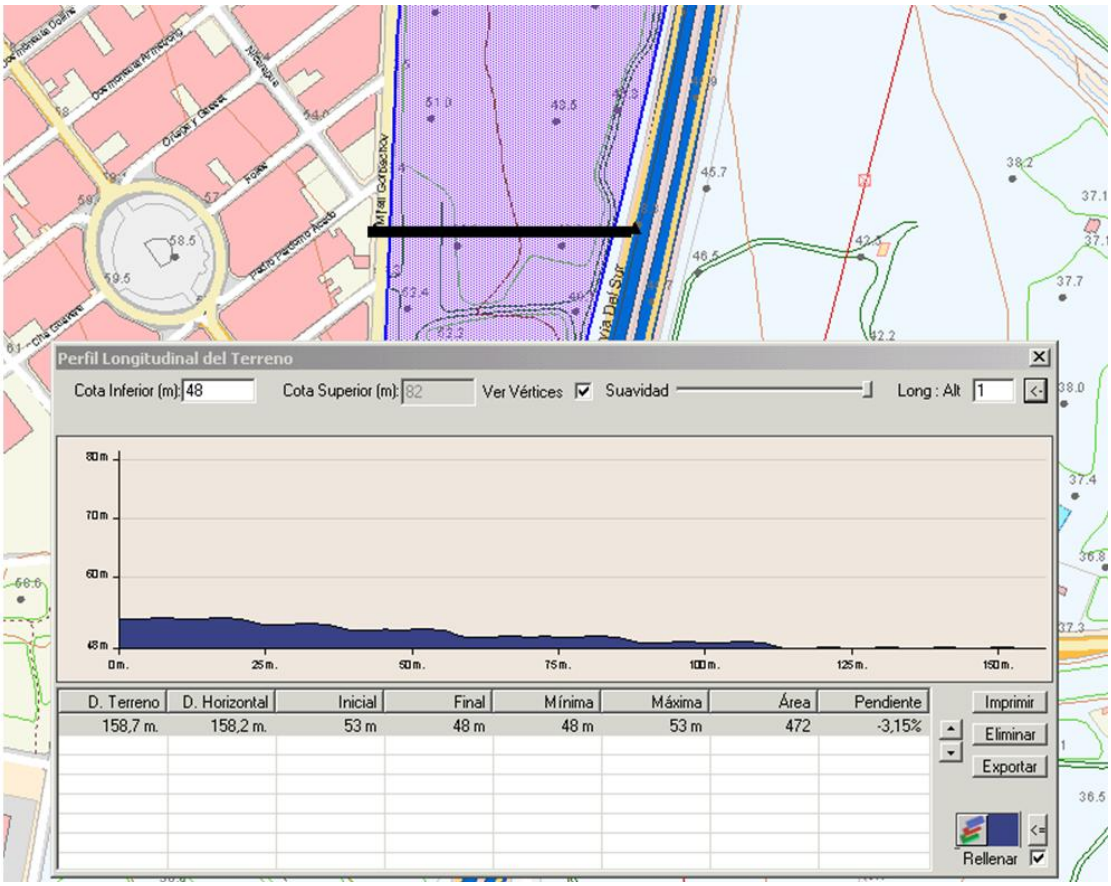


Ilustración 16.- Sección 5. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

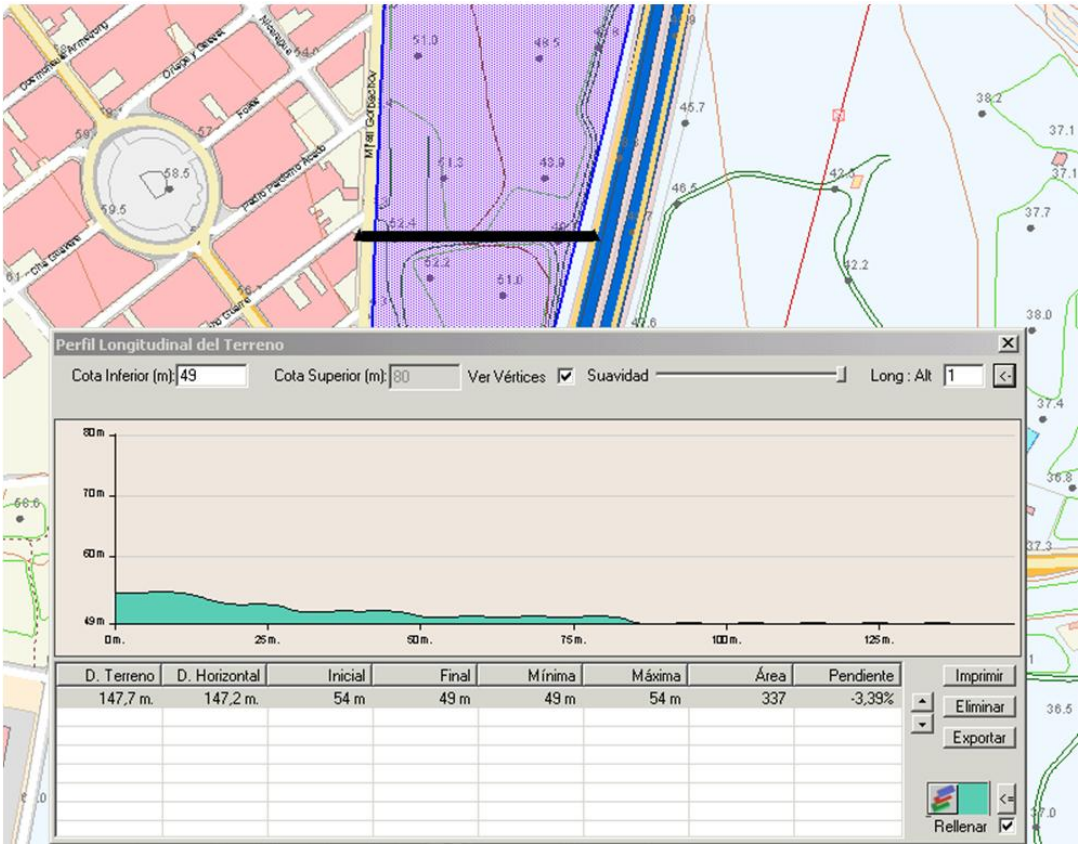


Ilustración 17.- Sección 6. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

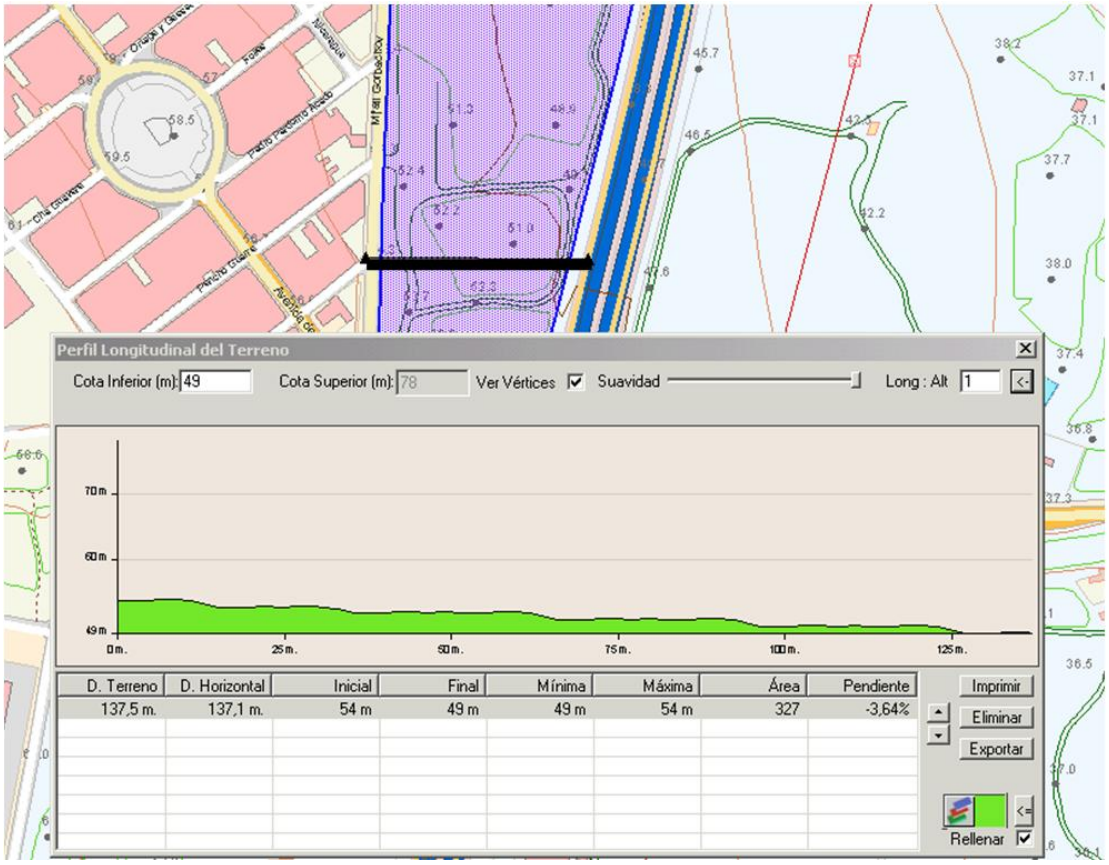


Ilustración 18 Sección 7. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

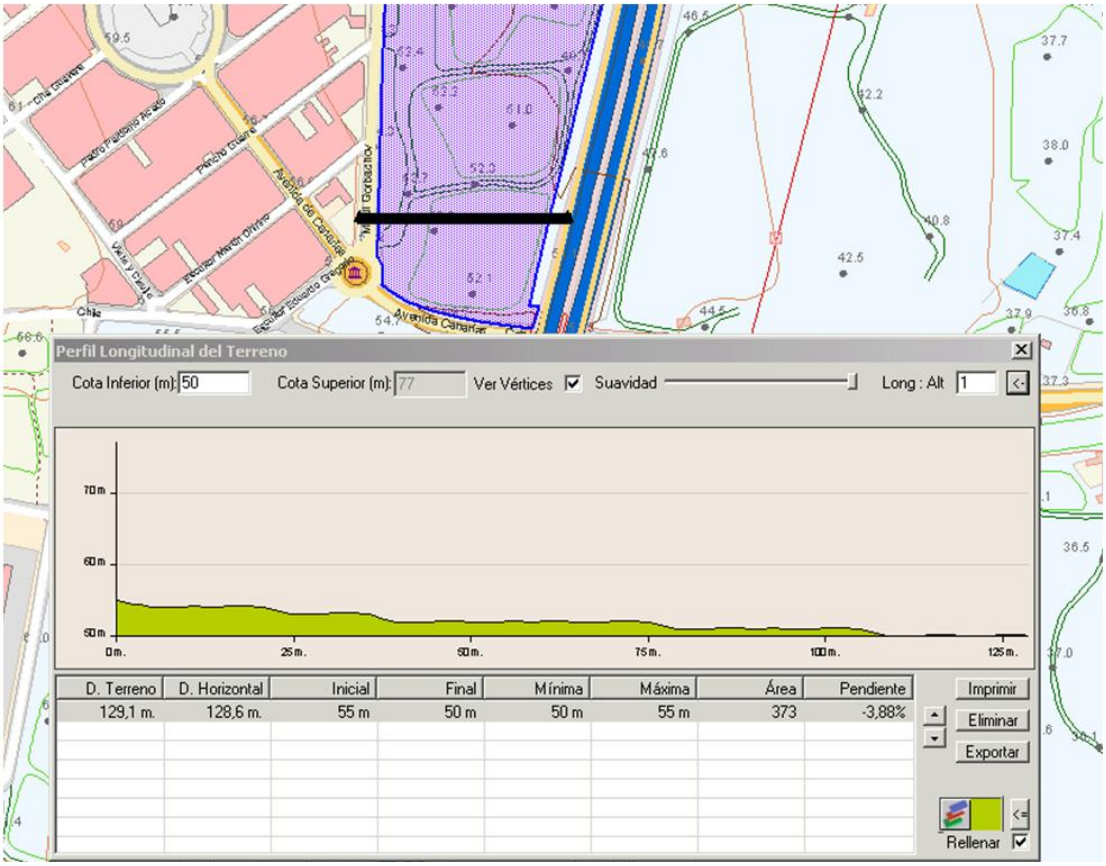


Ilustración 19.- Sección 8. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

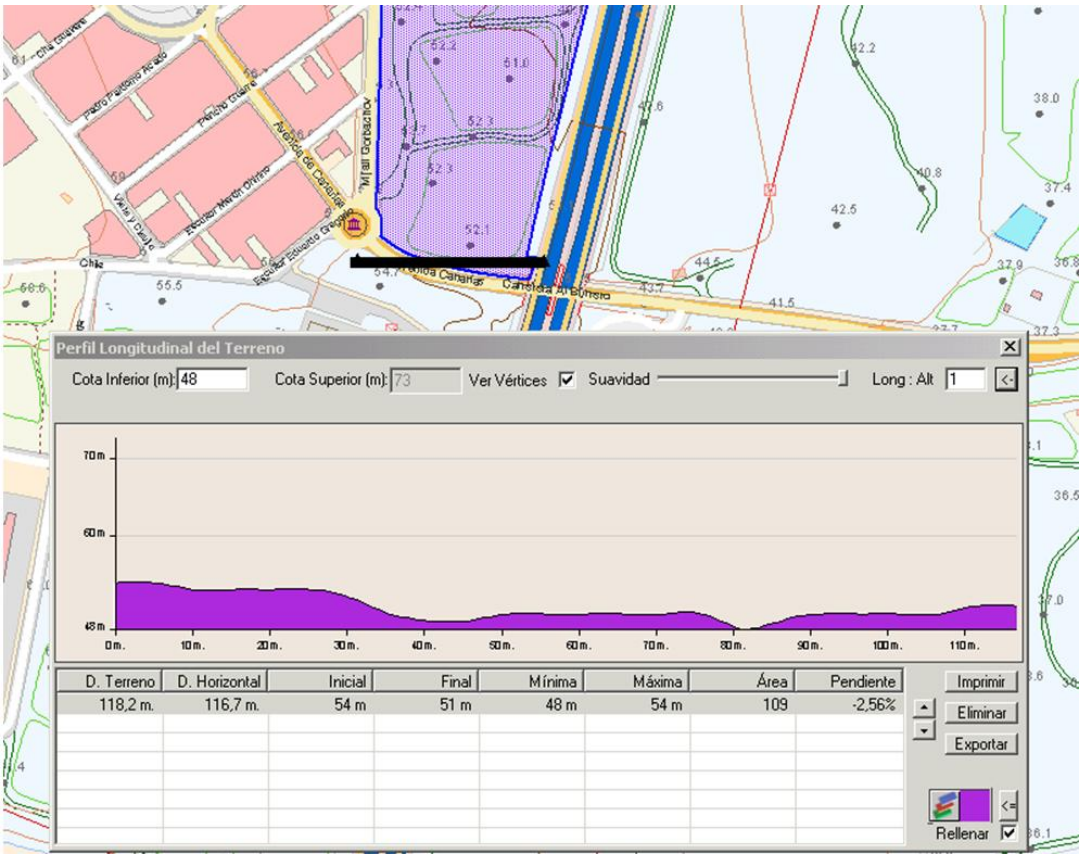


Ilustración 20.- Sección 9. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

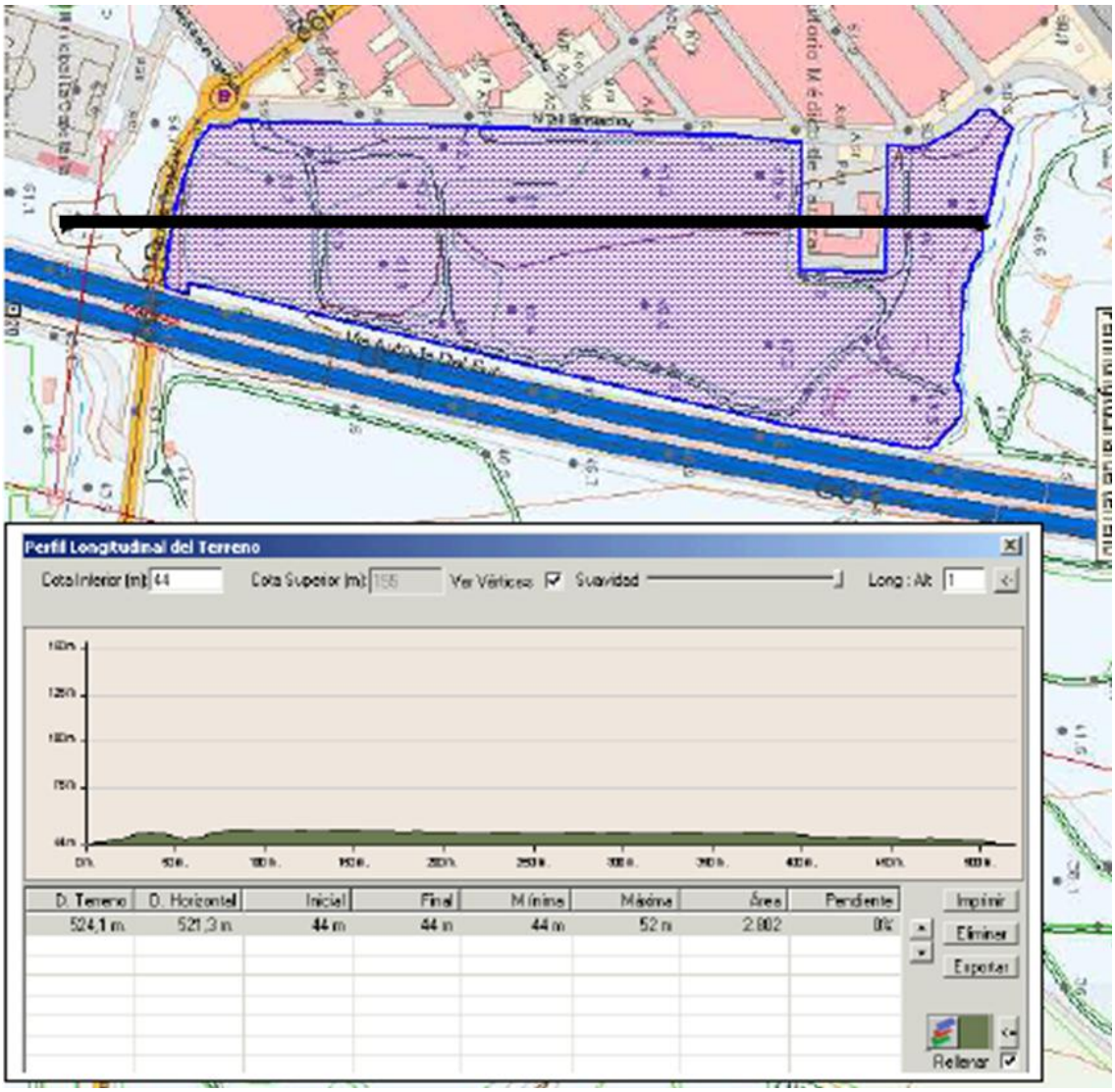


Ilustración 21.-Perfil Longitudinal. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

- Impacto Visual

10. INFORMACIÓN AMBIENTAL

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

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

correctoras, que establece el informe de Sostenibilidad Ambiental del PGO de Ingenio, para el desarrollo sostenible de los suelos de uso Terciario del municipio.

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

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

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

11. USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

11.1 USOS Y EDIFICACIONES:

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

Ilustración 22.- Imagen aérea, vuelo de 1992.

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

Ilustración 23.- Calle Mijaíl Gorbachov.

11.2 INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES:

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

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

12. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, URBANÍSTICA Y SECTORIAL

12.1 PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA

12.1.1 ZONIFICACIÓN DEL PIO/GC

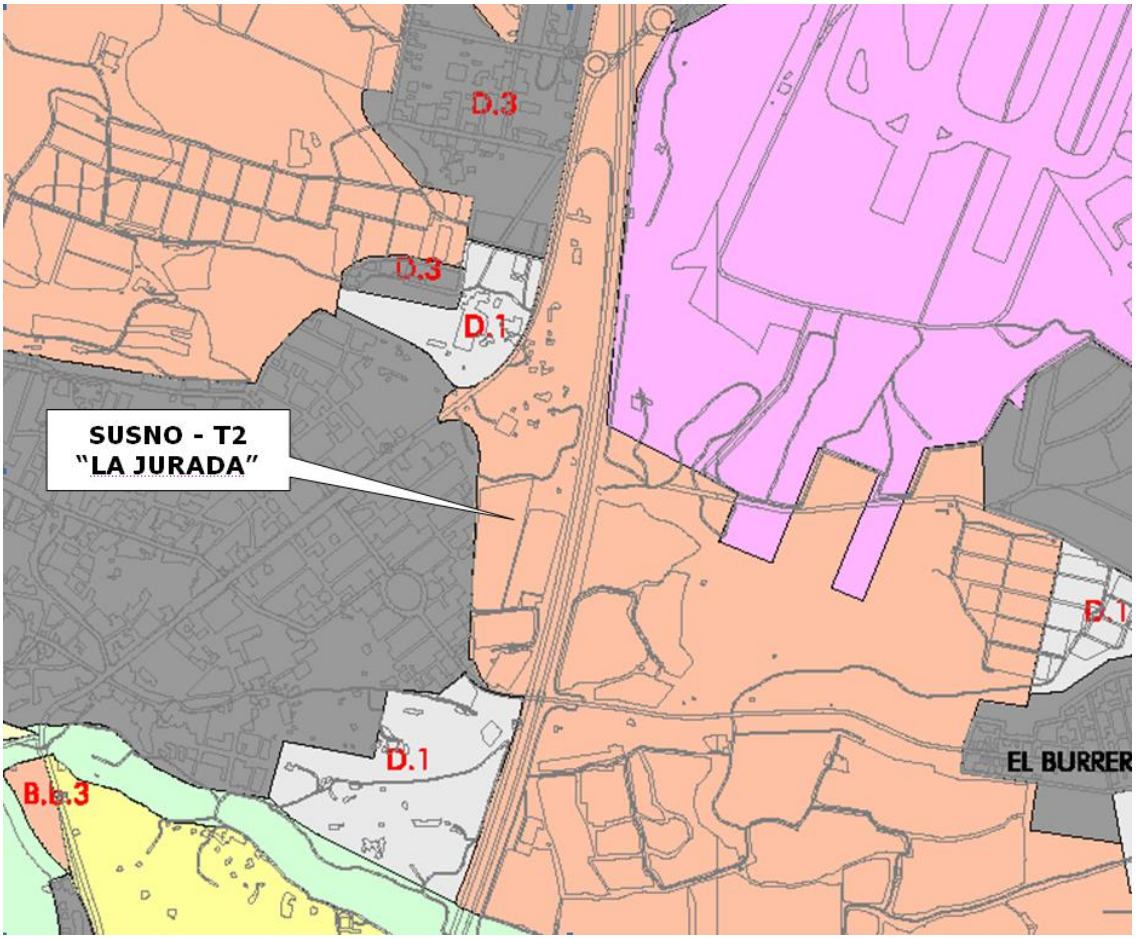


Ilustración 25.- Plano de zonificación del PIO/ GC de la zona SUSNO-T2 y zonas anexas.

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

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

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

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

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

El Sector de “La Jurada” se encuentra inserto en la Ámbito Territorial Nº2 del PIO denominado “Plataforma Litoral del Este”.

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

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

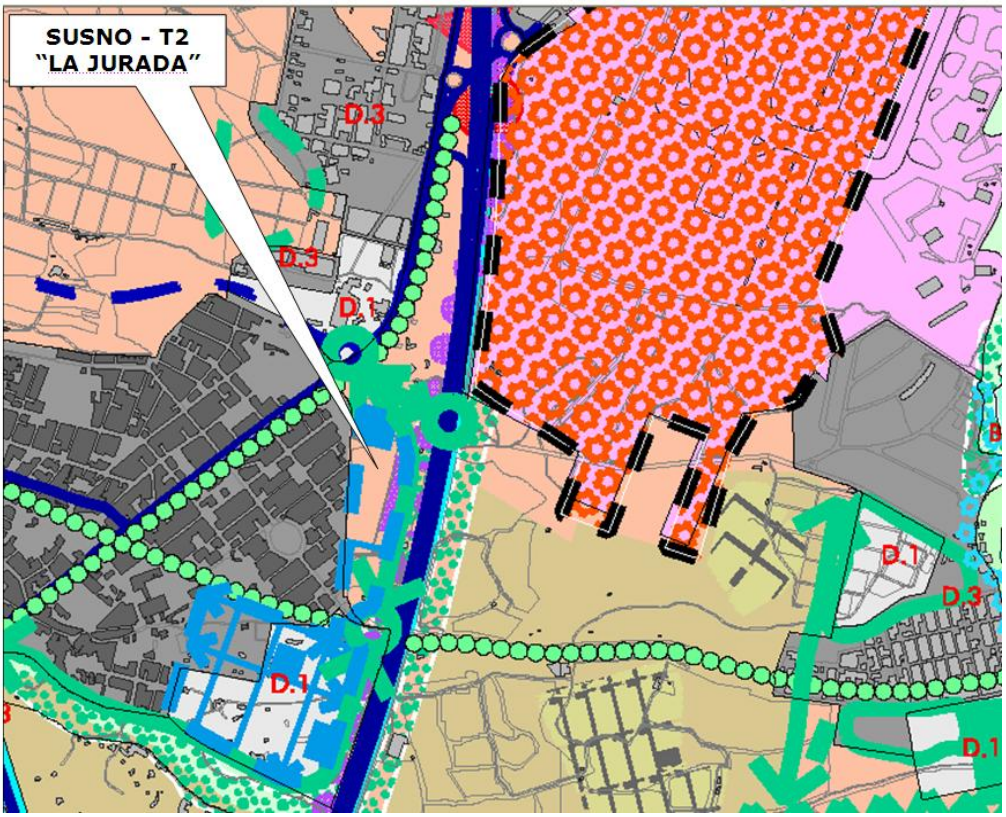


Ilustración 26.- Extracto del plano de estructura del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

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

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

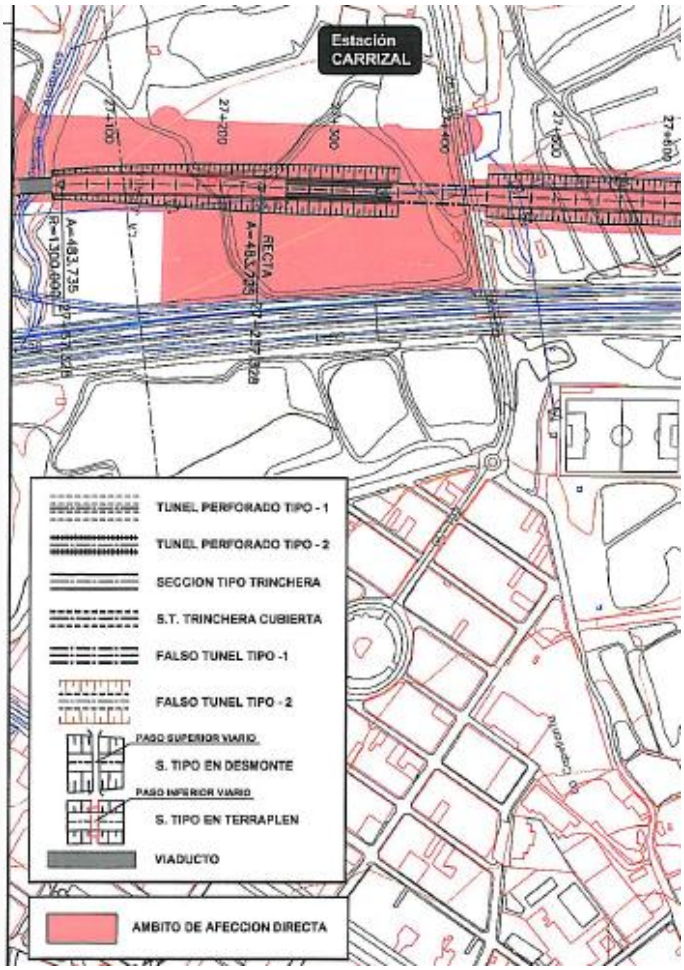


Ilustración 27.- PTP 21 Plan Territorial Especial del corredor de transporte público

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

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

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

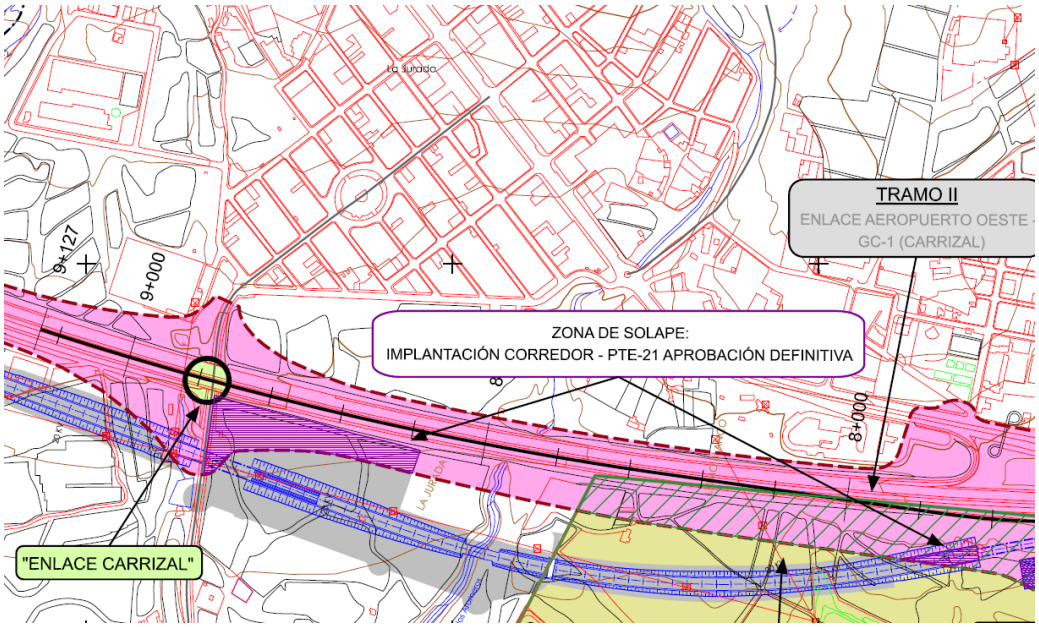


Ilustración 28.- PTE -13, Plan Territorial Especial del corredor litoral

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

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

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

…

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

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

…
3. (ND) La ordenación urbanística de ámbitos sujetos a ordenación mediante plan territorial parcial y hasta tanto dicho instrumento de ordenación se apruebe definitivamente, deberá sujetarse a las siguientes determinaciones:
a) La ordenación urbanística estará dirigida a la consecución de los objetivos señalados en el Capítulo II del Título 3 de este Volumen en relación con cada ámbito territorial, quedando prohibida cualquier previsión que impida o comprometa sensiblemente el logro de tales objetivos, debiendo preverse las limitaciones de uso o de cualquier otro parámetro urbanístico que sea preciso para garantizar el cumplimiento de los objetivos asignados al correspondiente plan territorial parcial.

12.3 PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA:

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
Núm. 77 Jueves 31 de marzo de 2011 Sec. III. Pág. 33682

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

5818 *Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria -Base Aérea de Gando.*

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

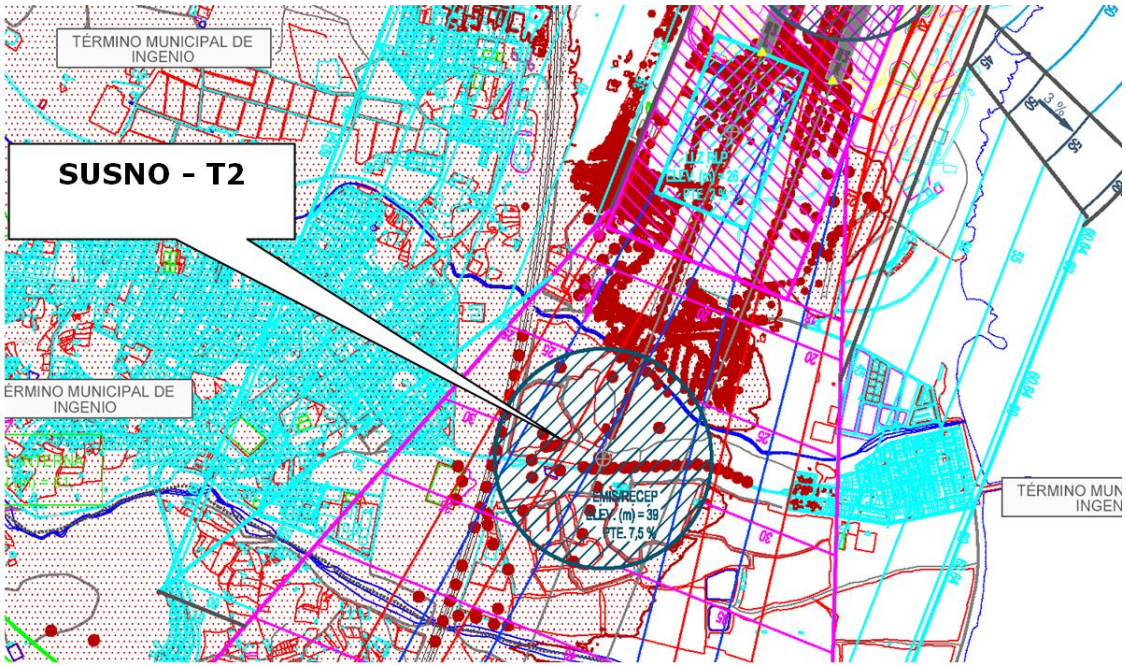


Ilustración 29.- Plano de servidumbres actualizadas, Real Decreto 417/ 2011.

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

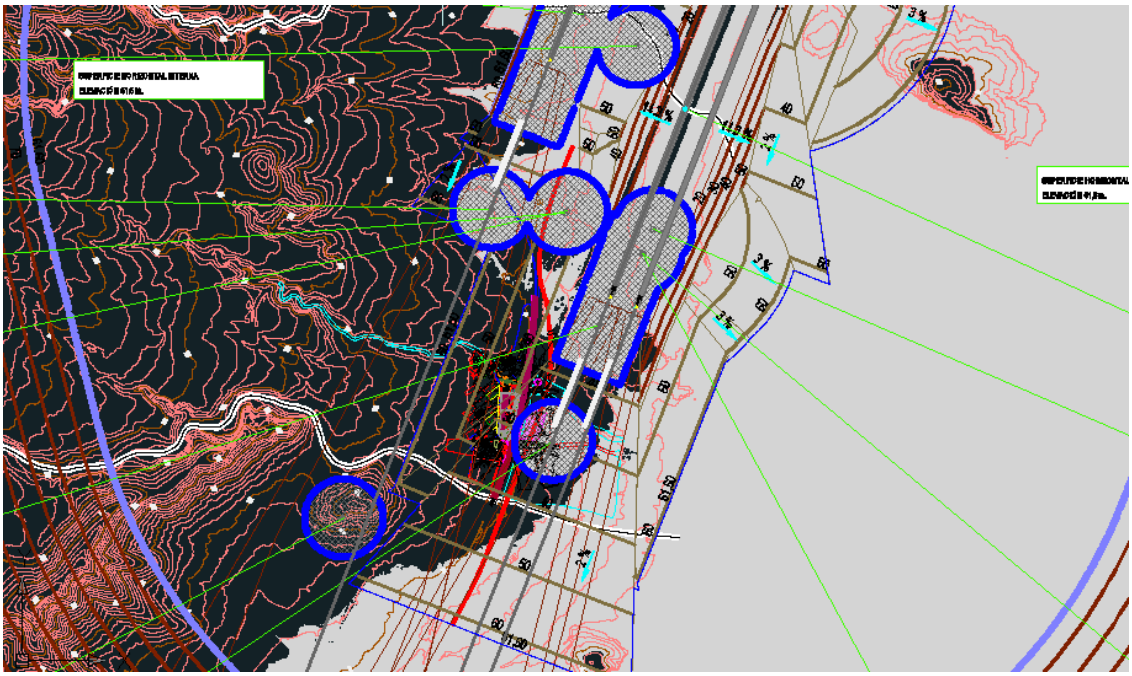


Ilustración 30.- Plano servidumbres aeronáuticas, zona Aeropuerto de Gran Canaria

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

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

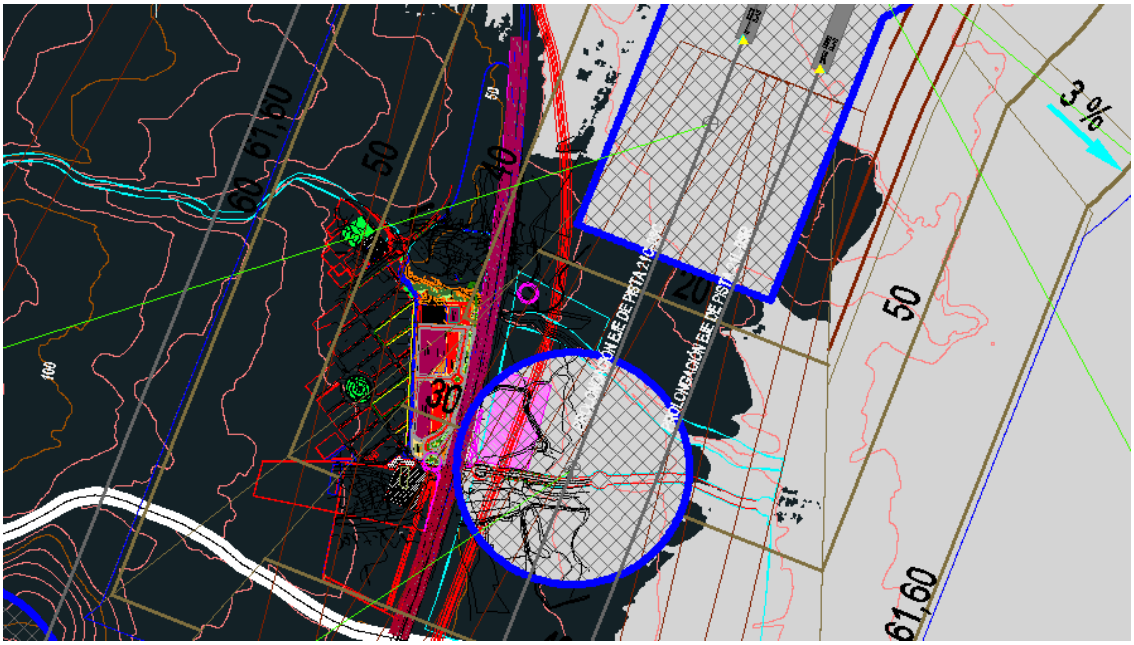


Ilustración 31.- Plano servidumbres aeronáuticas, sector de “La Jurada”.

12.3.1 INTERRELACIÓN ENTRE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS Y EL PLANEAMIENTO.

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

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

12.3.2 REAL DECRETO 1541/2003.

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

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

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

> ***MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA***
>
> *23290* ***REAL DECRETO 1541/2003****, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.*
>
> *El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, en desarrollo del artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea, recogió en una sola disposición todas las prescripciones anteriores en materia de servidumbres aeronáuticas que afectan a los aeropuertos. Análogamente, el Decreto 1844/1975, de*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

D I S P O N G O :

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

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

«Artículo séptimo.

1. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.

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

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

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

Uno. El artículo octavo queda redactado como sigue:

«Artículo octavo.

1. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.

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

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

«Artículo noveno.

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

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

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

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

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

Disposición derogatoria única*. Derogación normativa.*

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

Disposición final primera.*Título competencial.*

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

***Disposición final segunda**. Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, a 5 de diciembre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Segundo del Gobierno

y Ministro de la Presidencia,

JAVIER ARENAS BOCANEGRA

12.3.3 ESTUDIOS DE SEGURIDAD Y APANTALLAMIENTO.

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

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

Estudios de seguridad

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

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

Estudios de apantallamiento

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

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

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

12.4 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE INGENIO

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

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

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

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

Concretamente, las citadas Normas establecen:

. . .

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

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

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

B. *Respecto de las servidumbres horizontal interna y cónica, el Plan General no compromete la seguridad ni afecta la regularidad de las operaciones.*

C. *Por lo que hace referencia a las servidumbres de aproximación se establece:*

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

D. *En relación con la Servidumbre radioeléctrica,*

1. ***Las superficies de limitación de alturas de las instalaciones radioeléctricas no podrán ser sobrepasadas en altura por construcción, modificación del terreno plantación y objeto fijo alguno, salvo que se acredite mediante estudio aeronáutico que no se compromete la seguridad ni de manera significativa la regularidad de las operaciones aeronáuticas.***
2. *En las zonas de suelo urbano ubicadas dentro de los 1.500 metros desde la cabecera de la futura pista 03L y en su prolongación del eje (entre las que se encuentran Las Puntillas, Las Majoreras, Lomo Cardón), así como en el sector Vista Alegre, en donde las construcciones pueden vulnerar las superficies de limitación de alturas de las instalaciones radioeléctricas, no deben desarrollarse, dada su proximidad al*

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

3. *Las zonas de suelo Urbano incluyendo el de interés cultural ubicadas a partir de los 1.500 metros desde la cabecera de la futura pista 03L y en su prolongación del eje (entre las que se encuentran dentro de “Carrizal”, los barrios de La Capellanía, La Jurada, Barrio Nuevo, Buen Suceso y El Toril y Cuatro Palos, además del SUIC de buen Suceso), en donde las construcciones pueden vulnerar las superficies de limitación de alturas de las instalaciones radioeléctricas, no se podrán realizar modificaciones en las edificaciones existentes que supongan un incremento de la altura de las mismas, ni se podrán construir nuevas edificaciones que tengan una altura mayor que la menor de los edificios de su entorno, salvo que se acredite mediante estudio aeronáutico, que deberá aprobar la DGAC, que no se compromete la seguridad ni de manera significativa la regularidad de las operaciones aeronáuticas.*

4. ***Antes de su aprobación inicial se remitirá a la Dirección General de Aviación Civil el planeamiento de desarrollo de los sectores de Suelo Urbanizable en las que el terreno vulnere o pueda vulnerar la superficie de limitación de alturas de las Instalaciones radioeléctricas como son SUSNO I-1 “Majoreras Industrial/Lomo Cardón”, SUSNO I-2 “Lomo Cementerio”, SUSNO R-2 Lomo Cardón, SUSNO R4-B “Cuesta Caballero”, SUNS-E “Parque Aeroportuario de Actividades Económicas, SUSNO T-1 “El Paso 2000”, SUSNO T-2 “La Jurada”, SUNO T-3 “ La Capellanía”, para que emita informe preceptivo y vinculante.***

5. *En los Sistemas Generales SGEL Cementerio, Hoya del Carrizal, Cuesta Caballero, Lomo Cementerio, Lomo Cardón, y EE-1 Los Arenales, en la zona afectada por las superficies de limitación de alturas de las instalaciones radio eléctricas, no se permitirá ninguna construcción, modificación del terreno, plantación y objeto fijo alguno, salvo que se acredite mediante estudio aeronáutico, que deberá aprobar la DGAC, que no se compromete la seguridad ni de manera significativa la regularidad de las operaciones aeronáuticas.*

E. *Afección Zona de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas.*

1. *En el caso de construcciones, modificaciones del terreno, plantaciones e instalación de objeto fijo alguno dentro de la Zona de Seguridad de las Instalaciones Radioeléctricas deberá solicitarse previo consentimiento de este Centro Directivo, de acuerdo con el artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974.*

2. *No deben desarrollarse las zonas de Suelo Urbano ubicadas dentro de las Zonas de Seguridad de las Instalaciones Radioeléctricas (como son los SUCO y SUNCO de Lomo Cardón, así como el SUNS-E Parque Aeroportuario de Actividades Económicas), salvo que se acredite mediante estudio aeronáutico, que deberá aprobar la DGAC, que no se compromete la seguridad ni de manera significativa la regularidad de las operaciones aeronáuticas.*

3. *Antes de su aprobación inicial se remitirá a la Dirección General de Aviación Civil el planeamiento de desarrollo de los sectores de Suelo Urbanizable que se encuentren dentro de la zona de seguridad de las instalaciones radioeléctricas, para que emita informe preceptivo y vinculante.*

F. *Los derechos y deberes de los propietarios de los sectores por Servidumbres Aeronáuticas, que constituyan limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, serán los establecidos por la legislación aplicable en la materia.*

G. *La construcción de cualquier edificio o estructura (postes, antenas, etc) dentro de las Zonas del término municipal afectadas por Servidumbres Aeronáuticas requerirá inexcusablemente resolución previa favorable de la Dirección General de Aviación Civil, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas.*

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

1. *Ley 48/60 de 21 de julio (BOE nº 173, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (BOE nº 312, de 30 de diciembre).*

2. *Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre de 2003 (BOE nº 276, de 18 de noviembre).*

3. *Decreto 584/72, de 24 de febrero (BOE nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto (BOE nº 218, de 11 de septiembre) y por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (BOE nº 303, de 19 de diciembre)*

4. *Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria aprobado el 20 de septiembre de 2001 por Orden del Ministerio de la Presidencia (BOE nº 234, de 29 de septiembre).*

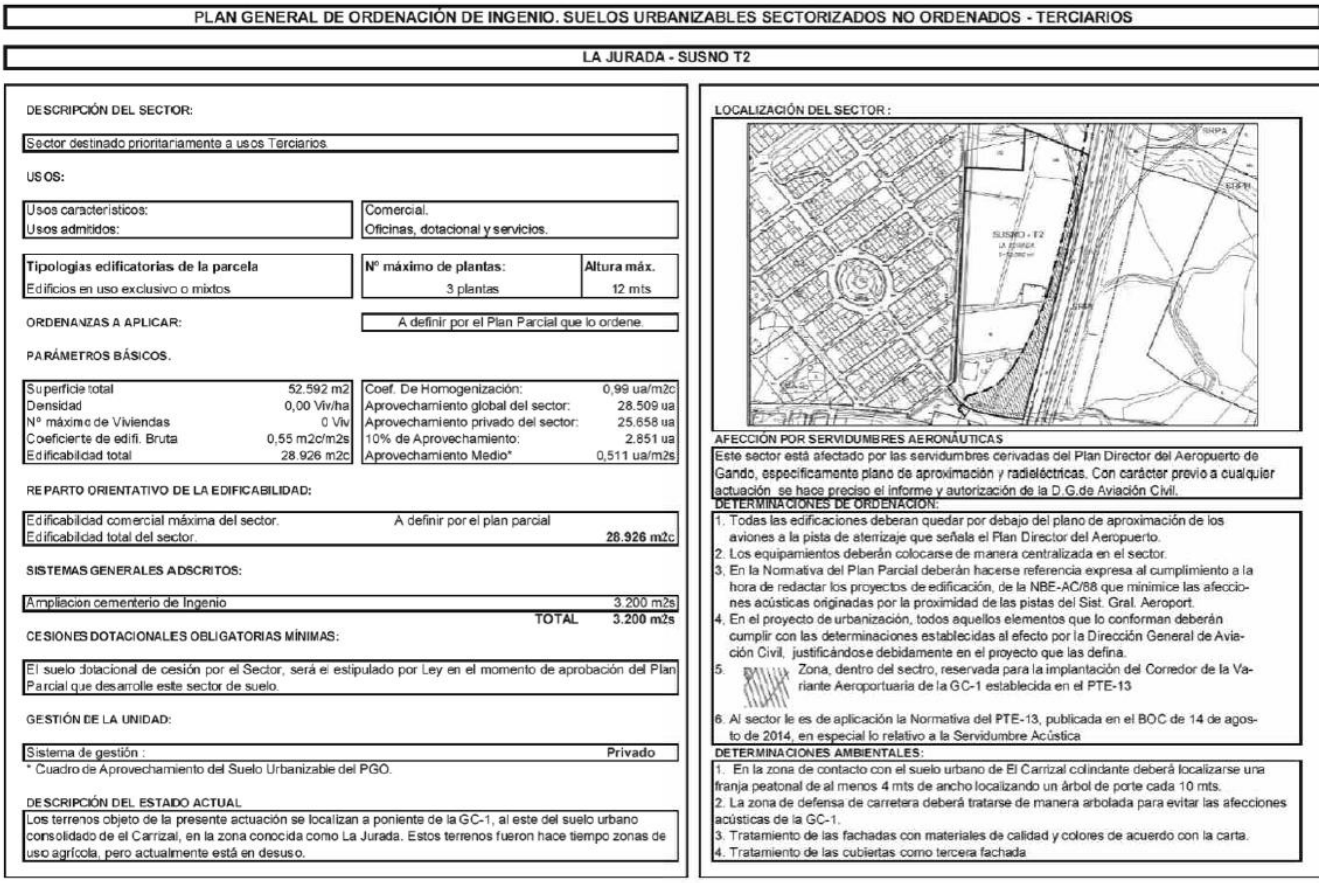
5. *Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (BOE nº 292, de 7 de diciembre).*

6. *Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE nº 162, de 8 de julio).*

7. *Las Huellas de ruido que figuran en l Plan Director del Aeropuerto de Ingenio aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001 (BOE nº 234, de 29 de septiembre.*

. . .

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



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

LA JURADA - SUSNO T2

DESCRIPCIÓN DEL SECTOR:

Sector destinado prioritariamente a usos Terciarios.

USOS:

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

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

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

PARÁMETROS BÁSICOS.

Superficie total	52.592 m2	Coef. De Homogenización:	0,99 ua/m2c
Densidad	0,00 Viv/ha	Aprovechamiento global del sector:	28.509 ua
Nº máximo de Viviendas	0 Viv	Aprovechamiento privado del sector:	25.658 ua
Coeficiente de edifi. Bruta	0,55 m2c/m2s	10% de Aprovechamiento:	2.851 ua
Edificabilidad total	28.926 m2c	Aprovechamiento Medio*	0,511 ua/m2s

REPARTO ORIENTATIVO DE LA EDIFICABILIDAD:

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

SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS:

Ampliacion cementerio de Ingenio	3.200 m2s
TOTAL	3.200 m2s

CESIONES DOTACIONALES OBLIGATORIAS MÍNIMAS:

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

GESTIÓN DE LA UNIDAD:

Sistema de gestión :	Privado

* Cuadro de Aprovechamiento del Suelo Urbanizable del PGO.

DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL

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

LOCALIZACIÓN DEL SECTOR:

AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

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

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

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

DETERMINACIONES AMBIENTALES:

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

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

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

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

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

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

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

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

PARÁMETROS BÁSICOS	
Superficie total:	52.592 m2
Densidad:	0,00 Viv/ha
Nº máximo de viviendas:	0 Viv
Coeficiente de edificabilidad Bruta:	0,55 m2c/m2s
Edificabilidad total:	28.926 m2c
Coeficiente de Homogenización:	0,99 ua/m2c
Aprovechamiento global del sector:	28.509 ua
Aprovechamiento privado del sector:	25.658 ua
10% de Aprovechamiento:	2.851 ua
Aprovechamiento Medio:	0,511 ua/m2s

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

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

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

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

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

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

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

12.5 INTEGRACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PGO CON LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

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

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

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

Las diferencias entre determinaciones para el SUSNO-T2 “La Jurada” recogidas en aquella Adaptación del PGO a la Ley 19/2003, y las que finalmente operan actualmente para dicho Sector en el vigente PGO,no tenían una entidad importante, las cuales se concretan en que el ámbito era algo mayor, por haberlo extendido hacia el Norte hasta el cauce del barranco de Los Aromeros lo que ampliaba la superficie total en 4.829 m^2. (+9.1%), y, como consecuencia de ello, la edificabilidad total crecía en 1.507 m^2c. (+5.2%).

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

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

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

13. ANÁLISIS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

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

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

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

En Las Palmas de Gran Canaria, marzo de 2021

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Fdo.: Julio Rodríguez Márquez

Colegiado 10.185

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

PLANOS DE INFORMACIÓN

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

PLANOS DE INFORMACIÓN

EMPRESA CONSULTORA

GIPIC

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

I.1 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

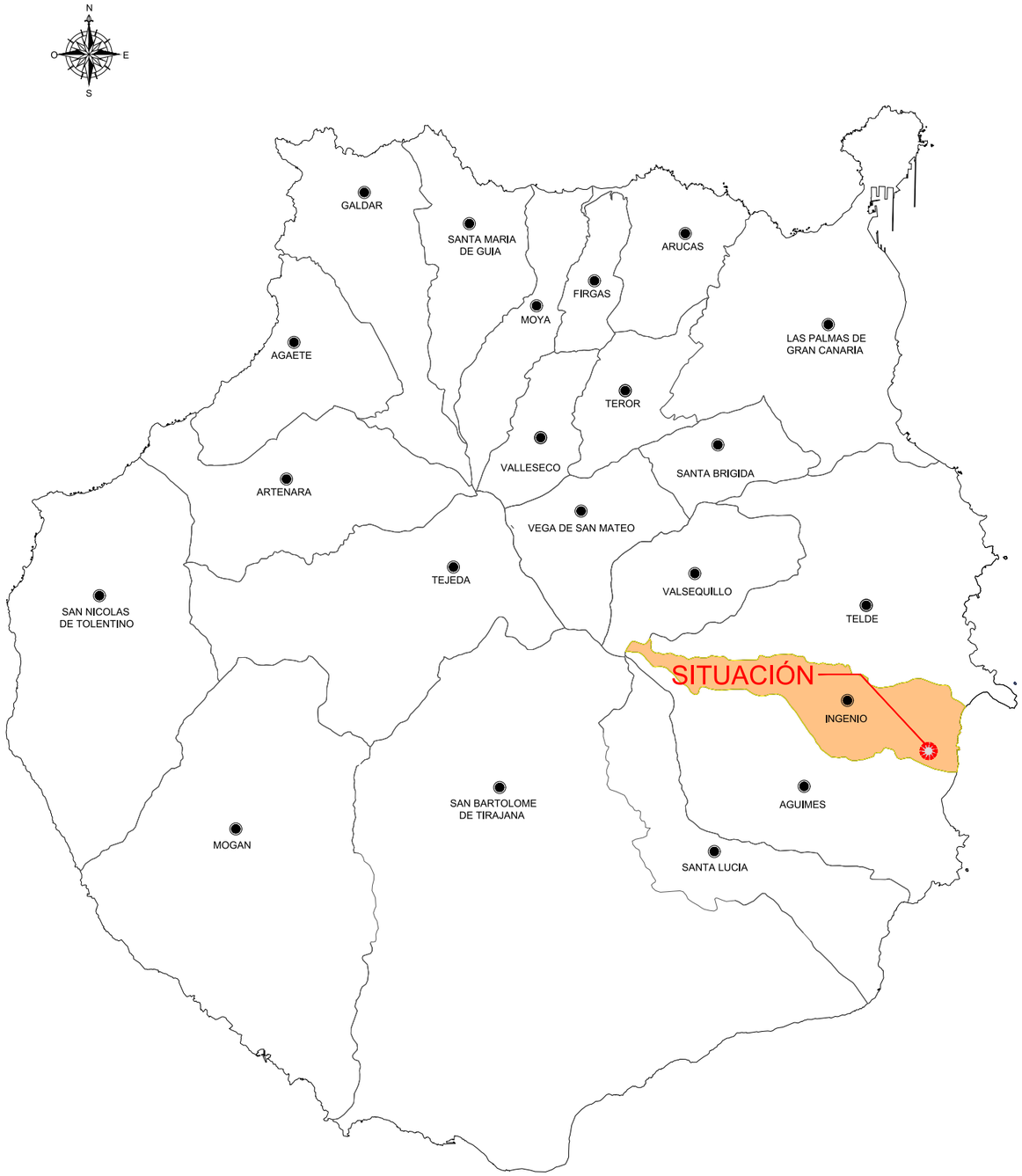
I.1 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

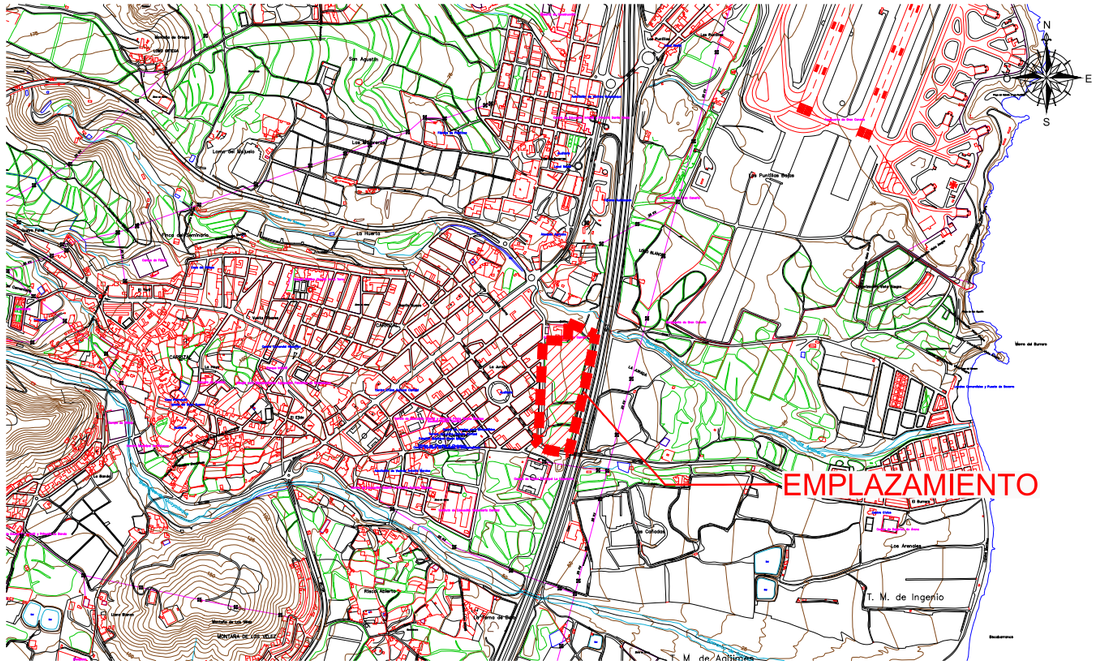
T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

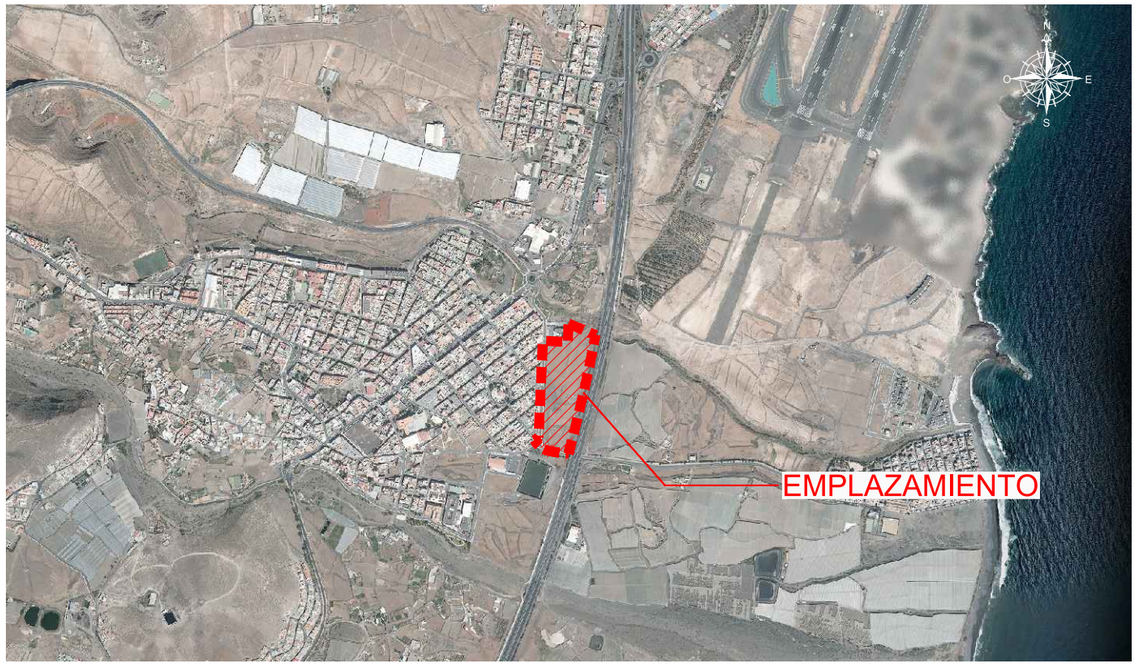
EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



SITUACIÓN
ESCALA 1/125.000



EMPLAZAMIENTO
ESCALA 1/10.000



FOTOGRAFÍA AÉREA
ESCALA 1/10.000

PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS UNE A-1 ORIGINALES: INDICADAS GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE INFORMACIÓN. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO	PLANO Nº I.1	FECHA MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

I.2 ACCESOS Y CONEXIONES

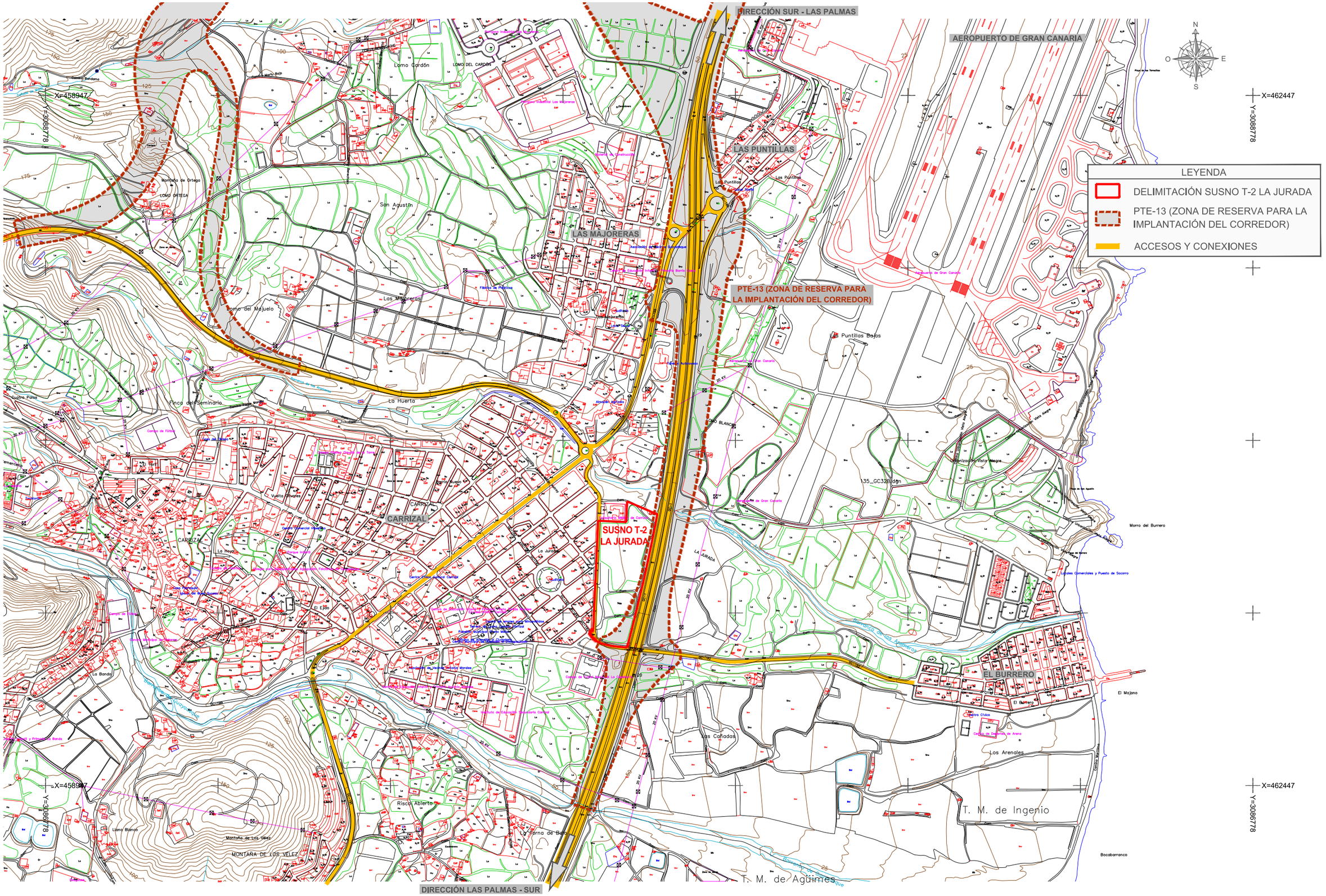
I.2 ACCESOS Y CONEXIONES

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/5000 (0 100 200 300 m; 50); UNE A-1 ORIGINALES; GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE INFORMACIÓN. ACCESOS Y CONEXIONES	PLANO Nº: I.2	FECHA: MARZO 2021; HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

I.3 ESTADO ACTUAL

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

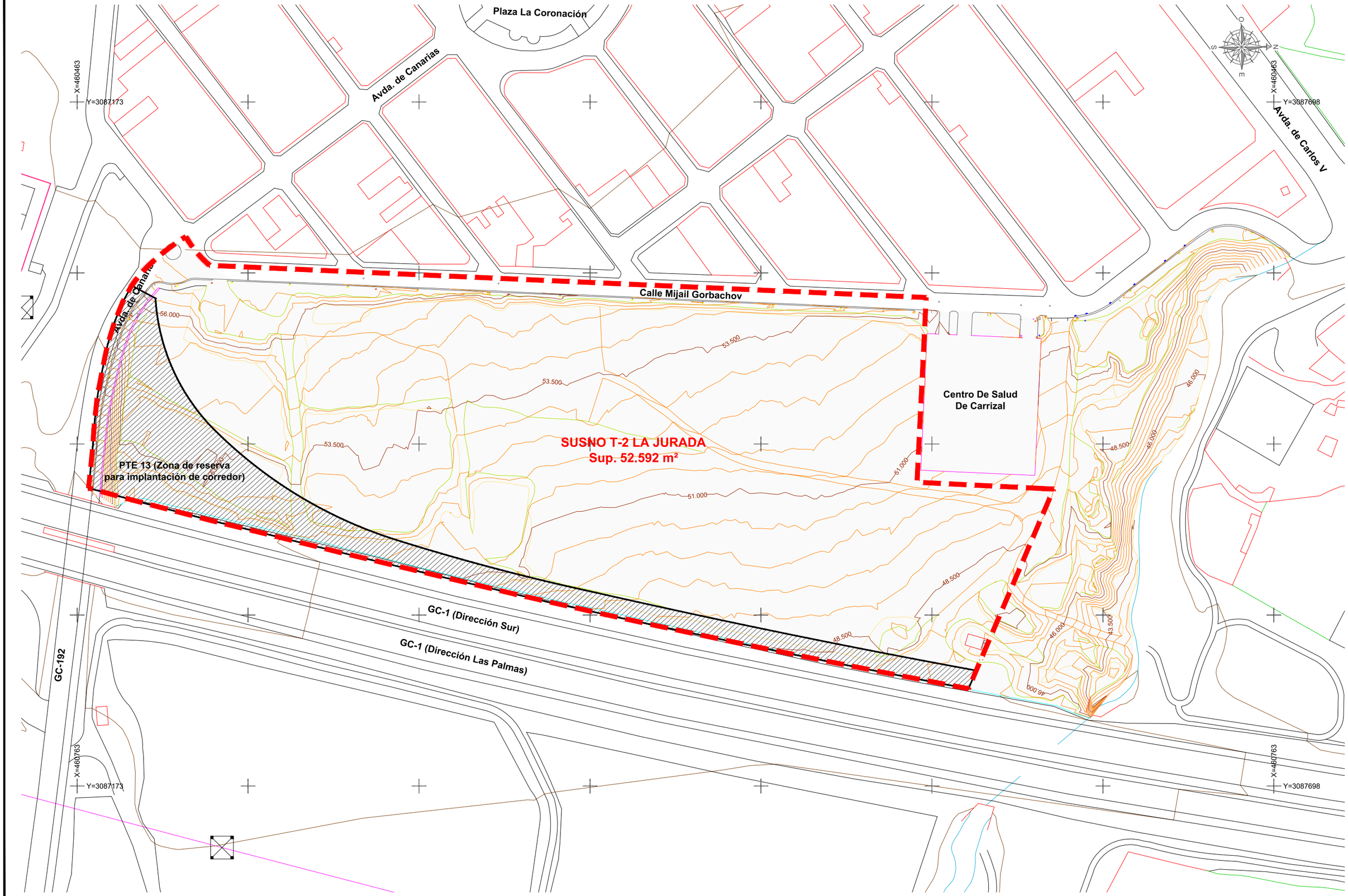
T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

I.3 ESTADO ACTUAL

EMPRESA CONSULTORA

GIPIC



PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/750 0 10 20 30 m 5 UNE A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE INFORMACIÓN. ESTADO ACTUAL	PLANO Nº I.3	FECHA MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

I.4 SERVICIOS EXISTENTES

I.4 SERVICIOS EXISTENTES

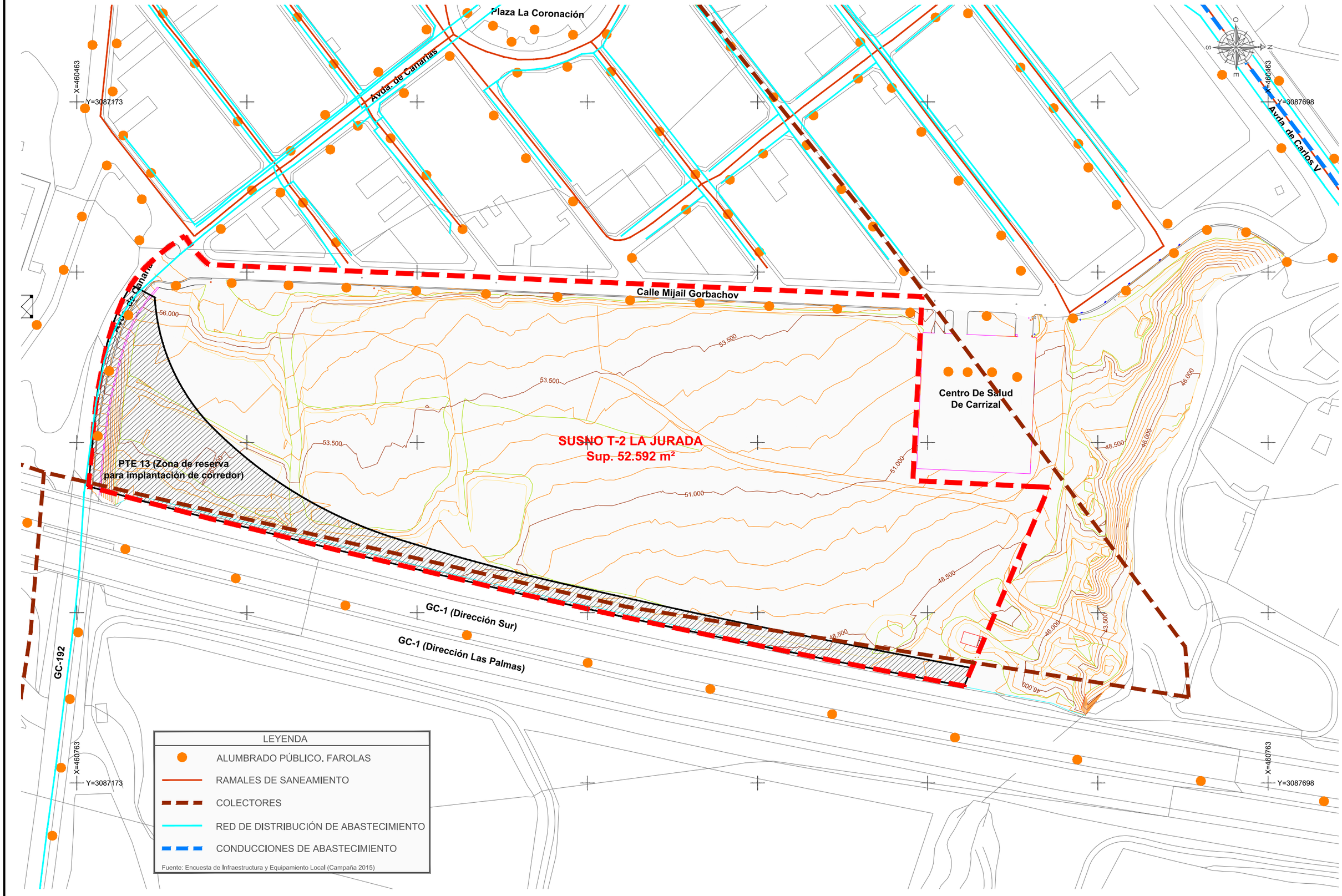
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA

GIPIC



PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/750 0 10 20 30 m 5 UNE A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE INFORMACIÓN. SERVICIOS EXISTENTES	PLANO Nº I.4	FECHA MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

I.5 PLANEAMIENTO VIGENTE

I.5 PLANEAMIENTO VIGENTE

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

SUELO URBANO
- SUCO — SUELO URBANO CONSOLIDADO
- SUNCO — SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
- SUIC — SUELO URBANO DE INTERES CULTURAL

SUELO URBANIZABLE
- SUS — SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO (D EN DESARROLLO, O ORDENADO DESDE EL PLAN)
- SUSNO — SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO (R RESIDENCIAL, I INDUSTRIAL, T TERCIARIO)
- SUNS — SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO (E ESTRATEGICO, D DIFERIDO)

SISTEMAS GENERALES
- SGEL — SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES
- SGEQ — SISTEMA GENERAL EQUIPAMIENTOS
- SGAG — SISTEMA GENERAL AGRARIO
- SGPC — SISTEMA GENERAL PECUARIO
- SGA — SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO

SUELO RÚSTICO
- SRPN — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN NATURAL
- SRPP — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA
- SRPH — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN HIDROLÓGICA
- SRPCO — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN COSTERA
- SRPCU — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN CULTURAL
- SRPA — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN AGRARIA
- SRPE — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE ENTORNOS
- SRPM — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN MINERA
- SRPI — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
- SRPT — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN TERRITORIAL
- AR — SUELO RÚSTICO DE ASENTAMIENTO RURAL
- YA — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN AGRARIA

- SERVIDUMBRE RADIOELECTRICA
- TWR

AFECCIONES ACUSTICAS
- 60 dB (DIA)
- 50 dB (NOCHE)

T.M. VALSEQUILLO · T.M. TELDE · INGENIO · T.M. AGÜIMES · CARRIZAL · Aeropuerto · NORTE

SGEL — PASEO MARÍTIMO
PLAN DIRECTOR AEROPUERTO
SUSNO - T1 — PASO 2.000 — S=44.210m2
SUSNO - T2 — LA JURADA — S=32.592m2
SUSED — LA CAPELLANIA — S=87.353m2
SRPT — LOS ARENALES — S=178.405m2
SUNCO — VISTA ALEGRE
SUCO — BURRERO NORTE
SUCO — EL BURRERO
SGEL — PARQUE MARITIMO EL BURRERO
SRPCU — PARQUE ARQUEOLOGICO
PROTECCIÓN DE DEFENSA
PROTECCIÓN DE COSTAS 20 m.
PROTECCIÓN DE COSTAS 500 m.
PROTECCIÓN DE COSTAS 100 m.
DESLINDE MARÍTIMO TERRESTRE
SGV-A1 · ZYA · SRPA · SRPH · SRPP · SRPT · SRPI · SRPCO · SUNCO · SUCO · SRPCU

EQUIPO REDACTOR:
ALVAREZ, ALVAREZ Y NAVARRO, arquitectos, S.L.

DILIGENCIA. Para hacer constar que el presente documento fue aprobado por el Pleno Corporativo en sesión de fecha 16 JUN. 2005
Villa de Ingenio, a 17 JUN. 2005
EL SECRETARIO GENERAL EN FUNCIONES,
Fdo: Domingo Arias Rodríguez

ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE LA VILLA DE INGENIO

LA C.O.T.M.A.C. ACORDÓ EL 22 DE JUNIO DE 2005 MANTENER LA SUSPENSIÓN DE LOS SIGUIENTES SECTORES Y ÁMBITOS DE SUELO:
-POLÍGONO AGROPECUARIO
-SECTOR SUSO R-1
-SECTORES SUSNO T-1 "EL PASO 2000" Y SUSNO T-2 "LA JURADA"
LAS PALMAS DE G.C.A. 23 DE NOVIEMBRE DE 2005
EL SECRETARIO DE LA C.O.T.M.A.C.
JUAN JOSE SANTANA RODRÍGUEZ

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de fecha 29-11-04 y 22-06-05 acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente
Las Palmas de G.C. 23 - 11 - 05
El Secretario de la Comisión

PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: SIN ESCALA (UNE A-1 ORIGINALES / GRÁFICAS)	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE INFORMACIÓN. PLANEAMIENTO VIGENTE	PLANO Nº: I.5	FECHA: MARZO 2021 · HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

I.6 CATASTRO

I.6 CATASTRO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

I.6 CATASTRO

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

	Referencia Catastral	Polígono	Parcela	Subparcela Edificación	Superficie m²	Titular / es.
	35012A00100065	001	65	b	48.515	-
	35012A00100065	001	65	Edif.	68	-
	-	-	-	vial	3.342	-
	35012A00109008	001	9008	vial	163	-
	35012A00109011	001	9011	vial	504	-

Plaza La Coronación

Avda. de Canarias

Avda. de Carlos V

Calle Mijail Gorbachov

35012A00100065

SUSNO T-2 LA JURADA
Sup. 52.592 m²

35012A00109008

PTE 13 (Zona de reserva
para implantación de corredor)

0575501DR6807N

Centro De Salud
De Carrizal

GC-1 (Dirección Sur)

GC-1 (Dirección Las Palmas)

GC-192

35012A00109011

X=460463
Y=3087173

X=460463
Y=3087698

X=460763
Y=3087173

X=460763
Y=3087698

PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/750 (0 10 20 30 m / 5); UNE A-1 ORIGINALES; GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE INFORMACIÓN. CATASTRO	PLANO Nº: I.6	FECHA: MARZO 2021; HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

I.7 CLINOMÉTRICO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

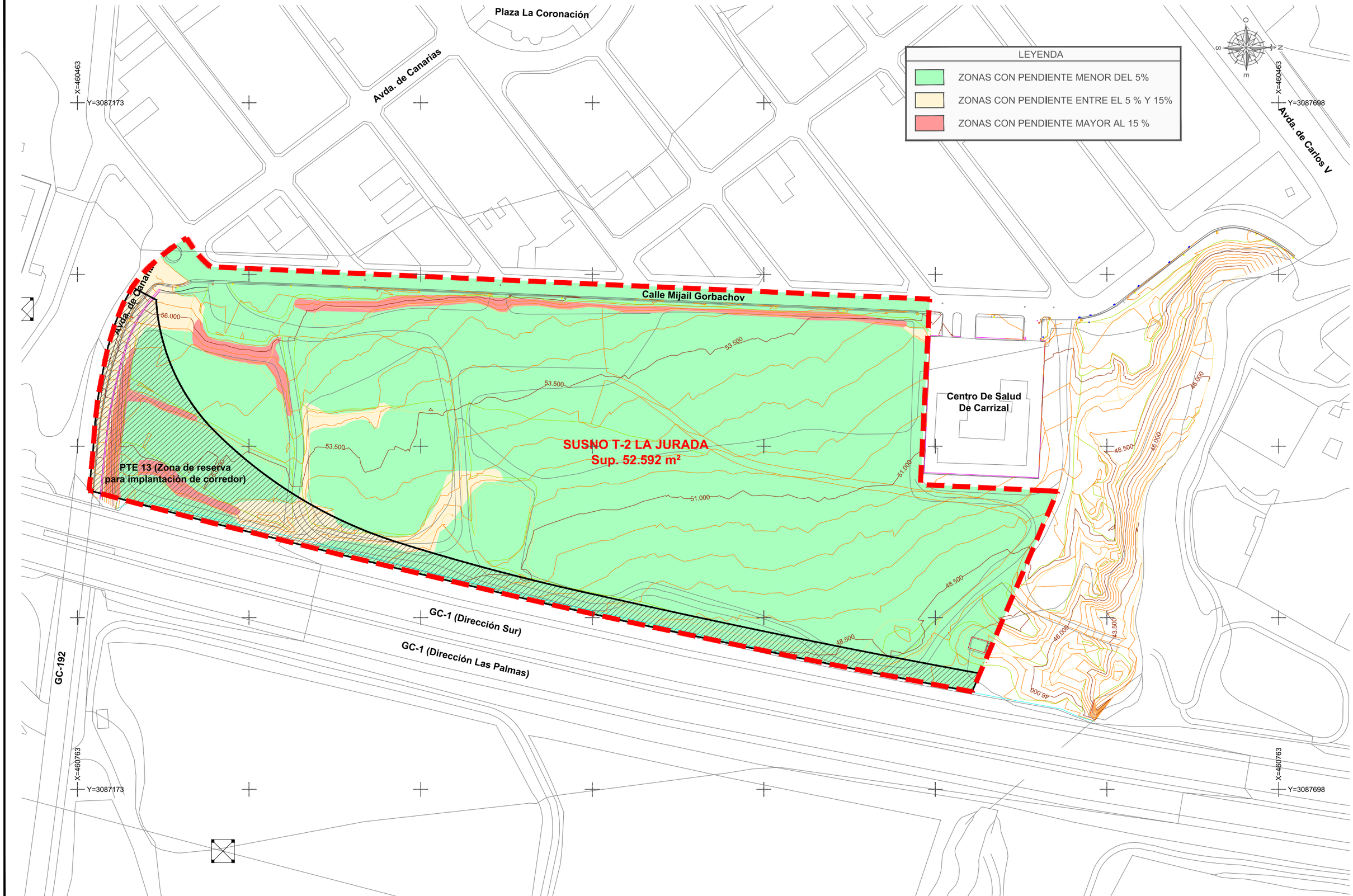
T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

I.7 CLINOMÉTRICO

EMPRESA CONSULTORA

GIPIC



PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/750 (UNE A-1 ORIGINALES); 0 10 20 30 m, 5 (GRÁFICAS)	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE INFORMACIÓN. CLINOMÉTRICO	PLANO Nº: I.7	FECHA: MARZO 2021; HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

I.8 HIPSOMÉTRICO

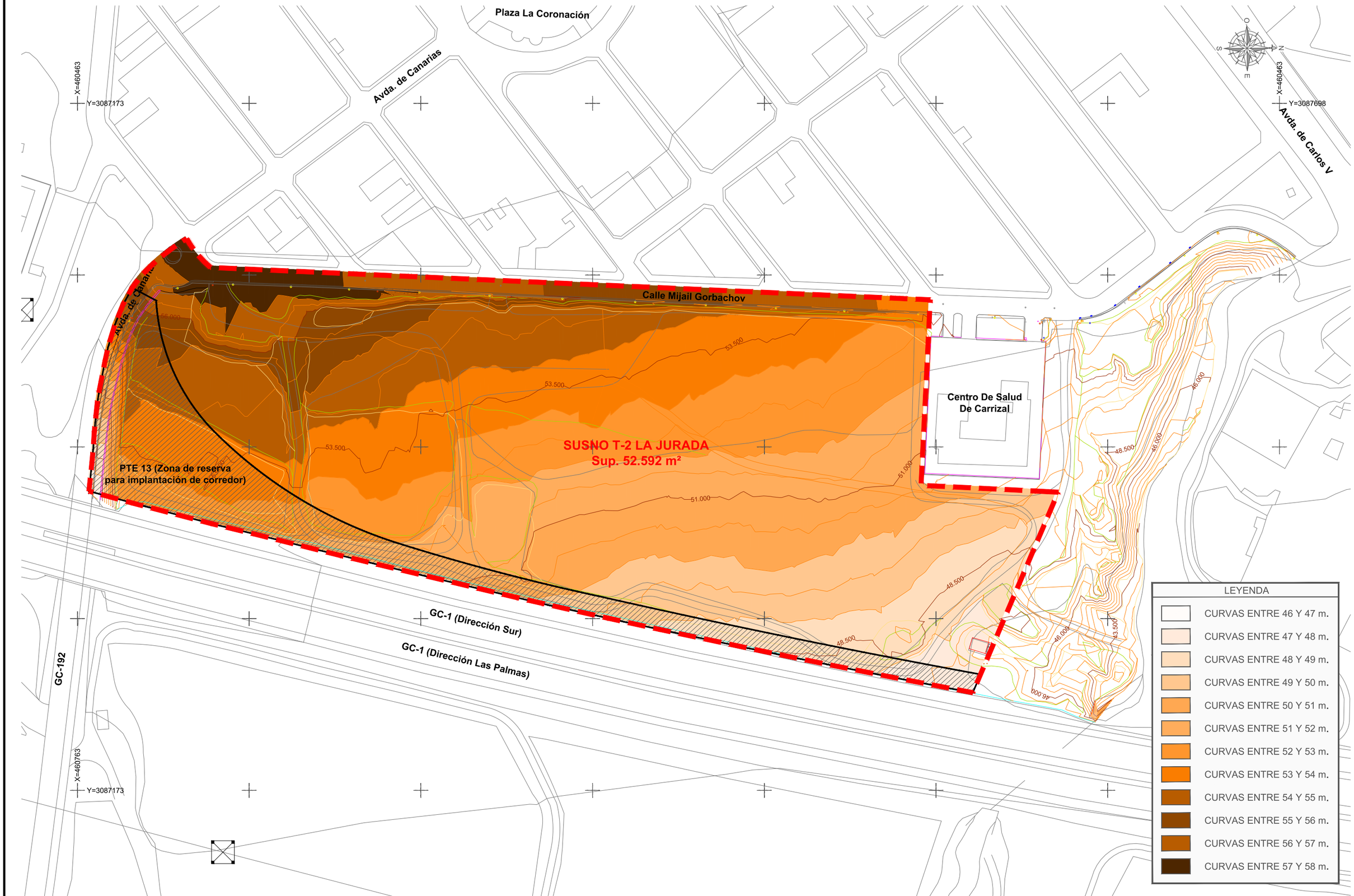
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

I.8 HIPSOMÉTRICO

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/750; 0 10 20 30 m; 5; UNE A-1 ORIGINALES; GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE INFORMACIÓN. HIPSOMÉTRICO	PLANO Nº: I.8	FECHA: MARZO 2021; HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

ANEXOS

ANEXOS

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

ANEXO 1. ANÁLISIS INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA EN EL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA", (EL CARRIZAL), EN EL T.M. DE INGENIO (GRAN CANARIA)

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

ANEXO 1. ANÁLISIS INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA EN EL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA", (EL CARRIZAL), EN EL T.M. DE INGENIO (GRAN CANARIA)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

ANEXO 1.- ANÁLISIS INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA EN EL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE S.U.S.N.O-T2 “LA JURADA”, (EL CARRIZAL), EN EL T.M. DE INGENIO (GRAN CANARIA)

INDICE

1. ANTECEDENTES 3
2. SITUACIÓN ACTUAL 3
3. PROPUESTA DE INTEGRACIÓN PAISAJISTICA 4
4. EFECTOS SOBRE EL PAISAJE 5
5. MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS 5

1. ANTECEDENTES

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

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

En base a esto, el siguiente documento analiza la integración paisajística del sector que desarrolla el presente Plan Parcial.

El Plan Parcial SUSNO-T2, entre los objetivos ambientales y de ordenación que presenta, se encuentra el de potenciar el paisaje como elemento de identidad social y cultural y mejorar la calidad visual del paisaje, evitando la ubicación de elementos que desvirtúen los valores paisajísticos del entorno, con una mayor integración ambiental de las instalaciones de producción y transporte de la energía.

Además, se busca integrar los comercios en el paisaje, adecuando el diseño de las infraestructuras y edificaciones al paisaje e incorporando recomendaciones estéticas o medidas correctoras.

2. SITUACIÓN ACTUAL

Desde el punto de vista paisajístico, las características más relevantes del ámbito de desarrollo del plan Parcial son su carácter llano y árido, destacando asimismo la mayor parte del espacio por definir un paisaje antrópico utilizado durante años para el aparcamiento de vehículos pesados municipales. Esta antropización es debida a la presencia de población, que se aglutina en el área urbana formada por los núcleos de El Carrizal, Las Majoreras, todos ellos vinculados a la autopista GC-1.

Esta infraestructura viaria hace que la zona se caracterice por los continuos desplazamientos de una parte importante de la población laboral residente, tanto hacia la capital, como hacia el Polígono Industrial de Arinaga o a la zona turística del Sur por motivos de trabajo. Esta situación ha generado una serie de necesidades de espacio y de suelo, tanto para vivienda como para equipamientos, lo que ha provocado la antropización del sector.

3. PROPUESTA DE INTEGRACIÓN PAISAJISTICA

Analizando la situación actual del sector, se constata que el proyecto de Plan Parcial en estudio no alterará el paisaje existente en el entorno de la zona, caracterizado por el dominio predominante del uso agrícola en estado de abandono, lo que genera un impacto paisajístico en el entorno. En consecuencia, la fragilidad paisajística del área es baja, por las mismas razones ya expuestas y relacionadas con las transformaciones antrópicas.

Las acciones de integración paisajística mejorarán el estado ambiental del entorno asociado a la zona litoral del Burrero y Playa de Vargas.

En las zonas comerciales de uso intensivo y en el conjunto del ámbito del Plan Parcial de Ordenación, existe una gran incidencia visual, de esta manera, se ha de tener en cuenta el uso principal al cual se destina dicha parcela, en este caso, uso comercial, el cual queda limitada la carga de diferentes tipos de carteleras, veladores, expositores, luces y otras decoraciones en fachadas, por lo cual estas zonas estarán limitadas y vigiladas por la administración competente al cumplimiento de las ordenanzas de condiciones estéticas que serán recogidas en el documento normativo de desarrollo del Plan Parcial, cuyo objetivo será proteger los paisajes de la incorporación de nuevos usos, además de proteger la zona de los principales impactos de deterioro de zonas comerciales colindantes.

De hecho en la zonas comerciales, colindantes al ámbito del presente Plan Parcial, el masivo despliegue de carteles sin tratamiento unitario, así como el cerramiento de los locales, el mobiliario de terrazas, los toldos, los motores de aire acondicionado, todos ellos implantados obviando el entorno de protección han provocado un gran impacto visual en la calidad paisajística en el corredor costero del Sureste de Gran Canaria.

Asimismo, se incorporarán una serie de determinaciones ambientales, para la protección paisajística, las cuales también se deberán velar para garantizar su cumplimiento, y por tanto conservar e incluso mejorar el paisaje tan relevante de esta zona. Medidas ya realizadas desde el contenido ambiental del PGO de Ingenio vigente.

Un ejemplo de estas medidas sería la homogenización de las diferentes tipologías de carteles, mobiliario urbano, infraestructuras y pavimentos existentes en todas las edificaciones, en la zona de aparcamiento y en la estación de servicio.

En este sentido, y a los efectos de responder a un uso comercial bajo estándares de calidad ambiental se considera necesario adecuar los comercios a unos parámetros estéticos homogéneos.

Del análisis realizado, se concluye que la ordenación deberá incidir en la conservación del paisaje mediante la armonización de los usos que sostiene el territorio y la adecuada integración visual de las edificaciones.

Las zonas que presentan estas limitaciones deben tratarse desde una adecuada ordenación intentando dotar en los solares vacíos con espacios libres y unirlas a otros espacios libres existentes, así como a las dotaciones y monumentos relevantes mediante enlaces peatonales, rutas permitiendo un mejor acondicionamiento y equipamiento de los entornos urbanos.

Estas zonas quedarán protegidas de aquellas actuaciones o usos que provoquen una disgregación de la calidad ambiental, tales como vertidos e incluso malos olores, por lo cual en la medida de lo posible se recomienda, optar por la implantación de sistemas selectivos de contenedores subterráneos de residuos.

4. EFECTOS SOBRE EL PAISAJE

Entre los efectos previsibles de la ejecución del Plan Parcial sobre el medio, se encuentra la afección sobre el paisaje.

En la fase de funcionamiento o de desarrollo y consolidación del Plan Parcial las principales alteraciones del paisaje se corresponden con:

- Impacto Visual
  - Emplazamiento de elementos impactantes en zonas paisajísticamente sensibles (lugares histórico-artísticos significativos, línea de horizonte, áreas de escaso contraste cromático o de morfologías especiales).
  - Elementos cuyo diseño geométrico y textura no se integra en el paisaje circundante.
- Contaminación lumínica.

5. MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS

En relación a las afecciones al paisaje, las medidas proyectadas de mitigación serán las siguientes:

- Los proyectos para las zonas comerciales deben destinar unas pequeñas zonas del suelo para la creación de espacios libres o jardines con funciones de embellecimiento del paisaje comercial.

- Los proyectos de edificaciones comerciales deberán presentar al ayuntamiento, un fotomontaje o infografía del tramo de calle en la que se vaya a localizar la edificación proyectada y donde se refleje su integración con las construcciones existentes, para evitar la repetición excesiva de edificios o comercios iguales.
- Se deberán unificar los colores que componen los elementos construidos y mobiliario urbano y adecuar, con criterios coherentes de diseños paisajísticos, la arquitectura, vegetación y mobiliario urbano.
- Para mejorar y proteger los atributos que confieran a potenciar el valor rural el tratamiento del espacio urbanizado y edificado procurará restablecer los elementos visuales que configuraban los límites del suelo comercial, utilizando tanto los elementos físicos como los derivados del tratamiento del color, texturas biológicas y formas mixtas, por medio de la utilización de pantallas vegetales compuestas por árboles y arbustos, construcciones de muros bajos de piedras natural o cualquier otro tipo de intervención análoga intentando crear suelos de transición con los suelos colindantes.
- Las especies arboladas a implantar serán adecuadas al entorno para procurar la prolongación de la continuidad visual y paisajística del medio, se potenciaran especies arbóreas autóctonas y propias a entornos xerofíticos, aunque en las áreas más cercanas al barranco se pueden implantar especies hidrófilas.
- Crear interposición de pantallas vegetales para ocultar elementos no integrados paisajísticamente alternando especies como balos (*Plocama pendula*), balillos (*Taeckholmia pinnata*), cardones (*Euphorbia canariensis*), tabaibas (*Euphorbia balsamífera*), tajinaste (*Echium decaisne*i).
- Los vallados comerciales que se realicen deben disponerse de tal manera que no modifique las características tradicionales de entorno, por ello se debe camuflar o minimizar el impacto producido por medio de vegetación que pueda cubrir tales vallados, como pueden ser vegetación de tipo liana, enredaderas o aquellas otras caracterizadas por una gran densidad arbustiva o por medio del adecuado tratamiento de pintura de dichas vallas.
- Dado que las obras de ejecución del suelo comercial pueden afectar a la calidad de la cuenca visual del territorio se llevará a cabo un control de volúmenes, el aspecto exterior de las edificaciones, así como la densidad edificatoria, materiales y sistemas constructivos, colores, de los comercios.
- Salvo justificación técnica o singularidad arquitectónica o de diseño relevante se evitaran instalaciones vistas de ningún tipo en las fachadas o balaustradas de los edificios salvo que

están debidamente camufladas en recintos cerrados e integrados. A este respecto, los nuevos edificios que se proyecten contarán con espacios específicos debidamente integrados en las fachadas destinados al soporte de la actividad publicitaria, a los apartados del aire acondicionado, a los armarios de las instalaciones de servicios urbanos, a la señalización de las alarmas de seguridad y cuantos otros elementos puedan surgir como consecuencia de las obras y la utilización posterior del edificio.

- Los aparcamientos deberán resolver su impacto visual, con la implantación de pérgolas con vegetación en su parte superior o con arbolado de gran porte horizontal por cada cinco plazas de aparcamientos.

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

TOMO II
DOCUMENTOS DE ORDENACIÓN

TOMO II
DOCUMENTOS DE ORDENACIÓN

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

MEMORIA DE ORDENACIÓN

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

MEMORIA DE ORDENACIÓN

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

INDICE

1. CONTENIDO DE LA MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN 3
2. JUSTIFICACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN PARCIAL 3
3. CRITERIOS Y OBJETIVOS QUE RIGEN LA ORDENACIÓN 9
4. MARCO LEGAL 10
5. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN 12
5.1. ALTERNATIVA 0 14
5.2. ALTERNATIVA A 14
5.3. ALTERNATIVA B 16
5.4. ALTERNATIVA C 17
5.5. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA EN EL D.A.E. 18
5.6. ADAPTACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA AL INFORME MUNICIPAL 19
6. CUMPLIMIENTO DEL INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO 20
6.1. CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES AMBIENTALES 22
6.2. AFECCIÓN A LAS CARRETERAS DE INTERÉS REGIONAL 22
7. CUMPLIMENTO DEL INFORME MUNICIPAL 26
8. PROPUESTA DE ORDENACIÓN 30
8.1. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA 30
8.2. OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA. 32
8.3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA 32
8.4. PARÁMETROS RESULTANTES DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA 37
9. ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN A LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS. 38
9.1. ESTUDIOS DE SEGURIDAD Y APANTALLAMIENTO. 38
9.2. ADECUACIÓN DEL DOCUMENTO DE ORDENACIÓN DEL PLAN PARCIAL AL INFORME DE LA D.G.A.C DE 14/08/2013 46
9.3. ADECUACIÓN DEL DOCUMENTO DE ORDENACIÓN DEL PLAN PARCIAL AL INFORME DE LA D.G.A.C DE 14/07/2020 51

1. CONTENIDO DE LA MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN

La Memoria Justificativa de la Ordenación se realiza de conformidad con el Artículo 61.- Memoria justificativa del Reglamento de Planeamiento de Canarias que establece el contenido que deben contener los Instrumentos de Ordenación Urbanística entre los que se encuentran los Planes Parciales. Así, la presente Memoria justificativa contiene las razones, criterios, objetivos o principios que explican las soluciones de ordenación propuestas, ponderando todos los aspectos concurrentes en la misma.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN PARCIAL

La Memoria del Plan General, en el momento de abordar la Ordenación Estructural del Municipio y definir, por tanto, el Modelo de Ocupación y Utilización del Territorio, apuesta por *“crear un polo económico en el entorno de la GC-1 en relación a los tejidos anexos”*. Este objetivo lo justifica en la necesidad de complementar la actividad comercial ya consolidada en la Zona Comercial Carlos V y Juliano Bonny - Ejido de Ingenio, con el desarrollo de actividades comerciales y/o terciarias con carácter extensivo, que satisfaga la necesidad creciente de la población de aglutinar en centros, áreas con actividades complementarias vinculadas al ocio, al comercio al por menor, exposición, junto a funciones vinculadas con el ramo hotelero y/o de oficinas.

Así, el Plan General confía la consecución de dicha determinación a los terrenos que son susceptibles de albergar desarrollos urbanos y se sitúan vacantes entre la GC-1 y los núcleos consolidados de Las Majoreras y El Carrizal, clasificándolos como Suelos Urbanizables de uso característico Terciario, encontrándose entre los categorizados como Sectorizados No Ordenados el Sector de SUSNO-T2 “La Jurada”.

Esta clasificación de suelo figura en la planimetría del Plan General en el Plano de Ordenación Estructural 3.0, que refleja la clasificación de suelo de todo el municipio a escala 1:20.000, y de forma más detallada, a escala 1:5.000, en el Plano 1.8, que recoge la clasificación del suelo en la zona de El Carrizal, El Burrero y Las Majoreras. De forma más precisa, la delimitación del sector se recoge a escala 1:2.000 en el Plano de Ordenación Pormenorizada 2.13.

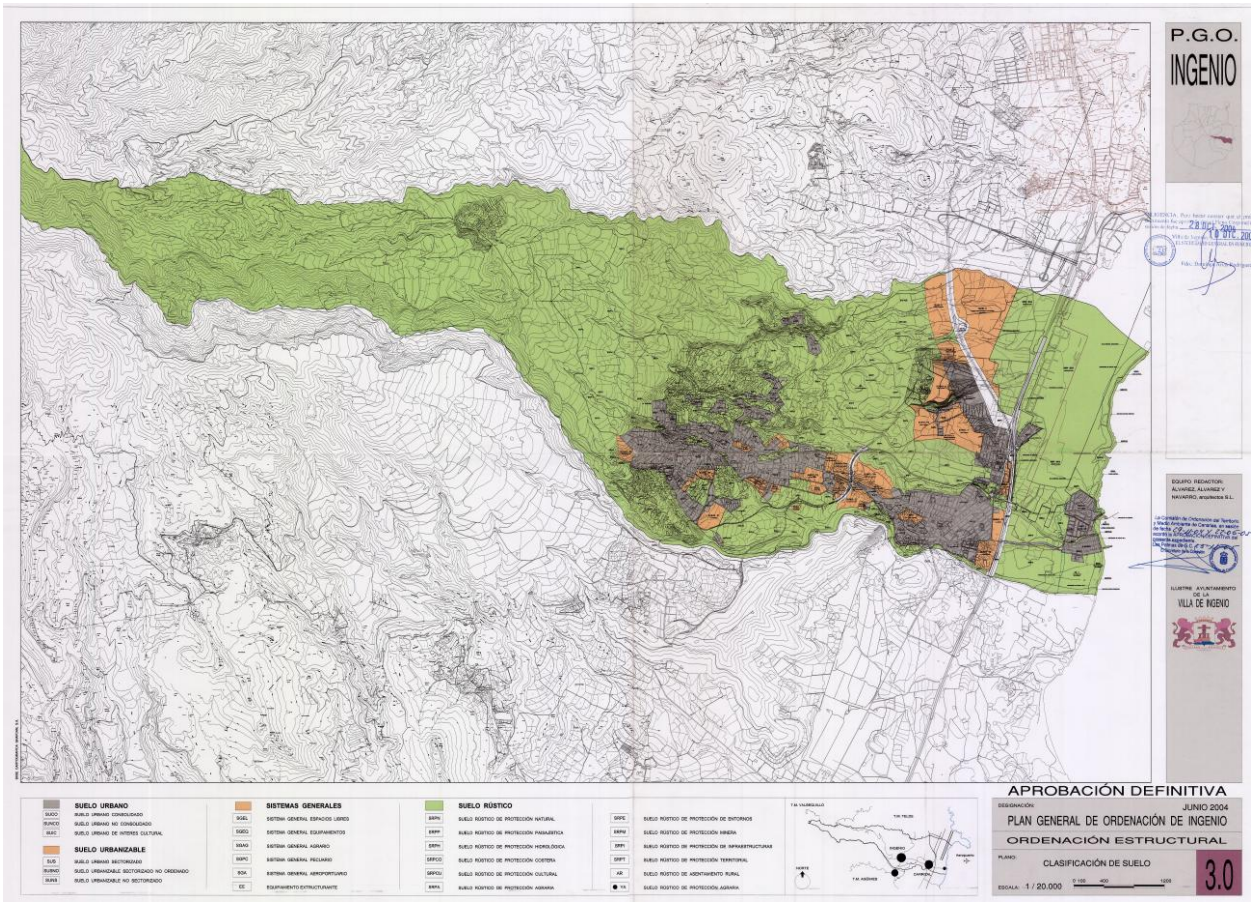


Ilustración 1.- Plano de Ordenación Estructural, Clasificación del suelo, Junio 2004. Plan General de Ordenación de Ingenio.

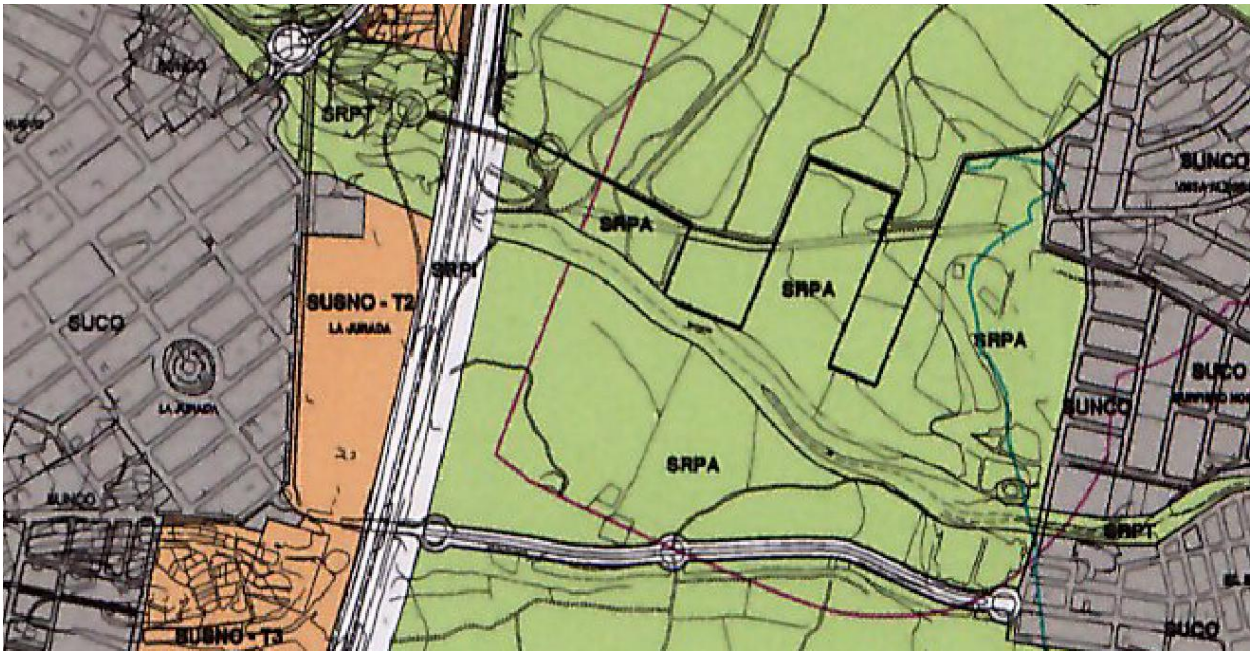


Ilustración 2.- Detalle zona de estudio. Plano de Ordenación Estructural, Clasificación del suelo, Junio 2004. Plan General de Ordenación de Ingenio.

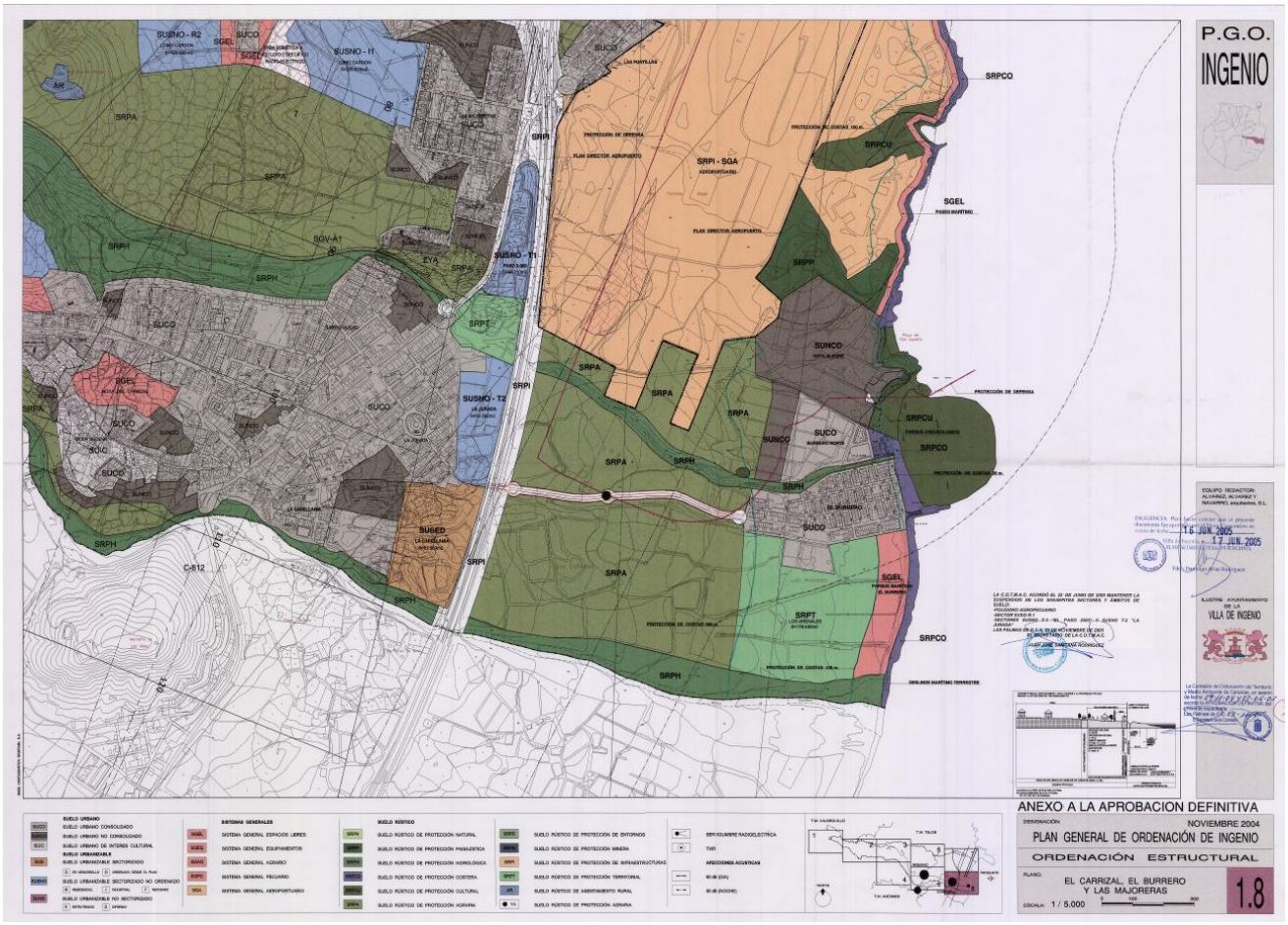


Ilustración 3.-Plano de Ordenación Estructural, El Carrizal, El Burrero y las Majoreras, Noviembre 2014. Plan General de Ordenación de Ingenio.

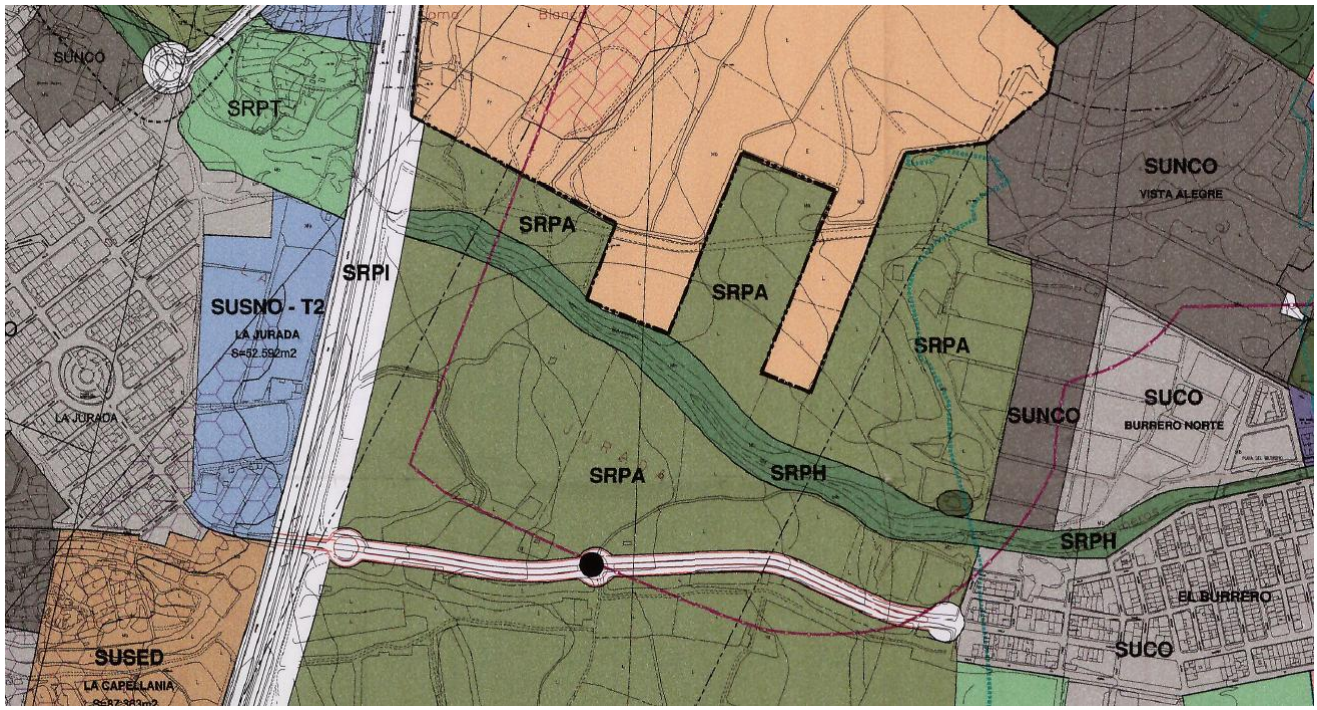


Ilustración 4.- Detalle zona de estudio. Plano de Ordenación Estructural, El Carrizal, El Burrero y las Majoreras, Noviembre 2014. Plan General de Ordenación de Ingenio.

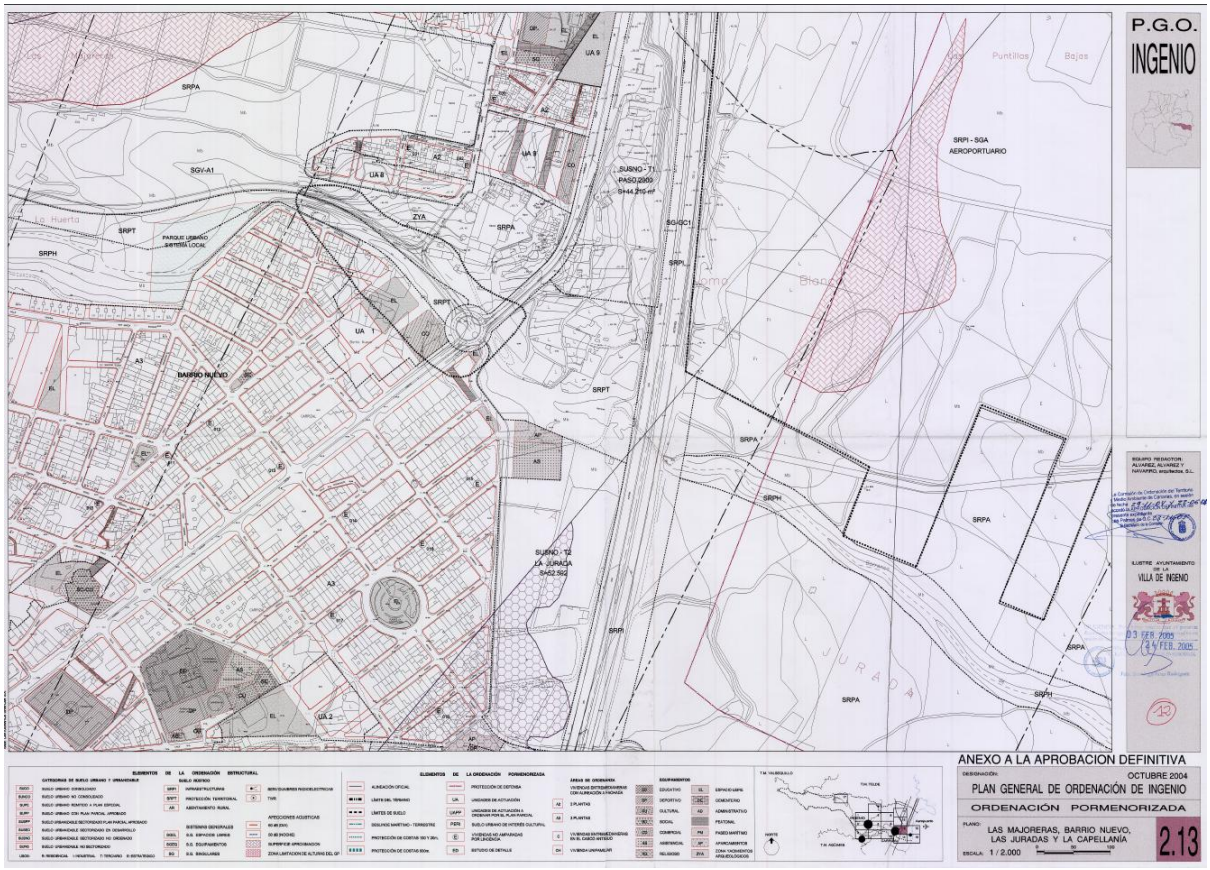


Ilustración 5.- Plano de Ordenación Pormenorizada, Las Majoreras, Burro Nuevo, Las Juradas y La Capellanía, Octubre 2004. Plan General de Ordenación de Ingenio.

Ilustración 6.- Detalle zona de estudio. Plano de Ordenación Pormenorizada, Las Majoreras, Burro Nuevo, Las Juradas y La Capellanía, Octubre 2004. Plan General de Ordenación de Ingenio.

En cuanto que el PGO clasifica el Sector como SUSNO, remite su ordenación a planeamiento urbanístico de desarrollo ulterior, concretamente, según recogen los Apartados III.II.2. y III.II.2.1 de las Normas del Plan Estructural, remite a la figura de Plan Parcial de Ordenación que deberá desarrollar y concretar de forma integral la ordenación urbanística del Sector de SUSNO, según lo estipulado en el artículo 145 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias:

> *Artículo 145. Planes Parciales de Ordenación.*
>
> *Los planes parciales de ordenación tienen por objeto, en ámbitos de suelo no consolidados y en sectores de suelo urbanizable:*
>
> *a) Establecer la ordenación pormenorizada precisa para la ejecución del planeamiento cuando no se encuentren ordenados directamente por el plan general.*
>
> *b) Modificar, para su mejora, la ordenación, con respecto a la ordenación estructural y de conformidad con las determinaciones que establezca dicho plan.*

Asimismo, los Planes Parciales, además de cumplimentar las prescripciones aplicables de la Ley 4/2017 (LSENPC), están sujetos supletoriamente a lo establecido en el Capítulo V del Título I del Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, siendo su ámbito el que se corresponda con el del Sector delimitado por el PGO, no pudiendo llevarse a cabo su urbanización en tanto no se apruebe definitivamente el Plan Parcial y el consiguiente Proyecto de Urbanización, previo establecimiento y adjudicación del concreto sistema de ejecución de entre los previstos en el artículo 204 a) de la Ley 4/2017 (LSENPC).

A la vista de lo anterior, la formulación del presente Plan Parcial resulta de un detallado estudio de la potencialidad de los citados terrenos para su desarrollo, conforme al destino previsto para los mismos por el PGO de Ingenio como área prioritariamente terciaria de nueva creación, entendida ésta como crecimiento urbano cualificado al Este de El Carrizal, en su extensión hasta la autopista GC-1, atendiendo a la reserva de espacio para implantación del Corredor de la Variante Aeroportuaria de esta GC-1, establecida en el PTE-13 en su margen de poniente, así como al resto de determinaciones establecidas por el PGO en la correspondiente Ficha reguladora de este Sector de SUSNO-T2 “La Jurada”.

Así, se considera que el modo en que se ha concebido la ordenación propuesta del sector SUSNO-T2 de “La Jurada” contribuirá a mejorar la competitividad de dicho núcleo y a dinamizar la actividad económica en esta zona del municipio de la Villa de Ingenio, ofreciendo terrenos aptos para la implantación de usos comerciales, así como aquellos otros usos complementarios y compatibles de oficinas, dotacionales y de servicios.

La propuesta de ordenación se estructura adecuándose por un lado, al objetivo de alcanzar la mejor integración urbana y paisajística posible con el actual núcleo del Carrizal y por otro, adaptándose a las previsiones de recualificación y mejora de la funcionalidad viaria de la GC-1 prevista en el precitado PTE-13, de modo que El Carrizal cobre nuevo protagonismo en la plataforma territorial más activa y dinámica de la isla de Gran Canaria.

En paralelo a este proceso, se han tenido en cuenta las limitaciones determinantes que imponen las servidumbres aeronáuticas establecidas y a establecer del aeropuerto de Gran Canaria con el fin de que la ordenación urbanística del Sector propuesta sea compatible con ellas y resto de determinaciones del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria aplicables, a fin de obtener en sentido favorable el preceptivo informe del Ministerio de Fomento que deba emitir la Dirección General de Aviación Civil (D.G.A.C.), conforme a lo dispuesto en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

A su vez, el desarrollo y la ordenación propuesta para este Sector de SUSNO-T2, “La Jurada” congenian con los objetivos generales y previsiones para la denominada “Plataforma Litoral del Este” contenidas tanto en el vigente Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria como en su revisión, actualmente en trámite.

En definitiva, con la presente propuesta de ordenación urbanística se quiere contribuir a la consecución de los objetivos confiados a esta zona del municipio de Ingenio tanto por el PGO como por el PIO, de forma que se alcance una renovada imagen de este municipio hacia la vía de mayor agitación de la isla de Gran Canaria aprovechando sus ventajas de localización respecto de esta vía y del aeropuerto de Gran Canaria, como escaparate y muestra de las oportunidades de actividad comercial de Ingenio, sumándose, de manera inteligente, a las ya desarrolladas por el resto de municipios de la Plataforma Litoral Este de Gran Canaria.

Por todo lo descrito en este apartado se entiende justificada la oportunidad y conveniencia de la formulación del presente Plan Parcial.

3. CRITERIOS Y OBJETIVOS QUE RIGEN LA ORDENACIÓN

La formulación de la presente propuesta de ordenación resulta de un detallado estudio de la potencialidad de los terrenos que conforman el Sector de “La Jurada” para su desarrollo como área prioritariamente terciaria de nueva creación, entendida ésta como crecimiento urbano cualificado al Este de El Carrizal, en su extensión hasta la autopista GC-1, siguiendo las instrucciones generales y particulares del PGO para este ámbito.

Es conocido el enorme desarrollo de actividades económicas-comerciales que se ha venido produciendo en torno a los márgenes de la GC-1 en los últimos 25 años, desarrollo del cual el municipio de Ingenio ha quedado excluido con la consiguiente pérdida de oportunidad de aprovechar su posición inmediata a dicha autovía para adquirir mayor presencia ante los más de 100.000 vehículos que transitan diariamente por la misma, además de los miles de turistas que pasan de largo, como si Ingenio no tuviera nada que ofrecerles y fuera ajeno a ese dinamismo que se percibe en dicha autovía.

A diferencia de otros desarrollos comerciales que se han producido en los márgenes de la GC-1, de forma aislada, autónoma o separada de los núcleos cercanos, éste del SUSNO-T2 “La Jurada” se diferencia en que está en contacto directo con el núcleo de El Carrizal, y lo estará a través de la calle Mijaíl Gorbachov, para la que se plantea una mejora y ampliación. Así, la inmediatez de accesibilidad por la colindancia de El Carrizal con el Sector de La Jurada permite prever que se produzcan sinergias relacionales y comerciales positivas mutuas entre el tejido comercial actual y el de nueva creación.

Se considera que el modo en que se ha concebido la ordenación propuesta del sector de “La Jurada” contribuirá a mejorar la competitividad de dicho núcleo y a dinamizar la actividad económica en esta zona del municipio de la Villa de Ingenio, ofreciendo terrenos aptos para la implantación de usos comerciales, así como aquellos otros usos complementarios y compatibles de oficinas, dotacionales y de servicios.

La propuesta de ordenación se estructura adecuándose por un lado, al objetivo de alcanzar la mejor integración urbana y paisajística posible con el actual núcleo del Carrizal y por otro, adaptándose a las previsiones de recualificación y mejora de la funcionalidad viaria de la GC-1, de modo que El Carrizal cobre nuevo protagonismo en la plataforma territorial más activa y dinámica de la isla. En paralelo a este proceso, se han tenido en cuenta las limitaciones que imponen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria con el fin de que la

propuesta sea compatible con ellas y obtenga el preceptivo informe favorable del Ministerio de Fomento (D.G.A.C.).

Con el objetivo de propiciar una mejor integración territorial y paisajística de la propuesta en el entorno circundante, la disposición de los espacios libres se ha realizado en amplias franjas de contacto del Sector con la GC-1 y con el Barranco de Los Aromeros.

4. MARCO LEGAL

El desarrollo del Plan Parcial se ha llevado a cabo en cumplimiento de las distintas normativas y legislaciones que le competen. En el documento de Normativa incluido en el Tomo II de ordenación, viene la distinta normativa y legislación que es de cumplimiento. A continuación se expone un resumen de las más relevantes por materia:

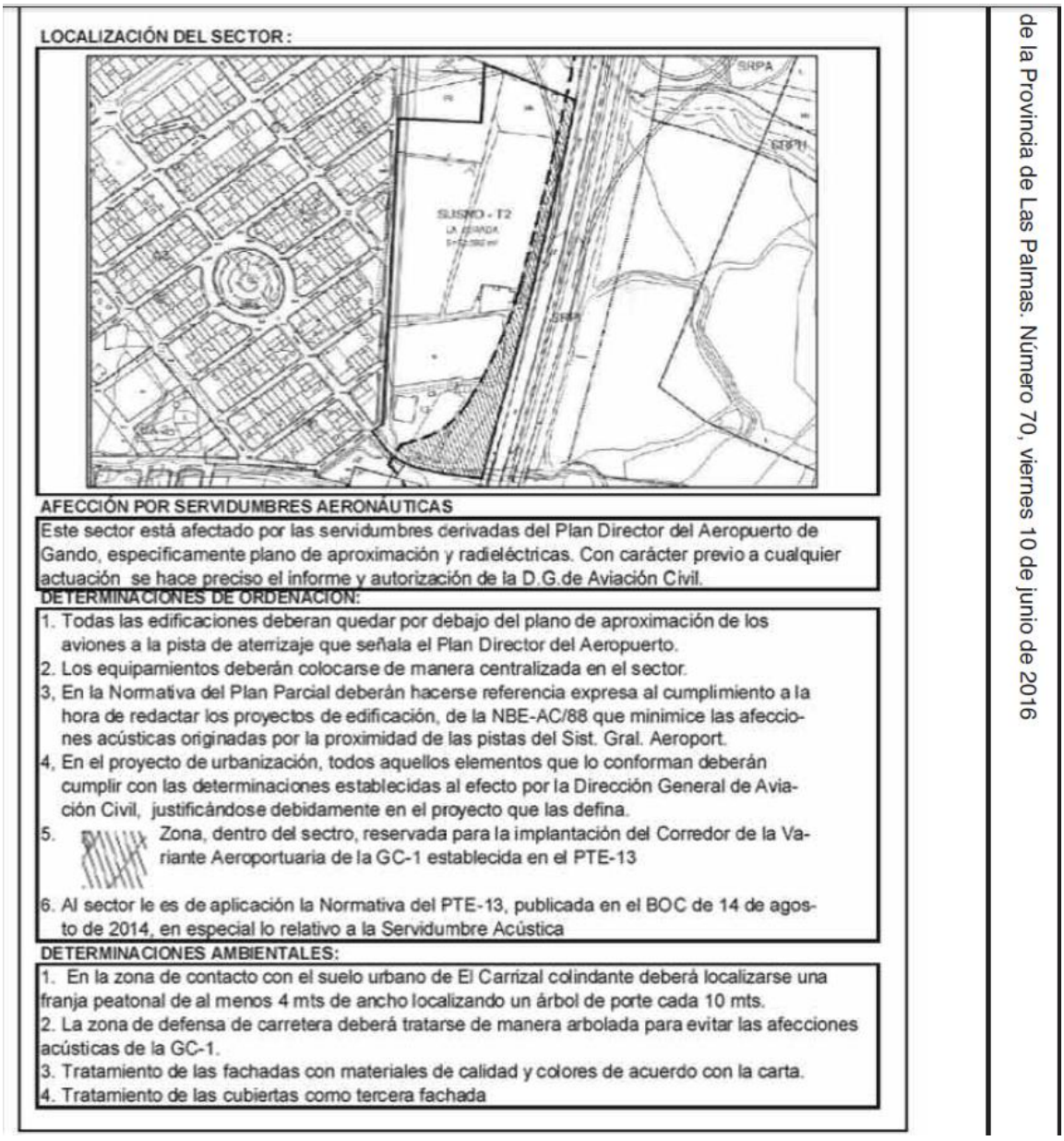
- Carreteras:
  - Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.
  - Decreto 131/1995, de 11 de mayo, Reglamento de Carreteras de Canarias.
- Planeamiento:
  - Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.
  - Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias (RPC´18).
  - Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (RPLS`18).
  - Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, BOC nº 234 de 01/12/2003.
  - Plan General de Ordenación del Municipio de Ingenio, aprobado de forma parcial y definitiva por acuerdos de la Comisión de Ordenación del Territorio y el Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) en sesiones del 29 de noviembre de 2004 y del 22 de junio de 2005, respectivamente.
  - Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (en adelante, COTMAC) de fecha 10 de marzo de 2016, en el que se establecen los términos que conllevan al levantamiento de la suspensión del sector SUSNO T-2 La Jurada, tras desvanecerse la condición suspensiva que operaba para dicho sector desde el acuerdo de la COTMAC del 22 de junio de 2005, de aprobación definitiva del PGO.
  - Plan TerritoriaL PTE-13, BOC nº157 del jueves 14 de agosto de 2014.

- Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria.

- Accesibilidad:
  - Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación
  - Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Aeronáutica:
  - Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
  - Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, para regular las excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.
  - Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria -Base Aérea de Gando. (B.O.E. nº 77, de 31 de marzo de 2011).
- Municipales
  - Ordenanzas de Edificación y Urbanización del Municipio de Ingenio, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas, número 97, de lunes 30/07/2012.
  - Ordenanza Técnico-General reguladora del suministro municipal de agua potable a domicilio.
  - La Ordenanza Urbanística Reguladora de Instalaciones de Telecomunicación.
  - Ordenanza de Gestión reguladora de usos de vertidos a la red de alcantarillado.
  - La Ordenanza Reguladora de la Protección del Paisaje y Medio Ambiente.

5. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

En la Ficha Reguladora del Sector de SUSNO-T2 (lustración nº7) se contemplan las condiciones que establecen el marco sobre el que proponen alternativas de ordenación.



LOCALIZACIÓN DEL SECTOR:

SUSNO - T2

AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

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

DETERMINACIONES DE ORDENACION:

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

DETERMINACIONES AMBIENTALES:

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

de la Provincia de Las Palmas. Número 70, viernes 10 de junio de 2016

Ilustración 7.- Extracto de la Ficha Reguladora del Sector de SUSNO-T2.

Analizadas las condiciones que recoge la Ficha Reguladora, se concluye que la ordenación del Sector SUSNO-T2 está sometida a un condicionante determinante para su viabilidad, como es su necesaria adecuación a las restricciones que imponen las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, mientras que, desde el punto de vista de su integración territorial y urbana, ante el pobre diagnóstico medioambiental de los valores en presencia, se toman en consideración especialmente las condiciones de entorno, como son la proximidad de la GC-1, del

barranco de Los Aromeros, el contacto fronterizo con el núcleo de El Carrizal y la bajada a El Burrero. Asimismo, a nivel de organización interna del Sector, se plantea una centralización de los equipamientos que corresponden al sector, así como una especial consideración a las afecciones acústicas y a la integración paisajística.

A partir de las anteriores consideraciones, se establecen algunos invariantes que limitan la configuración de alternativas, como son la escasa dimensión del Sector, las características y naturaleza de los elementos que delimitan su perímetro y, especialmente, en su “vuelo”, con las limitaciones de las servidumbres aeronáuticas.

Es por ello que las tres alternativas que se presentan son sobre la base de los siguientes invariantes:

- La edificación resultante de la edificabilidad del Sector tendrá que situarse inevitablemente próxima al margen naciente de la calle Mijaíl Gorbachov para acogerse al apantallamiento que ofrece el frente edificado consolidado al otro lado de dicha calle, ajustándose así al resultado y cobertura que ofrece el Estudio Aeronáutico realizado y el informe emitido por la D.G.A.C. sobre el mismo.
- Se reserva el espacio establecido por el PTE-13 para futura implantación de viales de servicio y enlace con la Variante Aeroportuaria de la GC-1.
- En torno a dicha zona reservada para la Variante de la GC-1 se configura una franja paralela a la misma con espacios libres arbolados, al que le sigue viario interno principal con aceras también arboladas, culminando con una mayor densidad de espacios libres arbolados en torno a la zona de dotaciones y equipamientos públicos, inmediatos al actual Centro de Salud y próximo al barranco de Los Aromeros.
- La centralización de equipamientos y dotaciones públicas que resultan del Sector se ubican junto al Centro de Salud de El Carrizal, de forma que ello contribuya a especializar esa zona del núcleo con distintos servicios locales públicos, junto a donde se produce la mayor densidad de espacios libres, próximos a los márgenes del barranco de los Aeromeros, que parecen tener como destino convertirse en ampliación de estos espacios libres ajardinados hasta el cauce de dicho barranco.
- Entre la zona edificada y el viario principal paralelo a la GC-1 se localiza una zona de aparcamiento con una edificación de menor dimensión junto a una plaza ajardinada

central, en torno a la cual se prevé se produzca la dinamización interna de la actividad comercial del Sector.

- Las características de los acabados en los edificios, especialmente en la calidad de los materiales de fachadas y el acondicionamiento de las edificaciones frente al ruido, serán aspectos a tener en cuenta en la Normativa y Ordenanzas de edificación y no afectan a la ordenación urbanística del sector en sí misma, si bien la disposición de los Espacios Libres sí, por lo que su localización está orientada a mitigar en lo posible dicha afección acústica.

5.1. ALTERNATIVA 0

La Alternativa 0 consistiría en no desarrollar el Sector en el modo y con los objetivos que prevé el PGO. Ello implicaría dejar en su estado actual de abandono una explanada de más de 50.000 m^2., con evidente riesgo de que dicha situación pudiera derivar en procesos de deterioro paisajístico por depósitos y vertidos marginales no autorizados, escorrentías imprevistas, generación de polvo a las zonas residenciales próximas por el viento imperante, aparcamientos descontrolados, etc. Pero, ese posible deterioro de imagen y calidad de vida de esa zona del municipio no es nada si se tiene en cuenta que, de no desarrollarse este Sector concebido en la forma que lo hace el PGO, se estaría desperdiciando la oportunidad de “situar” al municipio de Ingenio definitivamente en la GC-1, una de las autovías de mayor intensidad de tráfico de Canarias, con la consiguiente pérdida de oportunidad de hacerse presente y generar recursos y oportunidades al municipio en general y a El Carrizal en particular.

La integración de la GC-1 con esta parte del municipio, con la Alternativa 0, seguiría siendo a través de un arcén y una valla, como en la actualidad, perdiendo la oportunidad de una recualificación paisajística y funcional del margen de la GC-1 a través de la implantación de zonas de espacios libres arboladas y ajardinadas, así como de accesos alternativos a los carriles de servicio futuros previstos en el PTE-13.

5.2. ALTERNATIVA A

La Alternativa A recoge todos los invariantes expuestos al principio de este apartado, en el que la edificación, en una macroparcela, se sitúa en la zona poniente del Sector, constituyendo un solo “bloque principal escalonado de tres plantas”, dos plantas con la nueva alineación sobre la rasante de la calle Mijaíl Gorbachov y tres respecto de la rasante del vial interno al naciente. La edificación forma un frente de fachada de dos plantas unitario a la calle Mijaíl Gorbachov, que se

amplía y remodela añadiéndole un carril de servicio especial y exclusivo para atender la agitación que el tráfico debido a la actividad comercial del Sector pueda producir sobre dicha calle.

La red viaria del Sector está conformada por un único anillo a partir de la ampliación y mejora de la calle Mijaíl Gorbachov, con dos accesos a la nueva zona comercial, la vía paralela a la GC-1 por el naciente (y al futuro vial de servicio del PTE-13), y las vías interiores en los extremos que las unen, todas de doble sentido. Desde la rotonda prevista en el vial paralelo a la GC-1 se accede a la zona de aparcamientos interna de la/s parcela/s,

Los Equipamientos y Dotaciones públicas se sitúan junto al Centro de Salud de El Carrizal con la idea de que constituyan un solo volumen edificatorio de una planta.

Los Espacios Libres se sitúan en torno a este viario principal interno y se densifican en la zona Norte del Sector, en la zona próxima a los márgenes del barranco de Los Aromeros y en torno a los Equipamientos y Dotaciones públicas.

En la zona intermedia se localizan en una posición central un edificio comercial de menor entidad que junto con la plaza ajardinada se conciben como el centro en torno al cual se produzca la dinamización de la actividad general del Sector.

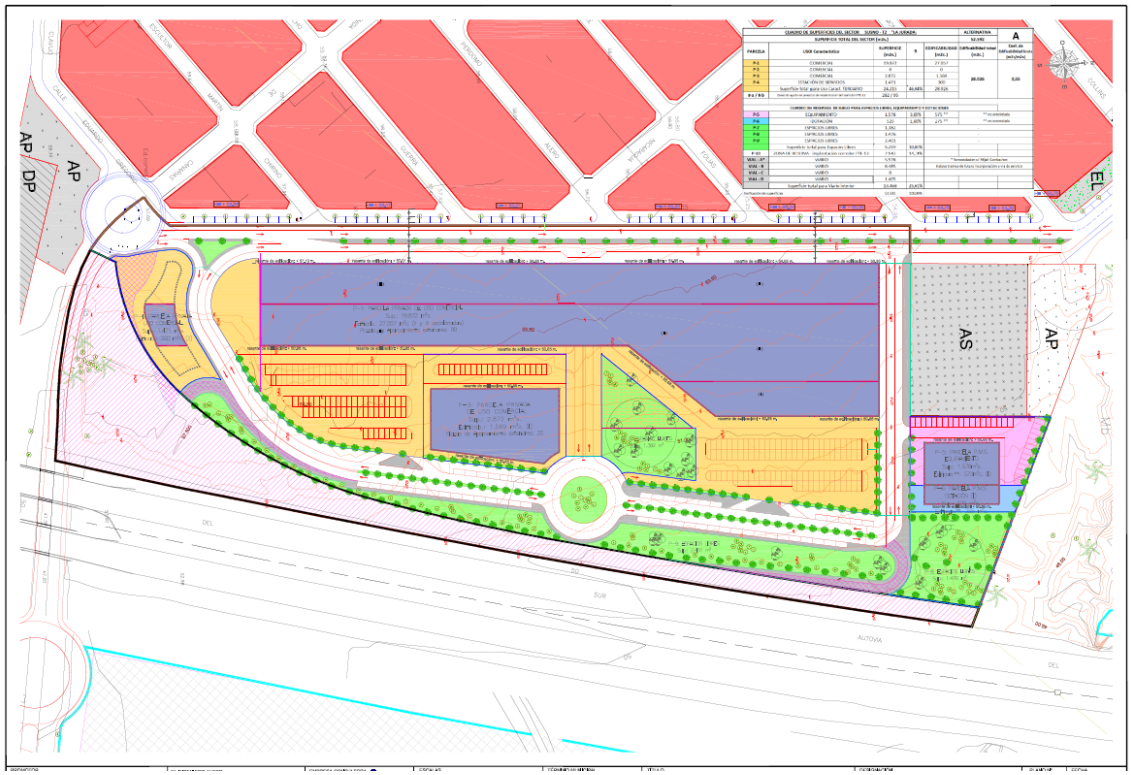


Ilustración 8.- Plano General Alternativa A. Elaboración propia.

5.3. ALTERNATIVA B

La Alternativa B recoge también todos los invariantes expuestos al principio de este apartado, en la que se introducen algunas novedades respecto de la Alternativa A, que se resumen en:

- Se plantea una vía transversal intermedia que divide en dos al Sector que viene a incrementar la accesibilidad y mejorar la funcionalidad viaria en general. La previsión de una rotonda en la calle Mijaíl Gorbachov, sin embargo, es una propuesta que se excede del ámbito de actuación de este Plan Parcial, pues se materializa en buena parte fuera de sus límites y es especialmente controvertida porque invade algunos solares privados de uso residencial que son ajenos al proceso urbanizador inherente a la promoción del SUSNO-T2.
- La implantación de este nuevo vial conlleva que la macroparcela que resultaba en la Alternativa A se divida en dos, de forma que el “bloque principal escalonado de tres plantas” también de divide en dos edificios, que, no obstante, siguen el criterio de dos plantas a Mijaíl Gorbachov y tres escalonadas al naciente, pero con una pérdida de edificabilidad debido a la previsión de la rotonda en la calle Mijaíl Gorbachov.

El resto de la ordenación en cuando a Espacios Libres, Equipamientos y Dotaciones públicas, así como la relación con la GC-1 y/o los viales que resulten de la implantación del Corredor del PTE-13 permanecen igual que en la Alternativa A.

Se estima que esta Alternativa B mejora la Alternativa A, por cuanto que:

- La división en dos del volumen edificatorio resultante del edificio principal mejora la integración espacial con la secuencia y volumen del tejido consolidado de El Carrizal.
- Se mejora la accesibilidad y funcionalidad general del Sector, tanto interna como en relación con la malla urbana preexistente, con la inseguridad jurídica, no obstante, que comporta la rotonda ideada en la calle Mijaíl Gorbachov.
- El parcelario resultante de la división del edificio principal amplía las posibilidades de comercialización del Sector, reduciendo el riesgo de jugarlo todo a una sola macroparcela.

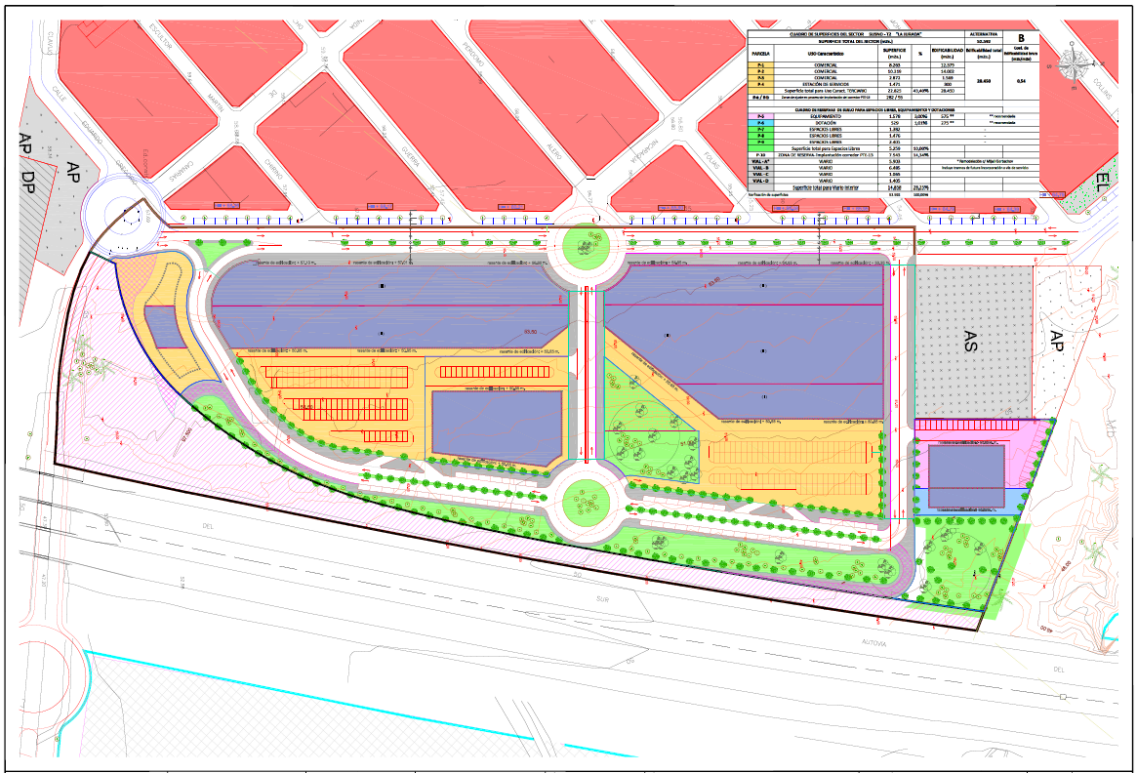


Ilustración 9.- Plano General Alternativa B. Elaboración propia.

5.4. ALTERNATIVA C

La Alternativa C supone tan solo un ajuste sobre la Alternativa B, orientada a rescatar la totalidad de la edificabilidad que le otorga el PGO al Sector y a obviar la rotonda prevista en dicha Alternativa B en la calle Mijaíl Gorbachov, por entender que supone una invasión sobre dominios ajenos al ámbito de actuación del Sector y, por tanto, del promotor del presente Plan Parcial.

Se estima que esta Alternativa C mejora la Alternativa B, y por acumulación la A, por cuanto que:

- Mantiene la división en dos del volumen edificatorio resultante del edificio principal, mejorando la integración espacial con la secuencia y volumen del tejido consolidado de El Carrizal, pero sin restar edificabilidad.
- Se mantiene la mejora de la accesibilidad y funcionalidad general del Sector, tanto interna como en relación con la malla urbana preexistente, salvada la inseguridad jurídica que presuponía la implantación de la rotonda ideada en la calle Mijaíl Gorbachov en la Alternativa B.

- El parcelario resultante de la división del edificio principal amplía las posibilidades de comercialización del Sector, reduciendo el riesgo de jugarlo todo a una sola macro parcela y sin merma alguna de edificabilidad

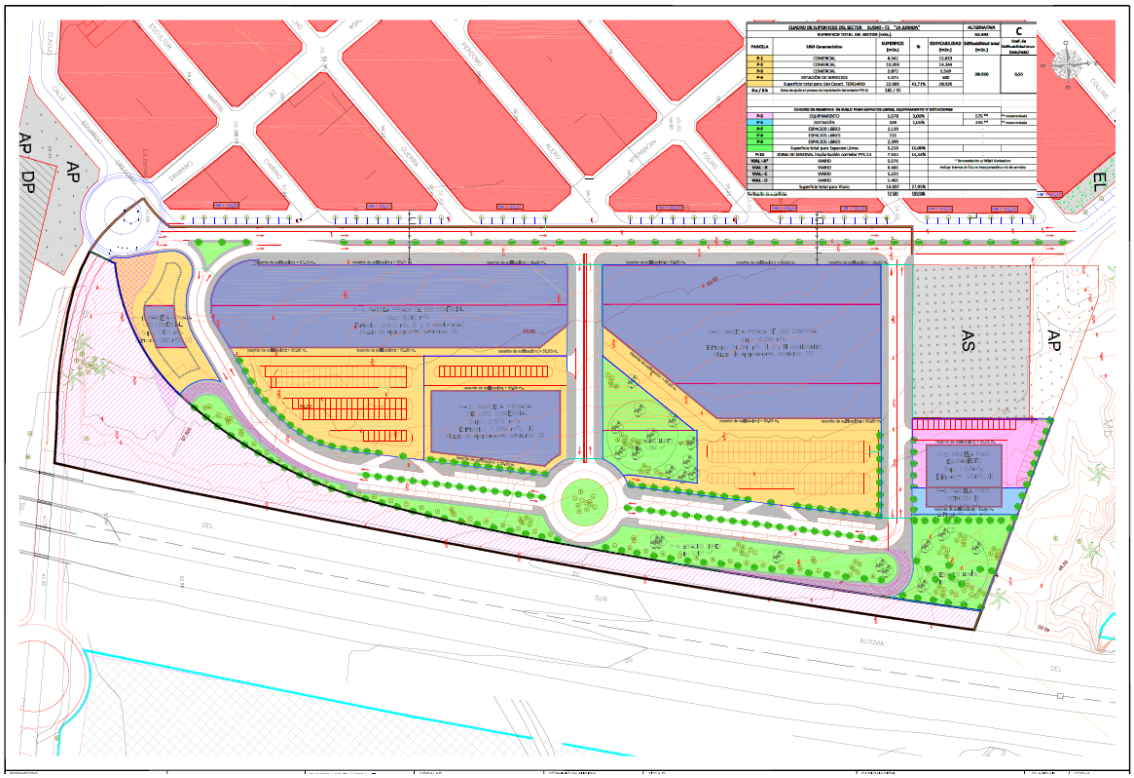


Ilustración 10.- Plano General Alternativa C. Elaboración propia.

5.5. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA EN EL D.A.E.

Sobre la base de las diferencias cualitativas ya apuntadas en cada una de las Alternativas sobre la inmediata precedente:

- Las tres Alternativas plantean una transición semejante entre el actual núcleo de El Carrizal y la GC-1, por lo que no supone ello una diferenciación entre ellas.
- Las tres Alternativas plantean la misma integración-relación ambiental y funcional con la GC-1 y la implantación del futuro corredor contemplado en el PTE-13, por lo que nos será ésta una cuestión que las diferencie.
- Igualmente ocurre con la disposición de los Espacios Libres, con el papel mitigador de las afecciones acústicas provenientes de la GC-1, Espacios libres que se potencian las tres Alternativas por igual en la zona de localización centralizada de los Equipamientos y Dotaciones públicas, inmediatas al Centro de Salud de El Carrizal y próximas al Barranco de Los Aromeros.

- Las tres Alternativas prevén la misma solución central de Plaza y Edificio más comedido para dinamizar en torno a ellos la actividad en el Sector.
- La localización prevista en las tres Alternativas de los Equipamientos y Dotaciones públicas responden al criterio de centralización planteado en la Ficha reguladora del Sector y a los criterios consensuados con el propio consistorio que apuesta por consolidar la prestación de servicios públicos en torno al Centro de Salud de El Carrizal, por lo que esta cuestión no supone una diferencia entre las tres Alternativas.
- La semejanza “cuantitativa” de las tres alternativas, así como de las características de la urbanización y tipo de implantación, llevan a considerar que la variable económica no debe ser determinante en la elección de la Alternativa.
- La división de la edificación escalonada principal en dos mejora las posibilidades de integración con respecto a las características volumétricas del consolidado edificado de El Carrizal, destacando positivamente la Alternativa C al no suponer ello merma sobre la edificabilidad total otorgada por el PGO.
- Todas coinciden en aportar una adecuada integración con el núcleo de El Carrizal a proponer una ampliación y mejora funcional de la calle Mijaíl Gorbachov, pero la Alternativa C destaca positivamente sobre el resto al plantear una solución factible y no aventurada a la inseguridad jurídica que supone una rotonda que excede de su ámbito de actuación.

Como conclusión de la anterior valoración comparativa, el Documento Ambiental Estratégico opta por desarrollar la **Alternativa C** como aquella que optimiza la aplicación de los condicionantes fijados por la Ficha Reguladora del SUSNO-T2 y que orientará, en lo sucesivo, la ordenación urbanística pormenorizada del presente Plan Parcial.

5.6. ADAPTACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA AL INFORME MUNICIPAL

Con fecha 22 de Diciembre de 2020, emite Informe la Oficina Técnica del Ayuntamiento de Ingenio en el que propone como mejor alternativa, en cuanto a vialidad, la Alternativa B para favorecer los giros a la izquierda en la calle Mijaíl Gorbachov y no sobrecargar de tráfico la rotonda situada al sur del sector que formará parte del futuro enlace con la GC-1.

Siguiendo las indicaciones del Informe de la Oficina Municipal, se ha reordenado el espacio vial que corresponde a la calle Mijaíl Gorbachov:

- Se elimina la separación ajardinada entre carriles por sentido

- Se aumenta la superficie de la acera previendo la implantación del carril bici.
- Se mantienen 3 carriles en la calle, pero se modifica el sentido de circulación del carril central que se utilizará para permitir los giros a la izquierda sin que se perjudique el flujo de vehículos de paso.

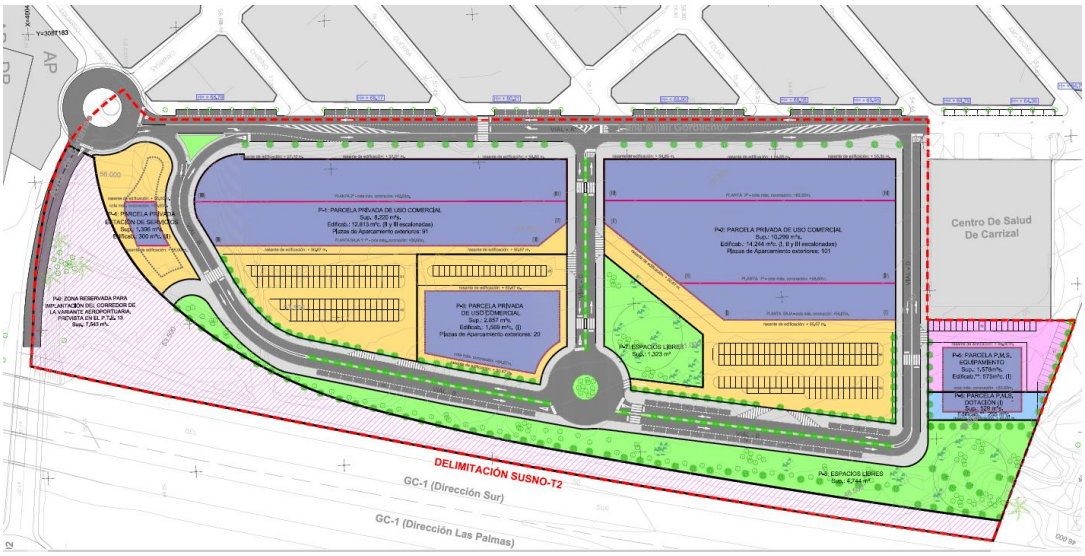


Ilustración 11.- Planta General Alternativa C adaptada. Elaboración propia.

6. CUMPLIMIENTO DEL INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO

La Comisión Autonómica de Evaluación Ambiental, el 25 de noviembre de 2019 adoptó el Acuerdo, en virtud de lo establecido en el Artículo 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental de formular el informe ambiental estratégico del Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada TM Ingenio considerando que el Plan Parcial no tiene efectos significativos con el medio ambiente.

No obstante, el informe ambiental estratégico destaca en el área la presencia de restos arqueológicos en superficie, por lo que se establecen una serie de medidas que se deben garantizar a través del seguimiento ambiental del plan. Estas medidas son:

- La realización de sondeos arqueológicos en el ámbito de la parcela donde se observa el material arqueológico
- Los sondeos arqueológicos deben realizarse antes del comienzo de la obra
- En el caso de que se produzca algún hallazgo, este se delimitará y documentará para obtener datos de su alcance, interés y extensión.

- Una vez terminados, se redactará un informe-memoria de los trabajos realizados y de los resultados obtenidos y en el caso de que se produjese algún hallazgo, se propondrán las medidas de protección y conservación que se estimen adecuadas para compatibilizar el uso de la parcela con la protección y conservación del patrimonio arqueológico.

El Informe ambiental estratégico recoge, además, las determinaciones ambientales establecidas en la Ficha Urbanística del SUSNO T-2 La Jurada, reconociendo que ya han sido reconocidas e incluidas en el documento ambiental estratégico. Estas determinaciones ambientales son las siguientes:

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

Por otra parte, el informe ambiental estratégico prescribe que, a la hora de redactar el documento técnico que se someta a aprobación inicial se debe dar cumplimiento a las objeciones establecidas en los informes sectoriales, recibidos en el trámite de consulta, y en especial los siguientes:

- Servicio de Cultura y Patrimonio de la Consejería de Gobierno de Cultura del Cabildo de Gran Canaria
- Servicio de Carreteras de la Consejería de Gobierno de Obras Públicas, Infraestructuras y Deportes del Cabildo de Gran Canaria
- Dirección General de Infraestructura Viaria de Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.
- Dirección General de Agricultura de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas.

6.1. CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES AMBIENTALES

Se recoge en la Normativa de este Documento de Aprobación Inicial la obligatoriedad de realizar un estudio arqueológico en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico.

Se mantiene lo dispuesto en el Documento Ambiental Estratégico respecto a las determinaciones ambientales establecidas en la Ficha Urbanística del SUSNO T-2 La Jurada. Estas determinaciones son recogidas en la Normativa de este Documento de Aprobación Inicial.

6.2. AFECCIÓN A LAS CARRETERAS DE INTERÉS REGIONAL

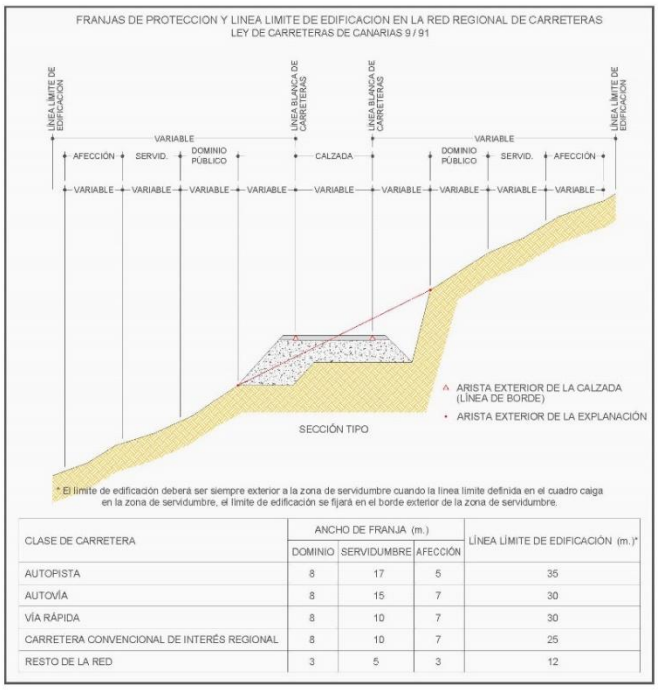
En conformidad con lo dispuesto en el Informe de la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Consejería de Infraestructuras y Transportes del Gobierno de Canarias se recoge en esta Memoria Justificativa, al igual que en la Normativa de este Documento de Aprobación Inicial, los siguientes aspectos:

- Al Sector SUSNO T-2 La Jurada le será de aplicación la Normativa de rango de eficacia del PTE-13 (BOC nº157 del jueves 14 de agosto de 2014), en especial en lo relativo a la Servidumbre acústica.
- Las dos propuestas de acceso que interceptan con la “Zona de reserva del PTE-13” que figuran en el plano de la alternativa C) que se ha seleccionado, se consideran meramente indicativas y/o tentativas.
- El diseño final de los citados accesos así como el del “Enlace de El Carrizal” previsto en el artículo 25 de la Normativa del PTE-13 se llevará a cabo en el marco de los Proyectos de Construcción, considerándose que habrá de ser en ellos cuando se proceda a determinar si son viables las citadas conexiones con la futura infraestructura viaria prevista en el PTE-13
- Por ser colindante el Sector SUSNO T-2 La Jurada con la Autopista GC-1, esta tiene que tener impedido el acceso a la misma desde los terrenos colindantes tanto para peatones como animales, de conformidad con lo que establece en el artículo 4 apartado b) de la Ley 9/1991 de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias. Como consecuencia de lo anterior no podrá eliminarse la valla de cierre diáfano de la autopista GC-1 existente hoy en día.
- La Parcela P-4 de carácter privado que se propone para la estación de servicio, no podrá tener acceso directo al futuro ramal del “Enlace de El Carrizal”, ni al ramal de

acceso de entrada que se propone al Sector SUSNO T-2, con objeto de garantizar la seguridad vial, así como una posible disminución de la capacidad de circulación en la vía, cuyo trazado se definirá en los proyectos de construcción que desarrollen lo previsto en el PTE-13, por lo que, los accesos de entrada y/o salida a la estación de Servicio se tendrán que disponer por el vial B.

Por su parte, el Informe del Servicio de Carreteras de la Consejería de Gobierno de Obras Públicas, Infraestructuras y Deportes del Cabildo de Gran Canaria indica que se debe modificar la implantación para que toda la urbanización se sitúe fuera de la servidumbre de la carretera, es decir, a 25 metros de la explanación de la GC-1, quedando la franja de dominio y de servidumbre, como franja de separación física entre la urbanización y la actual GC-1.

A tal efecto, se ajusta la ordenación propuesta en el Plan informado en base a lo establecido en la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, así como en el Decreto 131/1995, de 11 de mayo por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias. En particular se han tenido en consideración las distancias expresadas en la Ilustración nº12 y se ha recogido en la documentación gráfica de este Tomo II de Ordenación un plano de “afecciones a las carreteras de interés regional” en el que observa como toda la urbanización se desarrolla fuera de la franja de protección. En el mismo plano, en cuanto al cerramiento de parcela, coincidente con la franja de dominio público, se observa que es tangente al Sector SUSNO T-2 La Jurada.



CLASE DE CARRETERA	ANCHO DE FRANJA (m.)			LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN (m.)*
	DOMINIO	SERVIDUMBRE	AFECCIÓN	
AUTOPISTA	8	17	5	35
AUTOVÍA	8	15	7	30
VÍA RÁPIDA	8	10	7	30
CARRETERA CONVENCIONAL DE INTERÉS REGIONAL	8	10	7	25
RESTO DE LA RED	3	5	3	12

Ilustración 12.- Franjas de protección. Ley de Carreteras de Canarias 9/1991

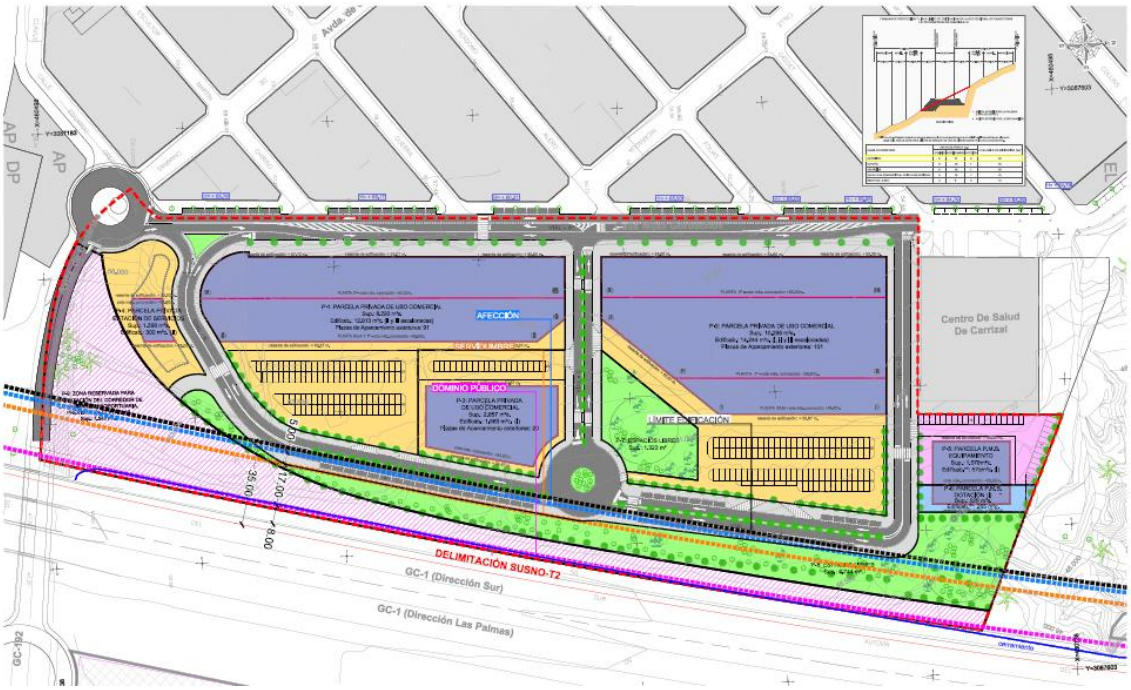


Ilustración 13.- Afecciones en la Alternativa C adaptada. Elaboración propia.

El Informe del Servicio de Carreteras de la Consejería de Gobierno de Obras Públicas, Infraestructuras y Deportes del Cabildo de Gran Canaria requiere de la inclusión de un estudio de tráfico que muestre la afección que se puede producir en las carreteras de interés regional.

A este respecto, debe aclararse que la definición del SUSNO T-2, de los usos permitidos y de la edificabilidad asignada, se produce en el momento de la aprobación del Plan General de Ordenación de Ingenio. No obstante, atendiendo al Informe del Servicio de Carreteras de la Consejería de Gobierno de Obras Públicas, Infraestructuras y Deportes del Cabildo de Gran Canaria, se incorpora el estudio de tráfico requerido.

Estudio de Tráfico

El Documento de Aprobación Inicial del SUSNO T-2 La Jurada es un suelo destinado a uso terciario, de acuerdo con el Plan General de Ordenación de Ingenio.

Para el cálculo de los viajes con destino en el ámbito específico de estudio se utilizará el indicador de viajes diarios por unidad de superficie del Reglamento de Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada de Cataluña (Tabla nº1):

Uso	Viajes/día	m2
Comercial	50	100
De Oficinas	15	100
Industrial	5	100
Equipamientos	20	100

Tabla 1.- Viajes diarios uso terciario. Fuente: Reglamento de Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada de Cataluña.

La superficie construida prevista desde el PGO de Ingenio es de 28.926 m2c. si consideramos la superficie neta con destino a oficinas en 15.000 m2c, (el resto son áreas de uso general dentro de la edificación, el número de viajes previsto alcanzará la cifra de 2.250 viajes diarios. Debe advertirse que los nuevos hábitos de movilidad priman el transporte colectivo y que el Cabildo de Gran Canaria tiene proyectado una línea ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas. Esta línea ferroviaria tiene prevista una estación en El Carrizal.

No existen datos del potencial origen de estos viajes, pero si atendemos a un modelo gravitatorio que observe tanto la distancia al SUSNO T-2 La Jurada como el número de residentes y atendiendo a la zonificación de Gran Canaria en dos zonas: el T.M de Ingenio y el resto de la isla, puede estimarse que el 80% del tráfico atraído por el SUSNO T-2 La Jurada una vez desarrollado tendrá incidencia en el enlace de El Carrizal considerándolo como conexión del SUSNO T-2 La Jurada con el resto de Gran Canaria.

Como orden de magnitud se recoge el dato de aforo publicado de la Estación 94, conocida como El Carrizal Es una estación Permanente situada en el P.K. 19+950 de la GC-1, con una IMD de 71.119 en el año 2020.

7. CUMPLIMENTO DEL INFORME MUNICIPAL

Con fecha 15 de junio de 2020 se hace entrega en el Ayuntamiento de Ingenio el Plan Parcial del Sector SUSNO T-2 LA JURADA, con la finalidad de que se proceda a la tramitación prevista en el artículo 79 del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias. Este documento proviene del Borrador del Plan Parcial presentado en Octubre de 2017 junto al Documento Ambiental Estratégico.

Con fecha 22 de diciembre de 2020, se informa desfavorable el Plan Parcial por parte del Ayuntamiento, en tanto no se subsanen unas cuestiones de legalidad. Entre las mismas se encuentra atender a los condicionantes de un Informe de la Dirección de Aviación Civil evacuado el 14 de julio de 2020.

Con el objeto de dar respuesta al informe de la oficina técnica, se realizan las siguientes modificaciones:

Los cambios relacionados con cuestiones de legalidad son los que siguen:

1. Se incluye en el Tomo I de Información el Anexo 1, que contiene el análisis de integración paisajística, según se establece en el artículo 58.2 del RPC´18.
2. Se categorizan las parcelas P-7, P-8 y P-9 en áreas peatonales y jardines para el cumplimiento fiel de lo exigido por el RPLS’78 según se sigue:
    a. La parcela P-7 se categoriza como Área peatonal ajardinada, siendo el 22% del sistema de espacios libres de dominio y uso público, estando por debajo del máximo permitido del 40% de Áreas Peatonales.
    b. La parcela P-8 y P-9 se unifican, quedando solo la parcela denominada P8 como un único Jardín. Cumpliendo así con el mínimo de superficie de jardines del 60% del sistema de espacios libres de dominio y uso público.
    c. Ambas parcelas propuestas P-7 y P-8 cumplen lo indicado en el RPLS`18: “Deberán tener una superficie superior a 1.000 metros cuadrados, en la que se pueda inscribir una circunferencia de 30 metros de diámetro mínimo.”

JUNIO 2020	
Total Espacios Libres	**6.012’00 m²**
P-7	1.323’00 m²
P-8	1.476’00 m²
P-9	3.213’00 m²

MARZO 2021			
Total Esp. Libres	**6.067’00 m²**		Categorización
P-7	1.323’00 m²	22%	Área peatonal
P-8	4.744,00 m²	78%	Jardines

Aumenta ligeramente la superficie destinada a Espacios libres, de 6.012 a 6.067 m2.

3. Se incluye en la Memoria de Ordenación información referente a la Estación de Bombeo (EBAR) ubicada en la parcela P-8. Se adapta el artículo 15 de la Normativa para evitar dejar la edificación fuera de ordenación.
4. En la Memoria de Ordenación se expresa el carácter público o privado que tendrán los servicios públicos.
5. En la Normativa se elimina la expresión “Todos los demás”, expuesta en el apartado de usos prohibidos del artículo 11 y 14, según lo establecido en el artículo 63.4 del RPC´18 y se especifican los usos prohibidos correspondientes.
6. En los planos de ordenación se añade un plano de clasificación, categoría y subcategoría del suelo, indicando la situación, delimitación y superficie del sector para dar cumplimiento al artículo 62.1 del RPC’18.
7. En los planos de ordenación se incluyen los planos de servidumbres aeronáuticas: servidumbres de aeródromo, radioeléctricas, acústicas y alturas máximas. Además, en la Normativa, en el Capítulo 2, se atiende a los condicionantes del Informe de la Dirección de Aviación Civil evacuado el 14 de julio de 2020. Al final de la memoria de ordenación se resumen las modificaciones.

En cuanto a “Otras consideraciones a regularizar, en aras de mejorar el documento” indicadas en el Informe Municipal:

1. Con el objeto de mejorar la conexión peatonal de la parcela P-7 con el resto del sector, se incluyen pasos de peatones en los cruces de entrada y salida de vehículos hacia y desde la parcela P-2. Además, no se permitirá la circulación de los vehículos dentro de las parcelas privadas a más de 10 km/h.

   En el vial “C” existe un paso de peatones que conecta la P-7 y la P-3, se añade un paso de peatones más que conecte un poco más al oeste las parcelas P-1 y P-2 en el mismo vial.
2. Analizado el requerimiento de asignar un coeficiente de edificabilidad a las parcelas destinadas a Espacios Públicos, se determina que en vista de su naturaleza y la

proximidad al recinto aeroportuario se prohíben las edificaciones en dichas parcelas, a excepción de las ya existentes. Cualquier modificación de la edificación ya propuesta, conllevaría una reevaluación por parte de Aviación Civil, con los consecuentes retrasos e incertidumbres de dicho proceso.

3. Se corrigen los siguientes puntos:
    a. En el Estudio Económico Financiero, en el cuadro del punto 2, el Coste de Urbanización es 2.052.450,90 €.
    b. En la Normativa relacionada a las parcelas P1, P2 y P3, el uso asistencial queda como uso prohibido.
    c. En la Normativa relacionada a las parcelas P5 y P6, se compatibiliza el uso administrativo y servicios urbanos. Se eliminan los usos prohibidos encontrados dentro de los permitidos.
4. Se incluye un índice de planos, tanto de Información como de Ordenación.
5. Con el objeto de dar cumplimiento, en materia de accesibilidad, la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, se han revisado los anchos de las aceras:
    a. La acera colindante a la parcela P-4, antes de 1 m, se aumenta, para dar cumplimiento a la normativa.
    b. La acera colindante a la parcela P-8, de 1,5 m, se mantiene, al existir en todo momento un **itinerario peatonal accesible alternativo** por la acera del otro lado del vial “B”. La Orden dice así:

“Son itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.”

Existe itinerario peatonal accesible para el acceso a todas las parcelas del Plan Parcial.

Por otro lado, será en el proyecto de urbanización donde se señalará la ubicación de las plazas de PMR en parcelas privadas.

6. En el Estudio Económico Financiero se incluyen los capítulos de Jardinería y Mobiliario Urbano, cumpliendo con el artículo 64.1. Si bien, otros capítulos más específicos como

plazas, queda recogido dentro de otros apartados como Pavimentación. En este documento, el Estudio Económico Financiero no modifica su estructura del presupuesto respecto al documento anterior. Será en el Proyecto de Urbanización donde se desarrollará un presupuesto detallado para su construcción.

Los espacios destinados a servicios públicos son todos de carácter público pero de financiación privada hasta la entrega de los mismos al organismo público correspondiente.

7. No se prevé aumentar la escorrentía de forma significativa, por lo que no se ha incluido ninguna documentación adicional para la obtención de la autorización del Consejo Insular de Aguas.
8. En la memoria de ordenación, se incorpora un apartado relativo al marco legal que afecta al Plan Parcial.
9. Ante la solicitud del Ayuntamiento de mejorar la movilidad y accesibilidad en la zona con el núcleo del Carrizal, se ha definido una solución que alcance dicha mejora, sin modificar el parcelario ni las edificaciones ya evaluadas e informadas por parte de Aviación Civil.

   Si bien el Informe Municipal indica que considera más adecuada la solución que se da a la calle Mijaíl Gorbachov en la Alternativa B, durante el trámite de la Evaluación Ambiental, resultó seleccionada la Alternativa C. La inclusión de una glorieta en la calle Mijail Gorbachov podría tener las siguientes consecuencias:

   - El plan parcial estaría ordenando un suelo que excede el propio ámbito del sector, tal como está definido en el Plan General de Ordenación.
   - Podría conllevar una reevaluación por parte de Aviación Civil y los consiguientes retrasos e incertidumbres del proceso, ya que la implantación de una glorieta afecta a la edificación ordenada en el Plan Parcial.
   - Podría ser motivo de una repetición del procedimiento de evaluación ambiental al modificarse la alternativa seleccionada.

   Se mejora de la accesibilidad y funcionalidad general del Sector, tanto interna como en relación con la malla urbana preexistente, mediante la reestructuración, únicamente, de los viales, manteniendo la Alternativa C como la seleccionada con las siguientes adaptaciones:

   a. Se elimina la mediana en el vial “A” (C/ Mijaíl Gorbachov).

b. Se proyecta un carril central que permita el giro a la izquierda desde el norte, hacia el vial “C”. Asimismo, desde el vial “C” se permite el giro a la izquierda, para ir hacia el sur por la C/Mijaíl Gorbachov.
c. Se amplía la acera del vial “A”, del lado este, a 7 metros, lo que permite implementar el carril bici que está en estudio en el Plan de Movilidad Sostenible que está redactando el Ayuntamiento.

8. PROPUESTA DE ORDENACIÓN

8.1. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

Analizadas las condiciones que recoge la Ficha Reguladora, se concluye que la ordenación del Sector SUSNO-T2 está sometida a un condicionante determinante para su viabilidad, como es su necesaria adecuación a las restricciones que imponen las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, mientras que, desde el punto de vista de su integración territorial y urbana, ante el pobre diagnóstico medioambiental de los valores en presencia, se toman en consideración especialmente las condiciones de entorno, como son la proximidad de la GC-1, del barranco de Los Aromeros, el contacto fronterizo con el núcleo de El Carrizal y la bajada a El Burrero.

Con esos condicionantes, la ordenación que se propone responde a la siguiente descripción:

- A nivel de organización interna del Sector, se adopta una estructura viaria integradora, de escala intermedia, ajustada a la dimensión del Sector, a las características y naturaleza de los elementos que delimitan su perímetro y, especialmente, las limitaciones de las servidumbres aeronáuticas.
- Con esta organización se resuelve una adecuada accesibilidad y funcionalidad general del Sector, tanto interna, como en relación con la malla urbana preexistente, con una ampliación y mejora funcional de la calle Mijaíl Gorbachov, previéndose asimismo la compatibilidad de ésta con la futura implantación del corredor de servicio de la Variante Aeroportuaria de la GC-1, para el que se hace la reserva de suelo dentro del Sector prevista en el PTE-13.
- La edificación resultante de la edificabilidad del Sector tendrá que situarse inevitablemente próxima al margen naciente de la calle Mijaíl Gorbachov, a la que ofrecerá una fachada partida en dos cuerpos, de dos plantas de altura sobre su actual rasante y de tres niveles escalonados hacia el naciente y GC-1 para acogerse al

apantallamiento que ofrece el frente edificado consolidado al otro lado de dicha calle, ajustándose así al resultado y cobertura que ofrece el Estudio Aeronáutico realizado y el informe emitido por la D.G.A.C. sobre el mismo.

- La división en dos del volumen edificatorio resultante del edificio principal mejora la integración espacial con la secuencia, escala y volumen del tejido consolidado de El Carrizal, estableciéndose una altura máxima de coronación por debajo de la que ofrece actualmente dicho núcleo a la GC-1, materializándose de forma escalonada.
- En torno a dicha zona reservada para la Variante de la GC-1 se configura una franja paralela a la misma con espacios libres arbolados, al que le sigue viario interno principal con aceras también arboladas, culminando con una mayor densidad de espacios libres arbolados en torno a la zona de dotaciones y equipamientos públicos, inmediatos al actual Centro de Salud y próximo al barranco de Los Aromeros.
- La localización de los equipamientos y dotaciones públicas que resultan del Sector se localiza junto al Centro de Salud de El Carrizal, de forma que ello contribuya a especializar esa zona del núcleo con la centralización de distintos servicios locales públicos, junto a donde se plantea la mayor densidad de espacios libres, próximos a los márgenes del barranco de los Aeromeros, que parecen tener como destino convertirse en ampliación de estos espacios libres ajardinados hasta el cauce de dicho barranco.
- Entre la zona edificada y el viario principal paralelo a la GC-1 se localiza una zona de aparcamiento con una edificación de menor dimensión junto a una plaza ajardinada central, en torno a la cual se prevé se produzca la dinamización interna de la actividad comercial del Sector.
- Las características de los acabados en los edificios, especialmente en la calidad de los materiales de fachadas y el acondicionamiento de las edificaciones frente al ruido, serán aspectos a tener en cuenta en la Normativa y Ordenanzas de edificación y no afectan a la ordenación urbanística del sector en sí misma, si bien la disposición de los Espacios Libres sí, por lo que su localización está orientada a mitigar en lo posible dicha afección acústica.

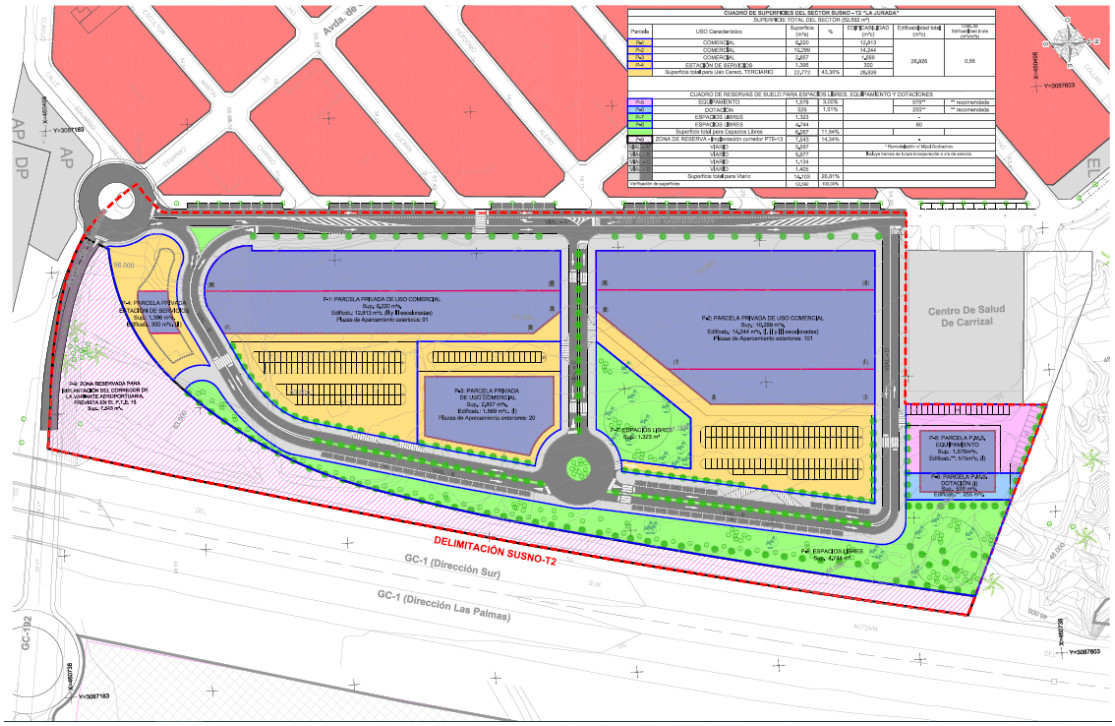


Ilustración 14 Planta general Propuesta de Ordenación. Elaboración propia.

8.2. OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA.

La ordenación urbanística pormenorizada, conforme a lo establecido para el suelo urbanizable en el Artículo 137 de la Ley 4/2017 (LSENPC) tiene como objetivo en el suelo urbanizable la definición detallada de la trama urbana, con fijación de las alineaciones y rasantes y previsiones de aparcamiento público, la delimitación de ámbitos de unidades de ejecución, la determinación del aprovechamiento urbanístico máximo, la determinación del carácter público o privado del sistema de ejecución, las previsiones de programación y de gestión de la ejecución urbanística.

8.3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA

8.3.1. Accesos y red viaria interior:

El acceso al Sector, en las condiciones actuales de la accesibilidad de esta zona del municipio, se produce a través de la actual calle Mijaíl Gorbachov (Vial-A, de 20.00 m.), que lo conecta por el Norte con la rotonda que distribuye el tráfico de la GC-191 con la Avda. Carlos V, circunvalación de El Carrizal, y por el Sur con la rotonda desde la que se accede a la GC-192, de acceso a El Burrero y calle Chile. Se propone una remodelación y mejora de la calle Mijaíl Gorbachov, incorporándole un vial central, para, por un lado, no afectar a la circulación actual

en la zona y por otra, permitir los giros a la izquierda mejorando así la movilidad y accesibilidad del núcleo de El Carrizal con la nueva urbanización.

La calle Mijaíl Gorbachov se desarrolla dejando una reserva suficiente de Sistema General de Infraestructura Viaria que permitirá adaptar el Proyecto de Urbanización al futuro Plan de Movilidad Urbana Sostenible que está redactando el Ayuntamiento.

En la zona de naciente del Sector se plantea una vía principal del Sector (Vial-B, de 16.90 m.) que distribuye el tráfico interno alejando en lo posible su agitación, propia de la actividad comercial como la del Sector, del núcleo de Carrizal, mitigando la perturbación que ello pudiese significar para sus vecinos. Esta vía principal dispone de una rotonda como elemento vertebrador de la ordenación.

Entre la Calle Mijaíl Gorbachov ampliada y remodelada (Vial-A) y el vial principal descrito (Vial-B) se plantean un viario secundario (Viales C y D, de 15 m. y 13 m. respectivamente) que, de doble sentido resuelve la relación transversal entre ambas, dando lugar a dos anillos que facilitan la integración en la malla urbana preexistente.

La solución viaria del presente Documento de Aprobación Inicial de Plan Parcial se plantea de forma compatible con la mejora de accesibilidad que supondrá la futura ejecución del corredor de servicio y nuevo enlace El Carrizal, previsto en el PTE-13 de la Variante Aeroportuaria, para el que se ha reservado el espacio necesario según lo exigido en dicho PTE.

Tanto la ampliación y remodelación de la calle Mijaíl Gorbachov como la vía principal interna del Sector tiene prevista una importante dotación de ajardinamiento y arbolado, especialmente densa en la franja de Espacios Libres entre el Vial-B y la GC-1.

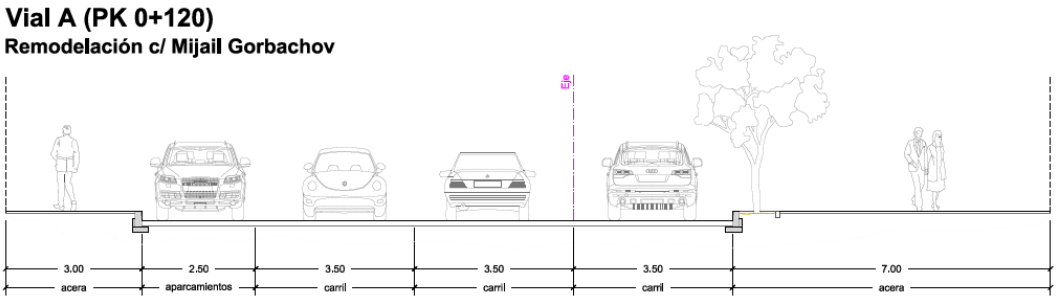


Ilustración 15.- Sección tipo Vial “A”, c/ Mijaíl Gorbachov. Elaboración propia.

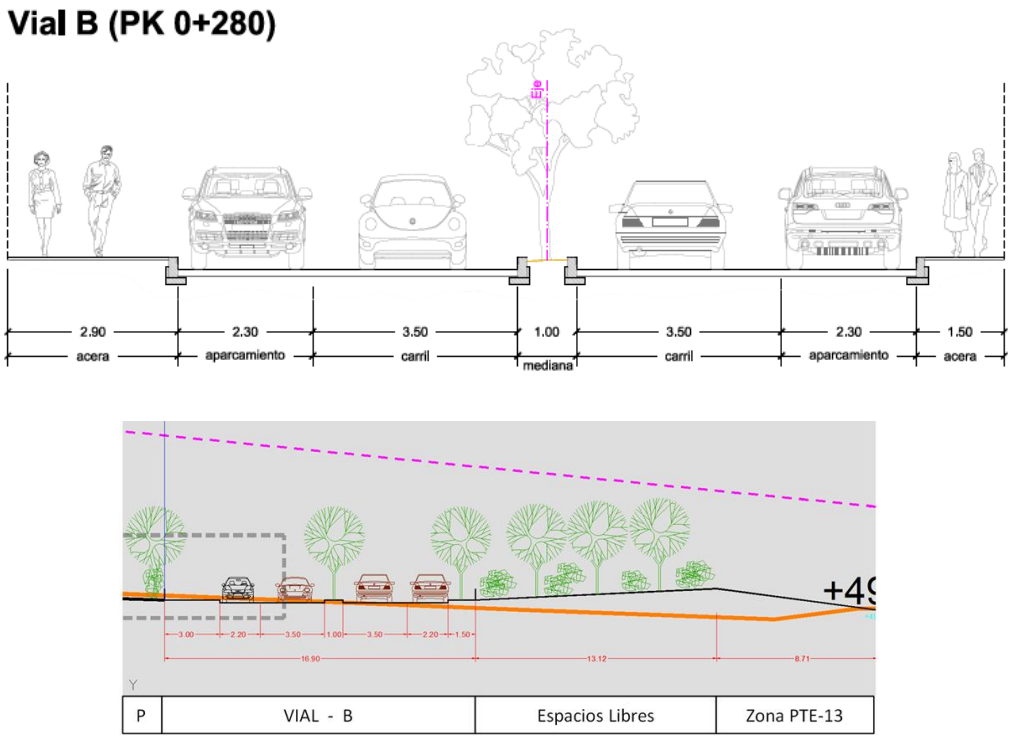


Ilustración 16.- Sección tipo Vial “B. Elaboración propia.

8.3.2. Dotación de Plazas de Aparcamiento al aire libre:

Se han dispuesto bandas laterales de aparcamiento en la mayor parte de los márgenes del Vial-B, con una capacidad total de 48. Además, en el interior de las parcelas, al aire libre, se han previsto las siguientes plazas de aparcamiento, dando lugar al siguiente cuadro:

- Vial - B : 48 - Parcela P1 (Comercial): 91 - Parcela P2 (Comercial): 101 - Parcela P3 (Comercial): 20 - Parcela P4 (Est. Serv.): -- - Parcela P5 (Equip/Dot): 30	TOTAL: 290 plazas al aire libre

Tabla 2.- Cuadro de plazas de aparcamiento del Sector SUSNO – T2 “La Jurada”. Elaboración propia.

La dotación de plazas de aparcamiento exigible en base a los usos Terciarios establecidos por el PGO para este Sector de SUSNO-T2 “La Jurada”, llevan a una proporción de 1 plaza por cada 100 m2c. de uso característico, es por lo que, teniendo en cuenta que la Edificabilidad total del Sector la establece el vigente PGO en 28.926 m2c., en este Documento de Ordenación se fija el

umbral mínimo de 290 plazas, por lo que a las 220 plazas que se sitúan al aire libre en el interior de las parcelas, habrán de sumarse otras 70, que deberán materializarse en el interior de las edificaciones, lo que proporciona una holgura suficiente.

Por otra parte, en caso que se prevea la implantación de una superficie comercial alimentaria, deberá preverse una dotación adscrita a dicho establecimiento de 1 plaza por cada 50 m2c del mismo.

Finalmente, entre el total de 290 plazas situadas al aire libres disponen, con las dimensiones y características exigidas en la Norma U.1.4 del Anexo 6, del Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación, al menos 13 plazas para personas de movilidad reducida. Esta Norma, en función del uso final a que se destinen las edificaciones, será igualmente aplicada en lo concerniente a plazas de aparcamientos en el interior de las mismas.

Todas las plazas de aparcamiento situadas dentro de las parcelas P1, P2, P3, P4 y P5, tendrán carácter privado, mientras que las plazas situadas en los viales serán de carácter público.

Los espacios destinados a servicios públicos son todos de carácter público pero de financiación privada hasta la entrega de los mismos al organismo público correspondiente.

8.3.3. Organización del uso terciario

La implantación de los usos terciarios prescritos por el PGO para este Sector SUSNO-T2 “La Jurada” tendrá lugar en las cuatro parcelas delimitadas a tal fin (P1, P2, P3 y P4), según la distribución parcelaria que resulta de la ordenación propuesta.

Las distintas superficies de dichas parcelas, la ubicación y formalización de las edificaciones resultantes de las alineaciones en los escalonamientos previstos y las distintas alturas propiciarán una solución edificatoria diversa y fragmentada, evitando la conformación de un volumen unitario y rígido.

La categoría de usos terciarios comprende toso los usos previstos en el apartado 8.4.3 de las Ordenanzas Reguladoras de la Edificación del municipio de Ingenio, B.O.P. nº 97-2012 de 30/07/2012.

La implantación del uso comercial en los edificios previstos en las Parcelas P1 y P2, habrán de adaptarse al escalonamiento de las tres plantas en la forma que figura en el Plano de

alineaciones y rasantes, respetando la cota máxima de coronación de cada escalón, de forma que no se vulnere las limitaciones establecidas en el informe de la Dirección General de Aviación Civil al SUSNO-T2.

Igualmente ocurre con las edificaciones de las Parcelas P3 y P4, si bien estas tienen tan solo una planta.

La materialización de las edificaciones respetarán las condiciones adicionales establecidas en el referido informe de la Dirección General de Aviación Civil.

8.3.4. Sistema de Espacios Libres:

Las instrucciones del PGO, a través de las determinaciones ambientales que se establecen en la Ficha reguladora del Sector SUSNO-T2 “La Jurada”, son el resultado del Estudio Aeronáutico, que lleva a situar la mayor parte de la edificación en una franja paralela y próxima al frente ya consolidado en el margen de poniente de la calle Mijaíl Gorbachov, el análisis de la huella acústica de la GC1 y su ampliación con la futura implantación del corredor de la Variante Aeroportuaria, y las medidas que, como resultado de todo, se recogen en el Tomo III. Documentación Ambiental de este Documento de Aprobación Inicial, para mitigar las afecciones acústicas, llevan a situar el grueso de los Espacios Libres que corresponden a este Sector en una franja paralela a la GC-1, acompañando al Vial-B de la ordenación propuesta, con una intensificación densificación de dichos Espacios Libres en la zona norte, junto a la zona reservada para los Equipamientos y Dotaciones públicas (P8: 4.744,00 m²). Asimismo, a fin de caracterizar el espacio comercial resultante y articular su dinamización, se crea una plaza ajardinada y equipada en la zona central del Sector (P7: 1.323 m2).

SISTEMA ESPACIOS LIBRES				
Total Esp. Libres	**6.067’00 m²**		Categorización	Edificabilidad máxima
P-7	1.323’00 m²	22%	Área peatonal	-
P-8	4.744,00 m²	78%	Jardines	80 m²c

Se ha previsto una edificabilidad en la parcela P-8, que coincide con la edificación existente de la Estación de bombeo, para no dejar fuera de ordenación a la infraestructura hidráulica existente, una estación de bombeo de agua residuales - EBAR La Jurada. La EBAR es gestionada por la empresa del Servicio Municipal de Aguas, FCC Aqualia S.A. de Ingenio. Está previsto mantener la instalación en todo momento. No se afectará su funcionalidad durante la ejecución de la urbanización ni durante el aprovechamiento del espacio libre.

8.3.5. Las Dotaciones y Equipamientos de cesión:

Conforme a lo establecido en el Artículo 138.1.C, de la Ley 4/2017 (LSENPC), que establece los estándares en suelo urbanizable dedicado a actividades del sector económico terciario, se han previsto en la ordenación una parcela para Dotaciones públicas de 529 m2s. para la que se ha previsto una edificabilidad recomendada de 255 m2c. en una planta.

Asimismo, se ha previsto una parcela para implantación de Equipamiento público de 1.578 m2s, para la que se recomienda una edificabilidad de 575 m2c en una planta.

Se ha previsto la disposición adosada de ambas edificaciones, a fin de liberar el máximo de espacio circundante, desde el que se tiene acceso directo con los Espacios Libres previstos cerca del Barranco de Los Aromeros y 30 plazas de aparcamiento al aire libre.

La ubicación de estas reservas de suelo público se ha realizado después de consultar con el Ayuntamiento la oportunidad de concentrar en torno al Centro de Salud de El Carrizal la prestación de servicios públicos que, junto con la zona de aparcamientos anexa, propicia una centralización de los mismos que favorece la utilización cómoda a los vecinos de la zona.

8.4. PARÁMETROS RESULTANTES DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA

Así pues de la Ordenación Pormenorizada del SUSNO-T2 “La Jurada” conforme a los Parámetros Básicos previstos en el PGO de Ingenio y en su Ficha reguladora, resultan los Parámetros recogidos en la Tabla 3.

CUADRO DE SUPERFICIES DEL SECTOR SUSNO - T2 "LA JURADA"						
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (52.592 m²)						
Parcela	USO Característico	Superficie (m²s)	%	EDIFICABILIDAD (m²c)	Edificabilidad total (m²c)	Coef. de Edificabilidad bruta (m²c/m²s)
P-1	COMERCIAL	8.220		12.813	28.926	0,55
P-2	COMERCIAL	10.299		14.244		
P-3	COMERCIAL	2.857		1.569		
P-4	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.396		300		
	Superficie total para Uso Caract. TERCIARIO	22.772	43,30%	28.926		
CUADRO DE RESERVAS DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES, EQUIPAMIENTO Y DOTACIONES						
P-5	EQUIPAMIENTO	1.578	3,00%		575**	** recomendada
P-6	DOTACIÓN	529	1,01%		255**	** recomendada
P-7	ESPACIOS LIBRES	1.323		-		
P-8	ESPACIOS LIBRES	4.744		80		
	Superficie total para Espacios Libres	6.067	11,54%			
P-9	ZONA DE RESERVA - Implantación corredor PTE-13	7.543	14,34%	-		
VIAL - A	VIARIO	5.587		* Remodelación c/ Mijail Gorbachov		
VIAL - B	VIARIO	5.977		Incluye tramos de futura incorporación a vía de servicio		
VIAL - C	VIARIO	1.134				
VIAL - D	VIARIO	1.405				
	Superficie total para Viario	14.103	26,81%			
Verificación de superficies		52.592	100,00%			

Tabla 3.- Cuadro de superficies del Sector SUSNO – T2 “La Jurada”. Elaboración propia.

La propuesta de ordenación recogida en este Documento de Aprobación Inicial distribuye la Edificabilidad que le otorga el PGO en la Ficha reguladora al SUSNO-T2 “La Jurada”.

El Artículo 138 1.C de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, establece que en los sectores de suelo urbanizable con destino a actividades del sector económico terciario deben observarse las siguientes reglas sustantivas de ordenación:

a) Una reserva de suelo destinado a espacios libres públicos de al menos el 10% de la superficie ordenada.
b) Una reserva de suelo con destino a dotaciones de al menos el 1% de la superficie ordenada.
c) Una reserva de suelo con destino a equipamientos de al menos el 3% de la superficie ordenada.

El cuadro de superficies del Sector SUSNO T-2 La Jurada destina las siguientes parcelas a los usos enunciados en el Artículo 138 de la Ley 4/2017:

- P5 Equipamiento, con una superficie de 1.578 m^2s, equivalente al 3,00% de la superficie del sector
- P6 Dotación, con una superficie de 529 m^2s, equivalente al 1,01% de la superficie del sector
- P7 y P8 Espacios Libres, con una superficie de 1.323 y 4.744 m^2s, respectivamente, equivalente al 11,54% de la superficie del sector.

9. ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN A LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS.

9.1. ESTUDIOS DE SEGURIDAD Y APANTALLAMIENTO.

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

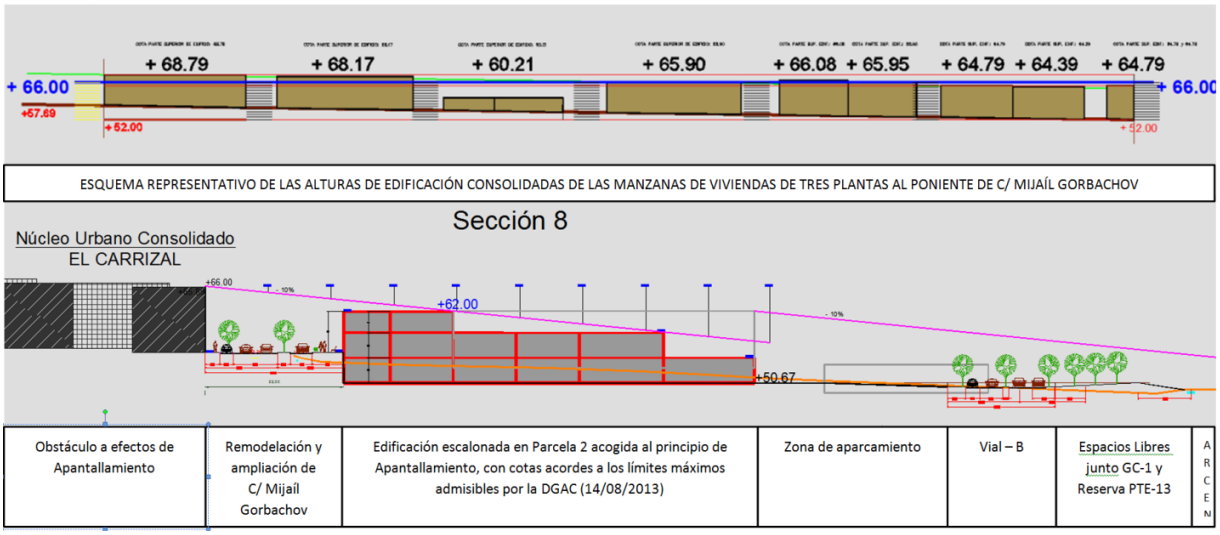


Ilustración 17.- Esquema representativo de las alturas de edificación de viviendas de tres plantas al poniente de C/ Mijaíl Gorbachov.

Dicho lo anterior, las diferencias entre aquella propuesta de 2012, conocida por la DGAC, AENA y AESA en Agosto de 2012, y la del borrador del Plan Parcial presentado junto al Documento Ambiental Estratégico, Octubre de 2017, se centran en que se configura una edificación de una planta en la zona central de Sector, siempre por debajo del plano que limita las alturas máximas admisibles definido por el Estudio de Seguridad Aeronáutico de 2012, y se baja de dos a una planta la edificación prevista al Norte del Sector, junto al Centro de Salud existente, para localizar junto a él los Equipamientos y Dotaciones públicas.

Cabe indicar, que la propuesta del presente documento de Aprobación Inicial (Marzo 2021), no presenta diferencias en las plantas y alturas de las edificaciones con respecto a la propuesta de ordenación del Borrador del Plan Parcial (Octubre 2017).

Para una mejor comprensión de lo expuesto hasta ahora en este apartado, se ilustra a continuación la propuesta de ordenación presentada a informe de la DGAC (Agosto 2012) junto con el Estudio de Seguridad sobre incidencia en las Servidumbres Aeronáuticas, y la que se presentó a informe de la DGAC junto al borrador del Plan Parcial (Octubre 2017):

Ilustración 18.- Plano General Alternativa C. Elaboración propia.

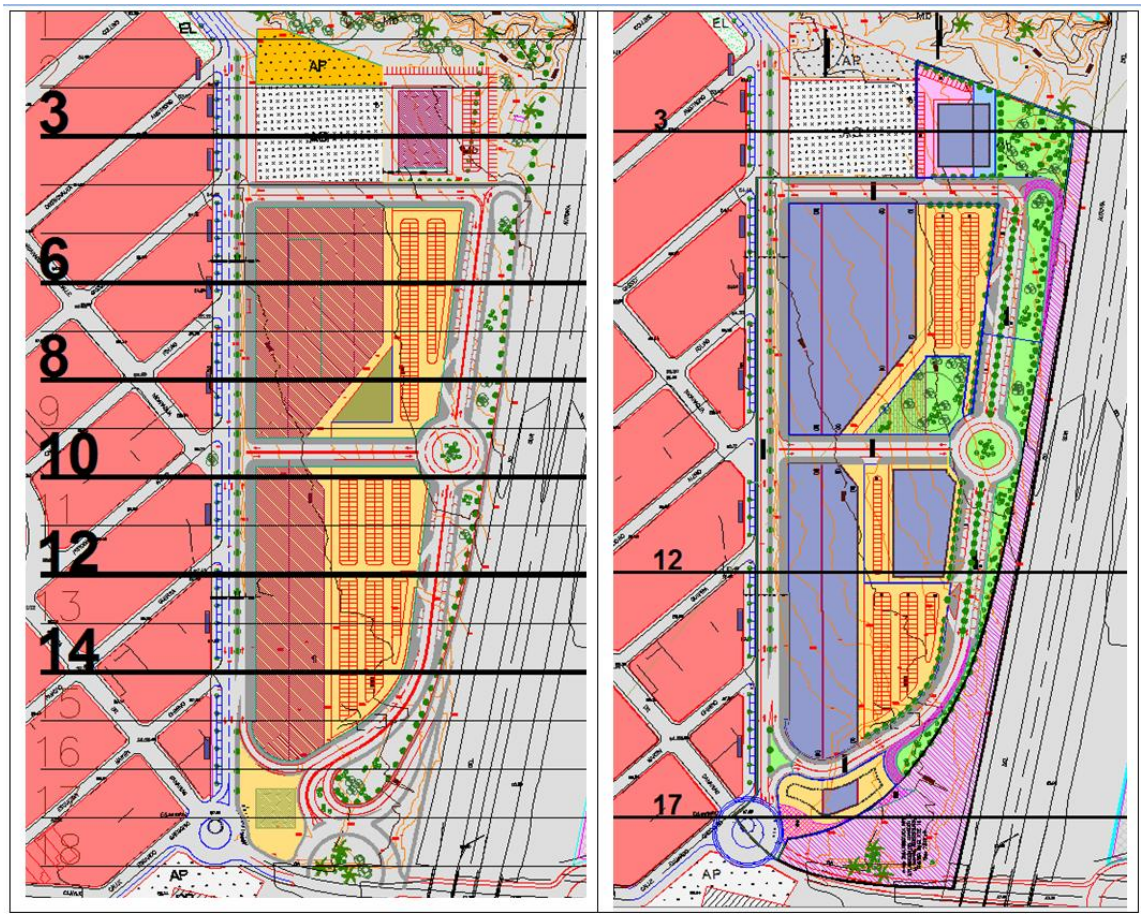


Ilustración 19.-

En la siguiente ilustración se muestra la secuencia seguida por AENA a partir de la propuesta de ordenación de Agosto 2012 para elaborar el informe que hace suyo la DGAC el 14/08/2013.

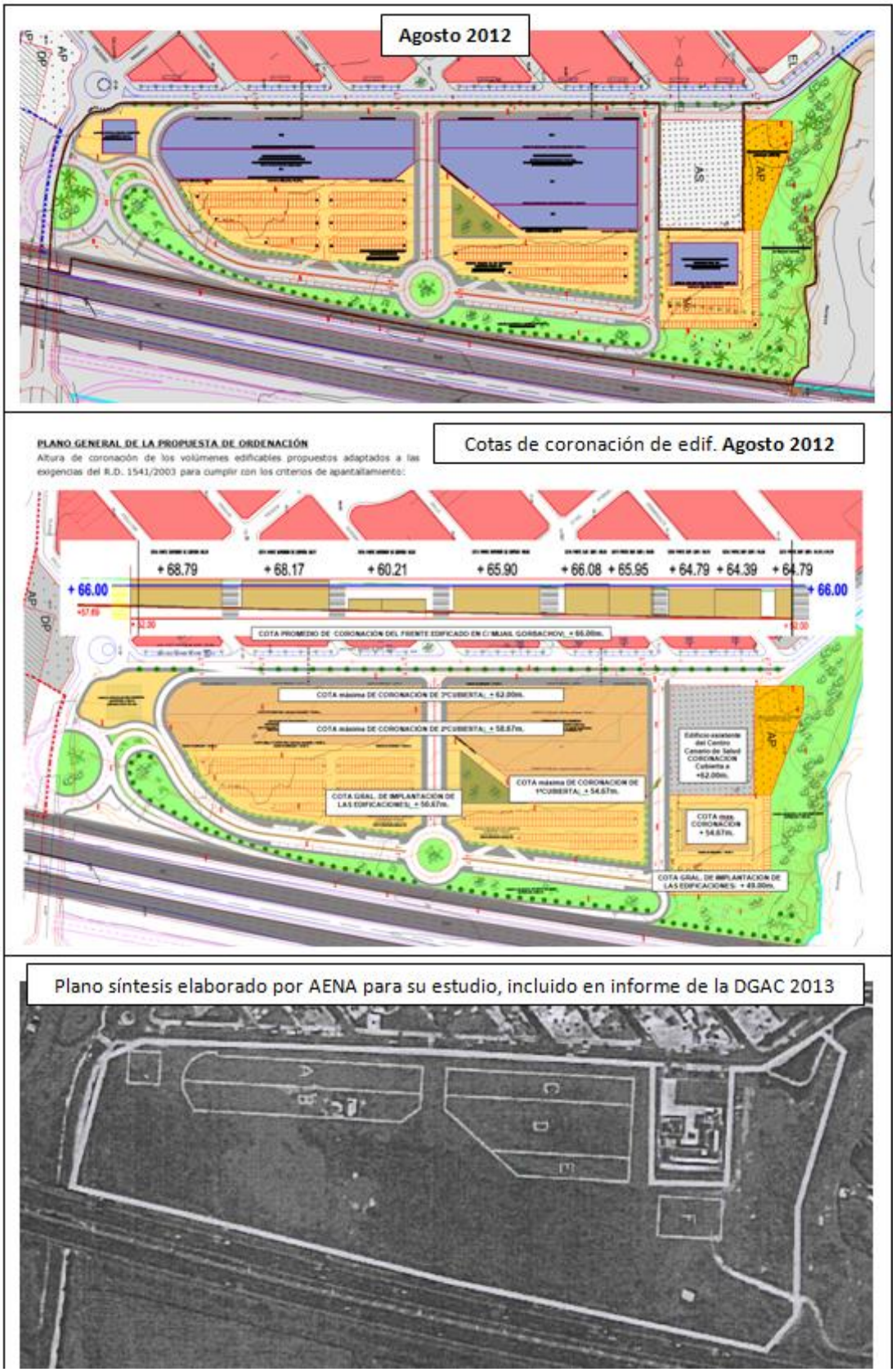


Ilustración 20.- Secuencia seguida por AENA a partir de la propuesta de ordenación de Agosto 2012 para elaborar el informe que hace suyo la DGAC el 14/08/2013.

En la Ilustración 21, se vuelve a reproducir el Plano síntesis elaborado por AENA para su estudio, así como la Tabla 1, copiada del Informe de la DGAC de 14/08/2013, que recoge las cotas que AENA adoptó para el mismo. Debe advertirse que en dicha Tabla 1 algunas cotas difieren respecto de las de la propuesta Agosto 2012 en lo siguiente: En la que denomina Parcela B, AENA adopta 7 cms. menos, mientras que en las Parcelas D y E adopta 3 cms. más, y en la Parcela F llega a adoptar 2.33 m. por encima de la altura de coronación planteada. En las primeras, esa diferencia se considera prácticamente intrascendente, mientras que subir en 2.33 m. la altura de la Parcela F implica imponer un umbral de mayor exigencia para la seguridad, pues la coronación de la edificación planteada en dicha Parcela F, la más próxima a las cabeceras de pistas, era, en Agosto de 2012, de +54.67 m., y no de +57.00 m. como plantea y finalmente admite AENA .

Plano síntesis elaborado por AENA para su estudio, incluido en informe de la DGAC 2013

En la Tabla 1 se muestran las alturas máximas de las construcciones para las distintas parcelas del Sector “La Jurada” (S.U.S.N.O. T-2) que ha considerado Aena para la elaboración de sus estudios:

PARCELA	COTA MSL MÁXIMA (m)
A	62.00
B	58.60
C	62.00
D	58.70
E	54.70
F	57.00

Estudio de la Dirección de Servicios de Navegación Aérea de Aena

Ilustración 21. Plano de síntesis elaborado por AENA 2013

La conclusión principal del Informe de la Dirección General de Aviación Civil DGAC de 14/08/2013, emitido sobre la base de la propuesta de ordenación de Agosto 2012, en lo concerniente a las alturas máximas admisibles MSL de las edificaciones principales se reproduce a continuación:

4.4.- Conclusiones

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa desfavorablemente el documento "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio" (Gran Canaria), en lo que a Servidumbres Aeronáuticas se refiere, por lo tanto no podrá aprobarse definitivamente el mencionado planeamiento sin disponer de informe favorable expreso de la Dirección General de Aviación Civil.

No obstante lo anterior, al acreditar la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), tras informe técnico de Aena, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, en su actual redacción, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas en relación con el Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), este Centro Directivo podría informar favorablemente el documento "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio", en lo que a Servidumbres Aeronáuticas se refiere, en caso de incluirse en el documento urbanístico las siguientes condiciones recogidas en el informe técnico de Aena validado por AESA sobre el Sector "La Jurada", así como otras disposiciones en relación con las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria:

a) Condiciones del informe técnico de Aena relativo al Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2):

- Las alturas máximas de las construcciones e instalaciones propuestas en las diferentes parcelas del Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), incluidos todos sus elementos, no podrán superar las cotas MSL máximas recogidas en la Tabla siguiente :

Tabla 2

PARCELA	COTA MSL MÁXIMA (m)
A	62.00
B	58.60
C	62.00
D	58.70
E	54.70
F	57.00

La Tabla 4 resume, por orden secuencial, las Cotas MLS (m.) propuestas de coronación máxima de la edificación originariamente, las que adoptó AENA para realizar sus estudios, las marcada finalmente como admisible por AENA y AESA para viabilizar el Sector según consta en el referido informe de la DGAC de 14/08/2013 y una última columna que recoge las diferencias.

PARCELA Edificación **Agosto 2012**	COTA, MSL máxima (m) – Coronación de edificios			
	1	2	3	(3-1)
	Aportada en la Propuesta de Ordenación de **Agosto 2012**	Tomada por AENA para sus estudios. (Tabla 1 Inf. DGAC 14/08/2013)	Marcada por AENA para viabilidad del Plan Parcial. (Tabla 2 Inf. DGAC 14/08/2013)	Diferencia entre Cota de coronación propuesta y máxima admisible por AENA
A	62.00	62.00	62.00	0.00
B	58.67	58.60	58.60	- 0.07
C	62.00	62.00	62.00	0.00
D	58.67	58.70	58.70	+0.03
E	54.67	54.70	54.70	+0.03
F	57.00	57.00	57.00	0.00

Tabla 4.- Cota máxima coronación de edificios del Sector SUSNO – T2 “La Jurada”. Elaboración propia a partir de datos de AENA.

De la columna (3-1) de la Tabla 4, se concluye que las alturas máximas de coronación planteadas en la propuesta de ordenación del Sector SUSNO-T2 “La Jurada” de Agosto de 2012 eran admisibles por la DGAC, a excepción de la planteada para la edificación que AENA identificaba como Parcela B, que la reduce en tan solo 7 cm.

9.2. ADECUACIÓN DEL DOCUMENTO DE ORDENACIÓN DEL PLAN PARCIAL AL INFORME DE LA D.G.A.C DE 14/08/2013

PARCELA Edificación **Agosto 2012 y ahora Octubre 2017**	COTA, MSL máxima (m) – Coronación de edificios		
	Aportada en la Propuesta de Ordenación de **Agosto 2012**	Marcada por AENA para viabilidad del Plan Parcial. (Tabla 2 Inf. DGAC 14/08/2013)	Establecida en la Propuesta de Ordenación de **Octubre 2017**
A P1	62.00	62.00	62.00
B P1	58.67	58.60	58.60
C P2	62.00	62.00	62.00
D P2	58.67	58.70	58.70
E P2	54.67	54.70	54.70
F P5y P6	57.00	57.00	53.50
P3	■	■	54.67
P4	■	■	58.60

Tabla 5.- Cota máxima de coronación de edificios en el Sector SUSNO – T2 “La Jurada”. Elaboración propia a partir de datos de AENA

La ordenación contenida en el presente Documento de Aprobación Inicial (Marzo 2021) nace de la presentada en el Borrador del Plan Parcial junto al Documento Ambiental Estratégico (Octubre 2017). Dicho borrador, a su vez, proviene de la ordenación que fue informada a la D.G.A.C en Agosto de 2012, recibiendo informe sobre la misma el 14/08/2013.

Cabe indicar, que la propuesta del presente documento de Aprobación Inicial (Marzo 2021), no presenta diferencias en las plantas y alturas de las edificaciones con respecto a la propuesta de ordenación del Borrador del Plan Parcial (Octubre 2017).

A continuación se detallan las diferencias existentes entre la propuesta de Agosto 2012 y la del presente Documento de Aprobación Inicial (Marzo 2021):

a) Los ramales de servicio y acceso a la GC1 que figuraban en la propuesta de ordenación de Agosto 2012 quedan sujetos a lo que resulte del proyecto de trazado del corredor de la Variante Aeroportuaria de la GC-1 en esta zona, por lo que los que puedan figurar en la ordenación del SUSNO-T2, “La Jurada” son solo tentativos. La única determinación vinculante es la reserva del espacio necesario para implantación del

Corredor de la Variante Aeroportuaria de la GC-1, conforma la delimitación del PTE-13, aprobado definitivamente (BOC nº 157, 14/08/2014).

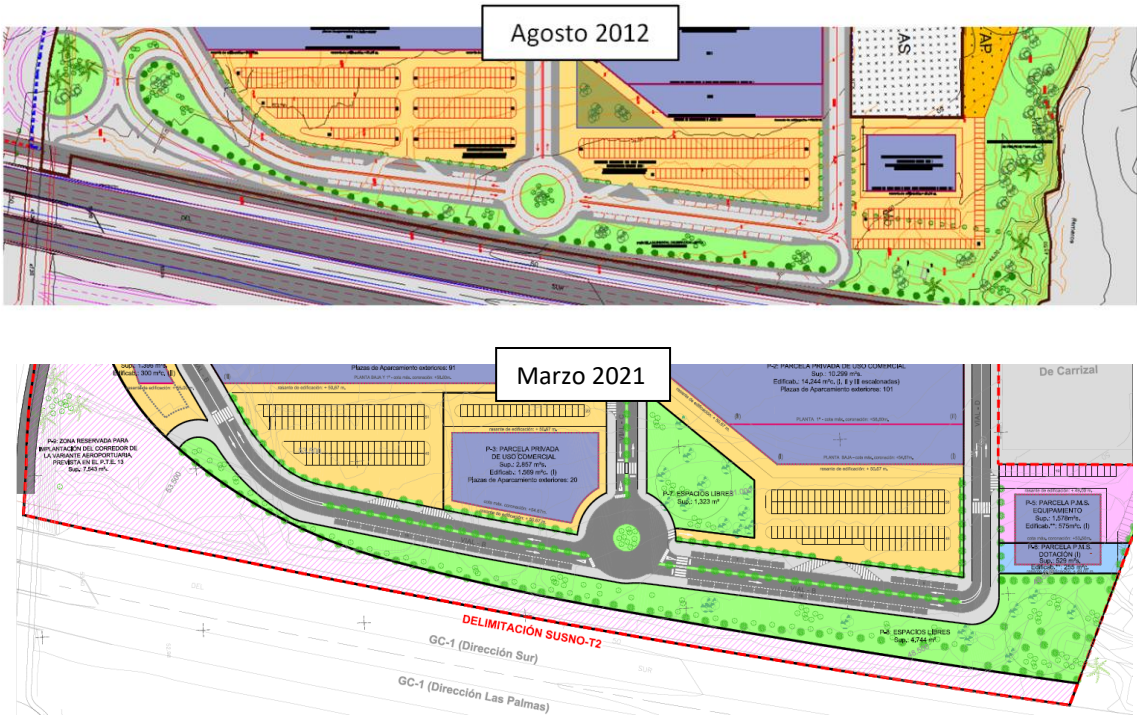


Ilustración 22.- Reserva para ramales de la GC1 según el PTE-13. Elaboración propia.

b) La parcela P4, situada al Sur del Sector que figuraba para uso Comercial en la propuesta de Ordenación de Agosto 2012, se ha ajustado mínimamente en su forma al nuevo modo de acceso desde la rotonda Sur de la calle Mijaíl Gorbachov, resultando una parcela con un poco más de superficie, pasando de 1.229 m2 a 1.396 m2, si bien reduciendo su edificabilidad de 400 m2c. a 300m2c., manteniendo la altura de una sola planta, y destinándose finalmente a Estación de Servicio, por lo que a partir de una rasante media en la cota 55.00, se plantea una coronación máxima de dicha edificación en la Cota MSL +58.50 m., por debajo indefectiblemente de las Cotas MSL de +62.00 m. y 58.60 m. de coronación máxima admitidas en el informe de 14/08/2013 para las parcelas - edificaciones A y B, respectivamente, de las que está separada apenas 15.50 m. en el sentido opuesto a las instalaciones aeroportuarias.

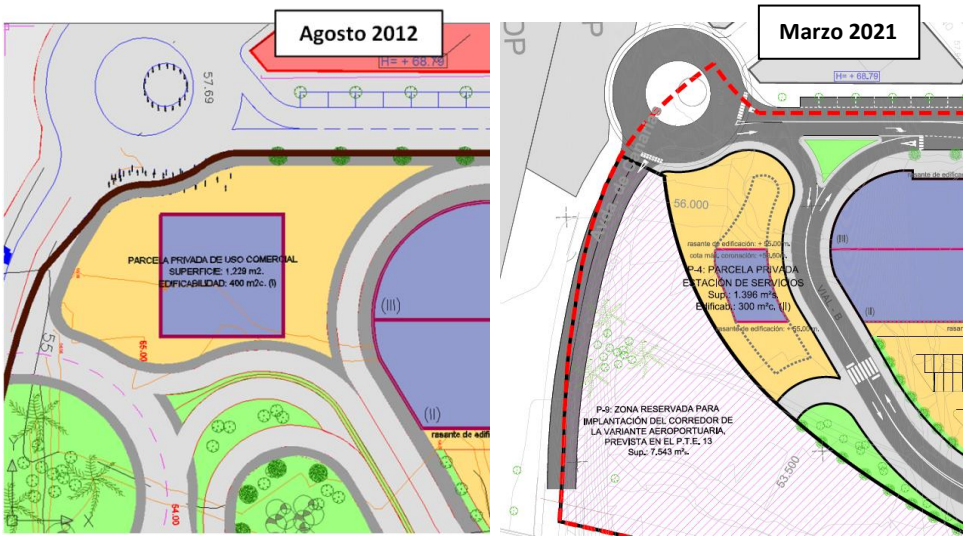
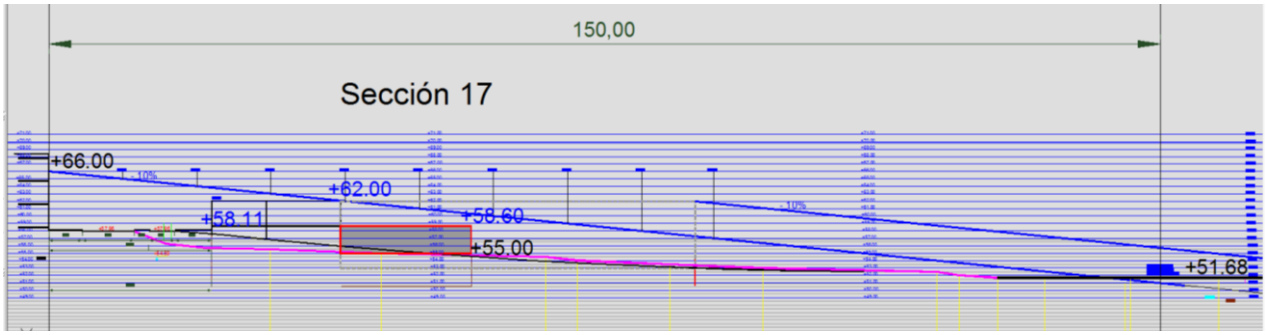
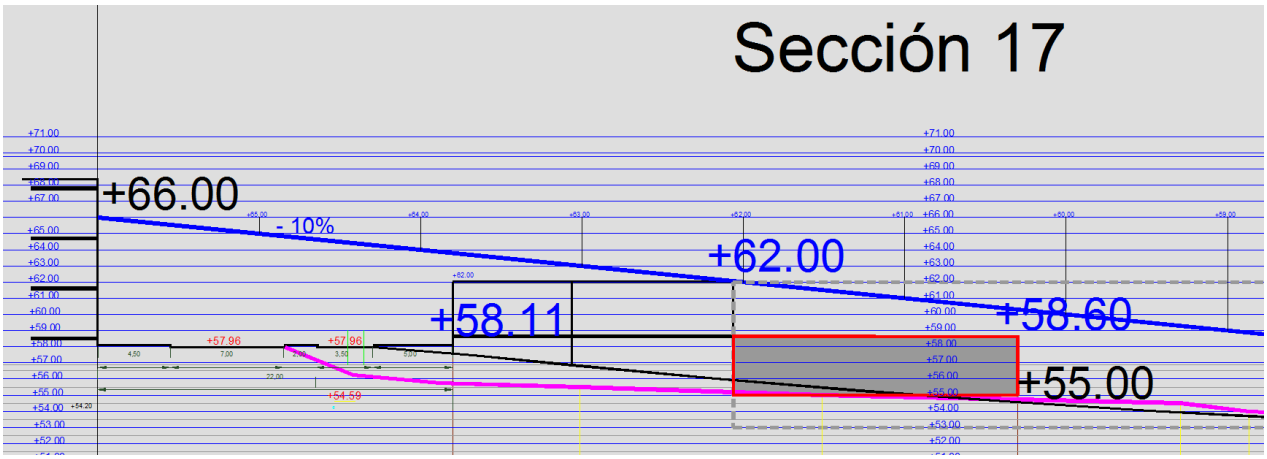


Ilustración 23.- Parcela P4. Elaboración propia.

Se aporta la sección transversal al Sector por esta zona, realizada sobre la base de la aportada en la propuesta de ordenación de agosto 2012 que acompañó al Estudio Aeronáutico de referencia, a fin de acreditar que la alteración descrita anteriormente se mueve por debajo de la altura máxima admisible establecida en el informe de la DGAC de 14/08/2013.





c) En la zona central del Sector, (Parcela P3), próxima a la rotonda de naciente, se ha previsto una nueva edificación de una sola planta para uso comercial que acoge parte de la edificabilidad que en la propuesta de Agosto 2012 se planteaba junto al Centro de Salud de El Carrizal en una edificación de dos plantas, con lo que se colmata la totalidad de la edificabilidad que el vigente PGO otorga al Sector SUSNO-T2 “La Jurada”. Se establece para esta edificación una altura máxima de coronación en la Cota MSL +54.67 m., por debajo de la +54.70 que en el informe de la DGAC de 14/08/2013 se establecía como admisible para las parcela – edificio E.

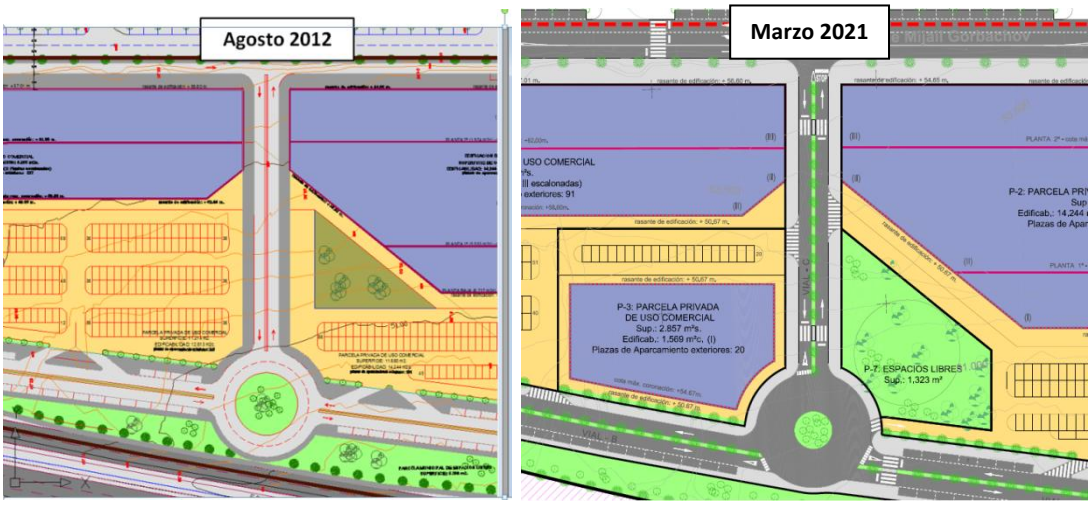


Ilustración 24.- Parcela P3. Elaboración propia.

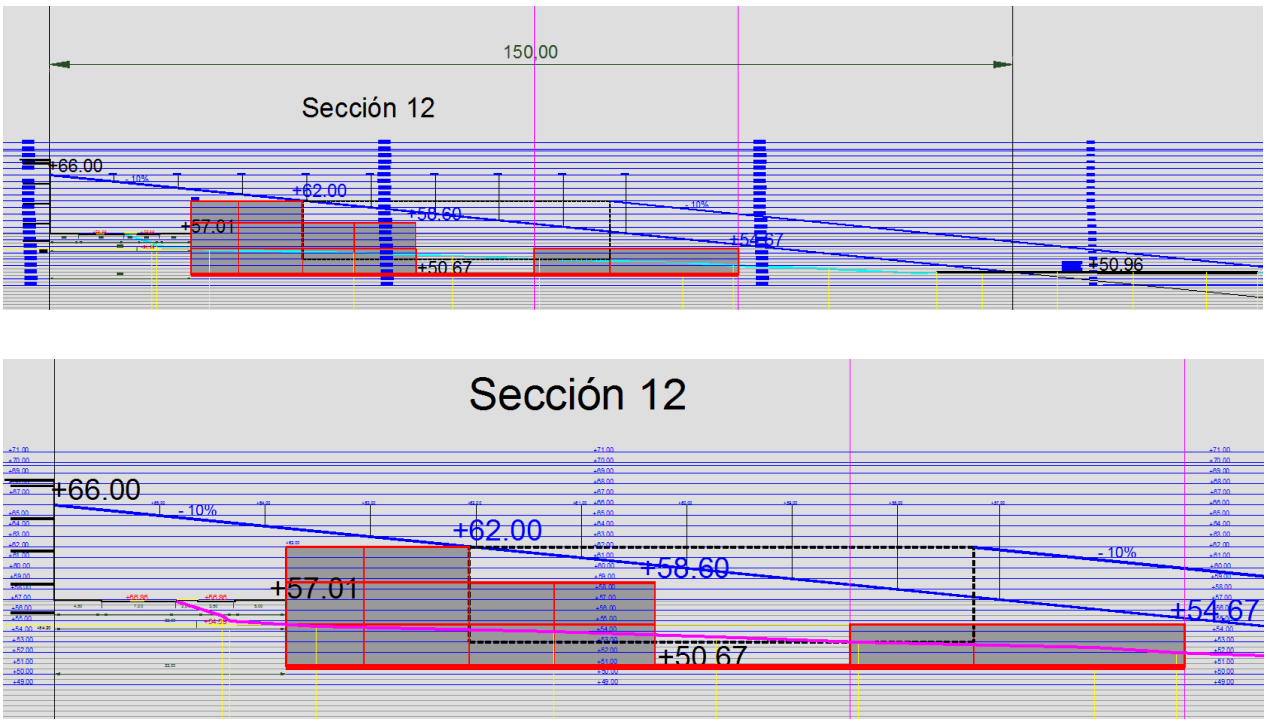


Ilustración 25.- Sección por la parcela P3. Elaboración propia.

Se aporta la sección transversal al Sector por esta zona, realizada sobre la base de la aportada en la propuesta de ordenación de agosto 2012 que acompañó al Estudio Aeronáutico de referencia, a fin de acreditar que la alteración descrita anteriormente se mueve por debajo de la altura máxima admisible establecida en el informe de la DGAC de 14/08/2013

d) En la zona Norte del Sector (Parcelas P5 y P6), donde en la propuesta de ordenación de Agosto 2012 se preveía una edificación de uso Comercial de dos plantas junto al Centro de Salud de El Carrizal (F), ahora se propone una edificación de menor porte, con tan solo una planta y menos edificabilidad, solo 575 m2c. frente a los 1.982 m2c. previstos en aquella propuesta. Su destino es albergar los Equipamientos y Dotaciones públicas de cesión obligatoria al Ayuntamiento. La altura máxima de coronación de esta edificación que antes se proponía en +57.00 m, pasa ahora a la Cota MSL + 53.50 m., por debajo de los +57.00 m. establecida como máxima admisible en el informe de la DGAC de 14/08/2013.

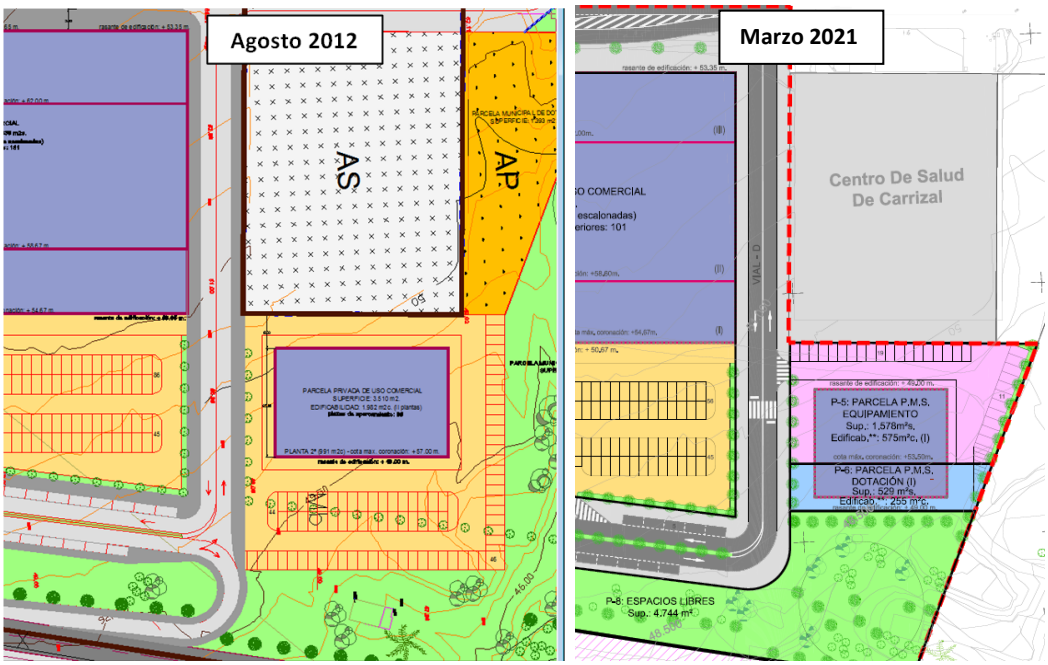


Ilustración 26.- Parcelas P5 y P6. Elaboración propia.

Se aporta la sección transversal al Sector por esta zona, realizada sobre la base de la aportada en la propuesta de ordenación de agosto 2012 que acompañó al Estudio Aeronáutico de referencia, a fin de acreditar que la alteración descrita anteriormente se mueve por debajo de la altura máxima admisible establecida en el informe de la DGAC de 14/08/2013.

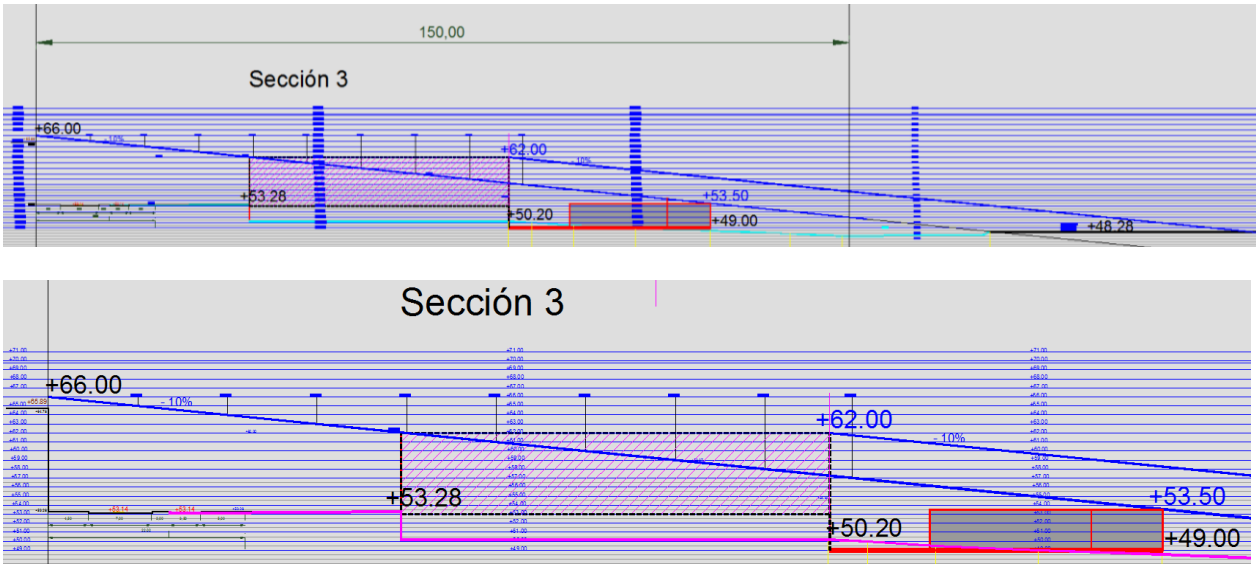


Ilustración 27.- Sección por las parcelas P5 y P6. Elaboración propia.

9.3. ADECUACIÓN DEL DOCUMENTO DE ORDENACIÓN DEL PLAN PARCIAL AL INFORME DE LA D.G.A.C DE 14/07/2020

En el trámite de consulta a las administraciones públicas del trámite de Evaluación Ambiental del Plan Parcial, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana emitió informe, con fecha de julio de 2020, el cual se adjunta como Anexo 4. Dicho informe se evacua en sentido favorable pero condicionado a la corrección de algunos reparos expresados.

El documento dice así:

5.- Conclusión

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa favorablemente el “Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada”, en el término municipal de Ingenio (Las Palmas, Isla de Gran Canaria), condicionado a realizar lo indicado en el epígrafe *4.7.- Conclusión* del apartado 4.- Servidumbres Aeronáuticas del presente informe, y sin perjuicio de lo que el Ministerio de Defensa indique en el ámbito de sus competencias.

4.7.- Conclusión

Por lo tanto, al acreditar la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), tras informes técnicos de Aena y ENAIRE, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, en su actual redacción, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas, este Centro Directivo informa favorablemente el “Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada”, en el término municipal de Ingenio (Las Palmas) en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere, condicionado a que el planeamiento incluya con carácter normativo el plano que se adjunta cono Anexo II a este informe, a que en su normativa elimine el apartado 5.6. y a que se modifique el apartado 5.17 punto 3 inclusive en adelante, para quedar redactado según se ha indicado en el epígrafe *4.6.- Condiciones de los informes técnicos de Aena de 2013 incluidas en el planeamiento, así como otras disposiciones sobre Servidumbres Aeronáuticas y su modificación tras estudios de Aena y ENAIRE de 2020* del presente apartado *4.- Servidumbres Aeronáuticas.*

En particular, los cambios solicitados se recogen en el Capítulo 2 de la Normativa, y en los planos adjuntos como planos de ordenación con carácter normativo, dentro de los denominados “Servidumbres Aeronáuticas”.

Las Palmas de Gran Canaria, marzo de 2021

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Fdo.: Julio Rodríguez Márquez

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

PLANOS DE ORDENACIÓN

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

PLANOS DE ORDENACIÓN

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.1 SITUACIÓN. ACCESOS Y CONEXIONES

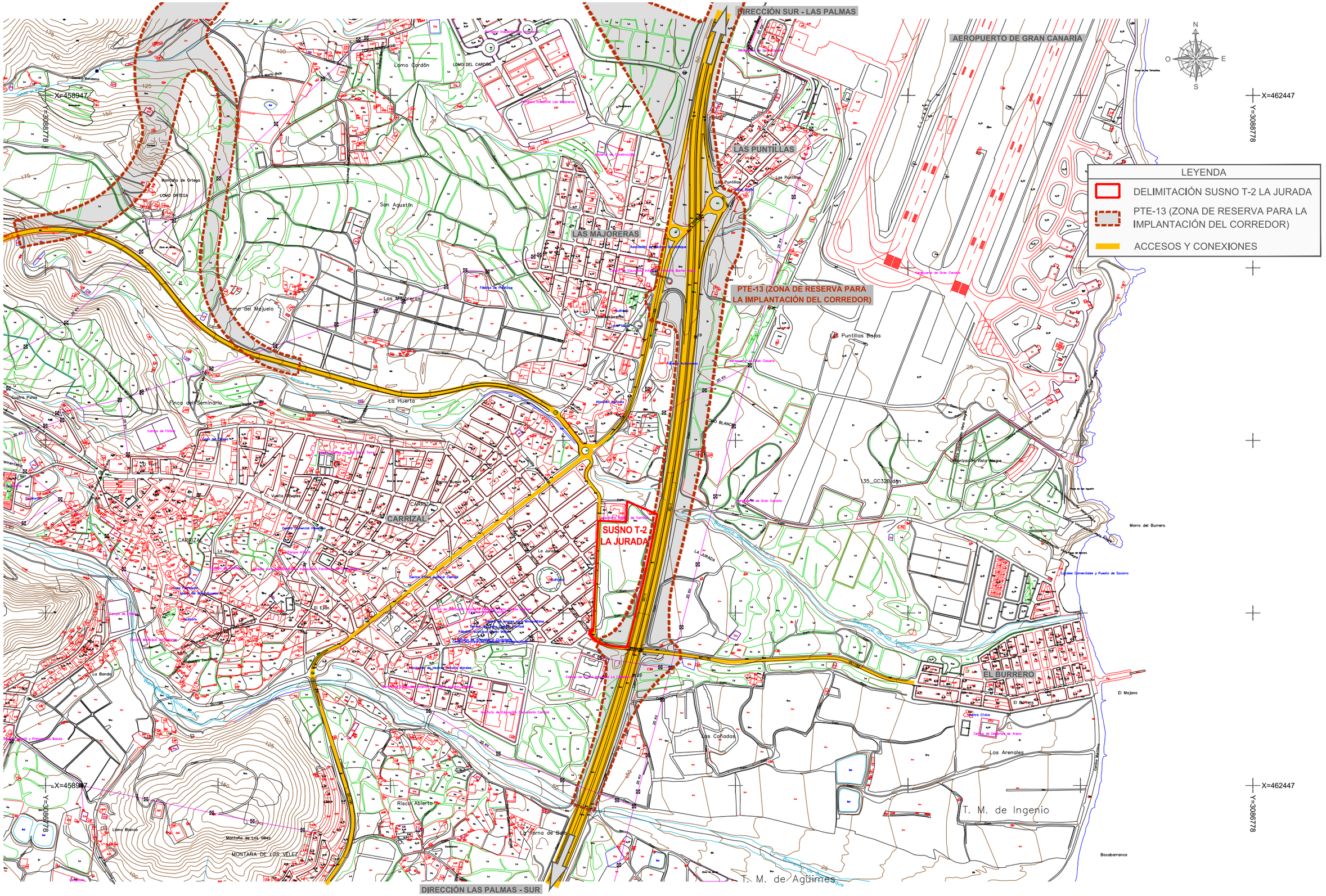
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

O.1 SITUACIÓN. ACCESOS Y CONEXIONES

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/5000 0 100 200 300 m 50 UNE A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE ORDENACIÓN. SITUACIÓN, ACCESOS Y CONEXIONES	PLANO Nº O.1	FECHA MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.2 CLASIFICACIÓN, CATEGORÍA
Y SUBCATEGORÍA DEL SUELO

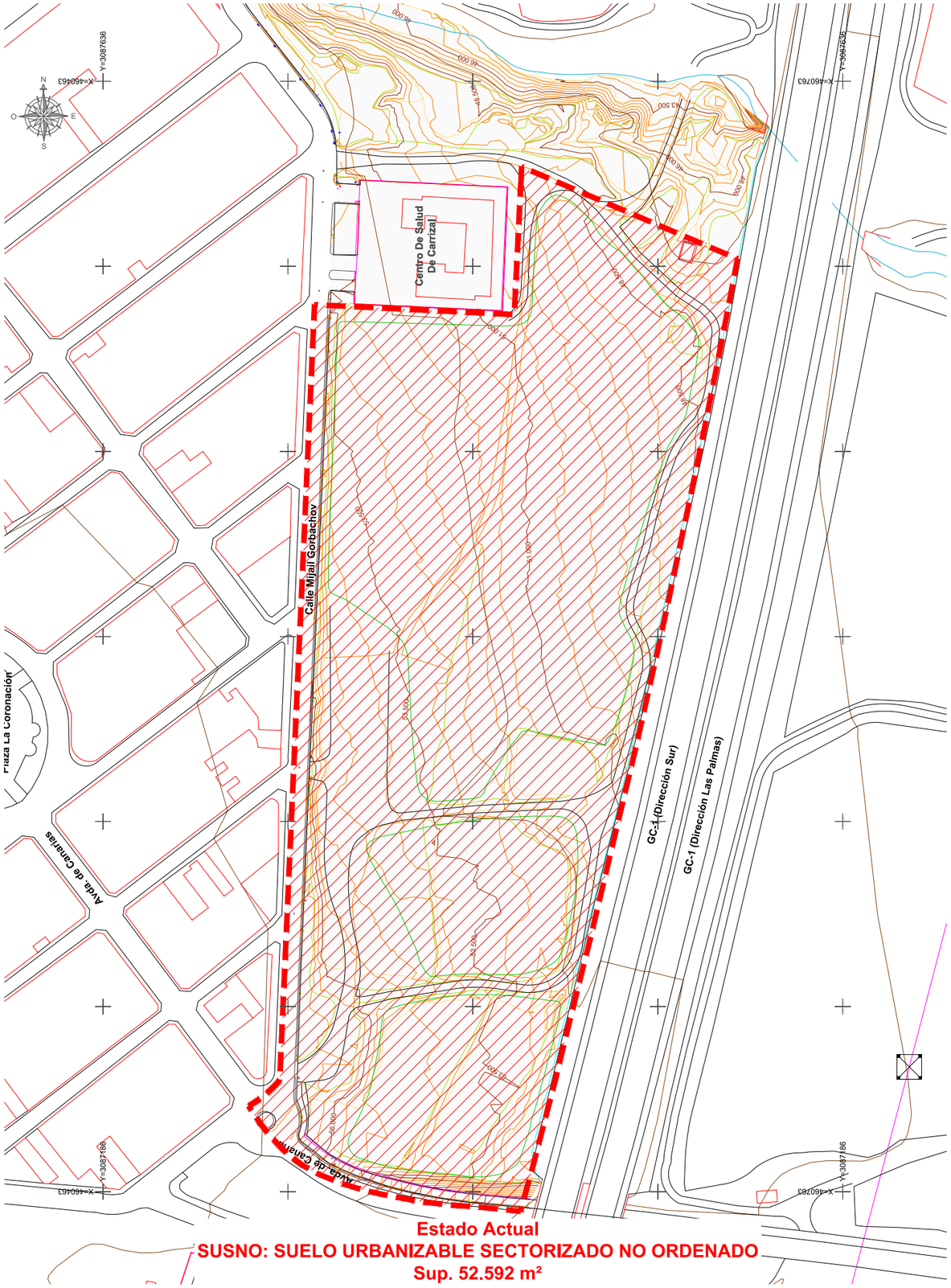
O.2 CLASIFICACIÓN, CATEGORÍA Y SUBCATEGORÍA DEL SUELO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

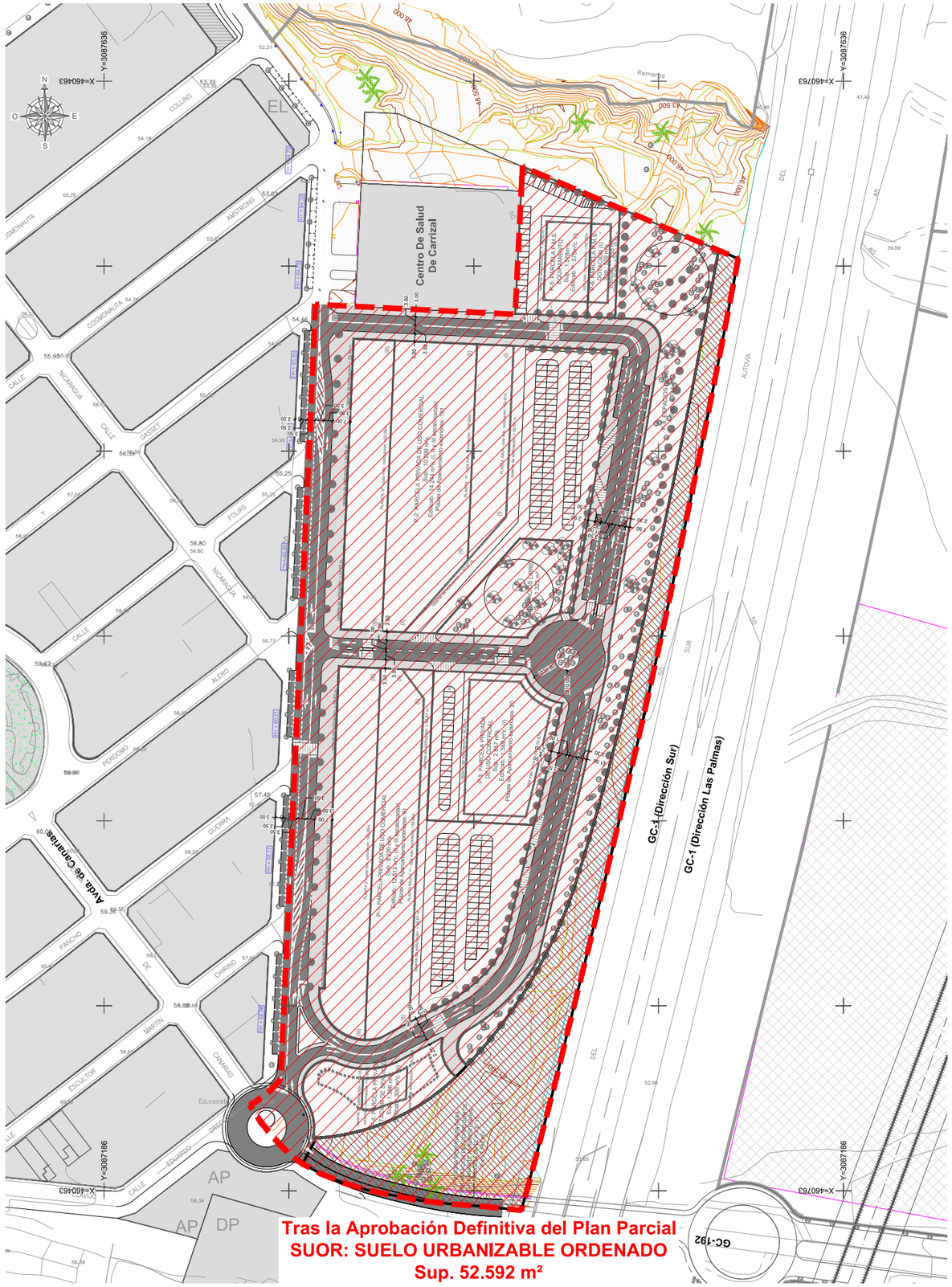
T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



Estado Actual
SUSNO: SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO
Sup. 52.592 m²



Tras la Aprobación Definitiva del Plan Parcial
SUOR: SUELO URBANIZABLE ORDENADO
Sup. 52.592 m²

PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/1000 (0 10 20 30 40 50 m, 5); UNE A-1 ORIGINALES; GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE ORDENACIÓN. CLASIFICACIÓN, CATEGORÍA Y SUBCATEGORÍA DEL SUELO	PLANO Nº: O.2	FECHA: MARZO 2021; HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.3 ZONIFICACIÓN

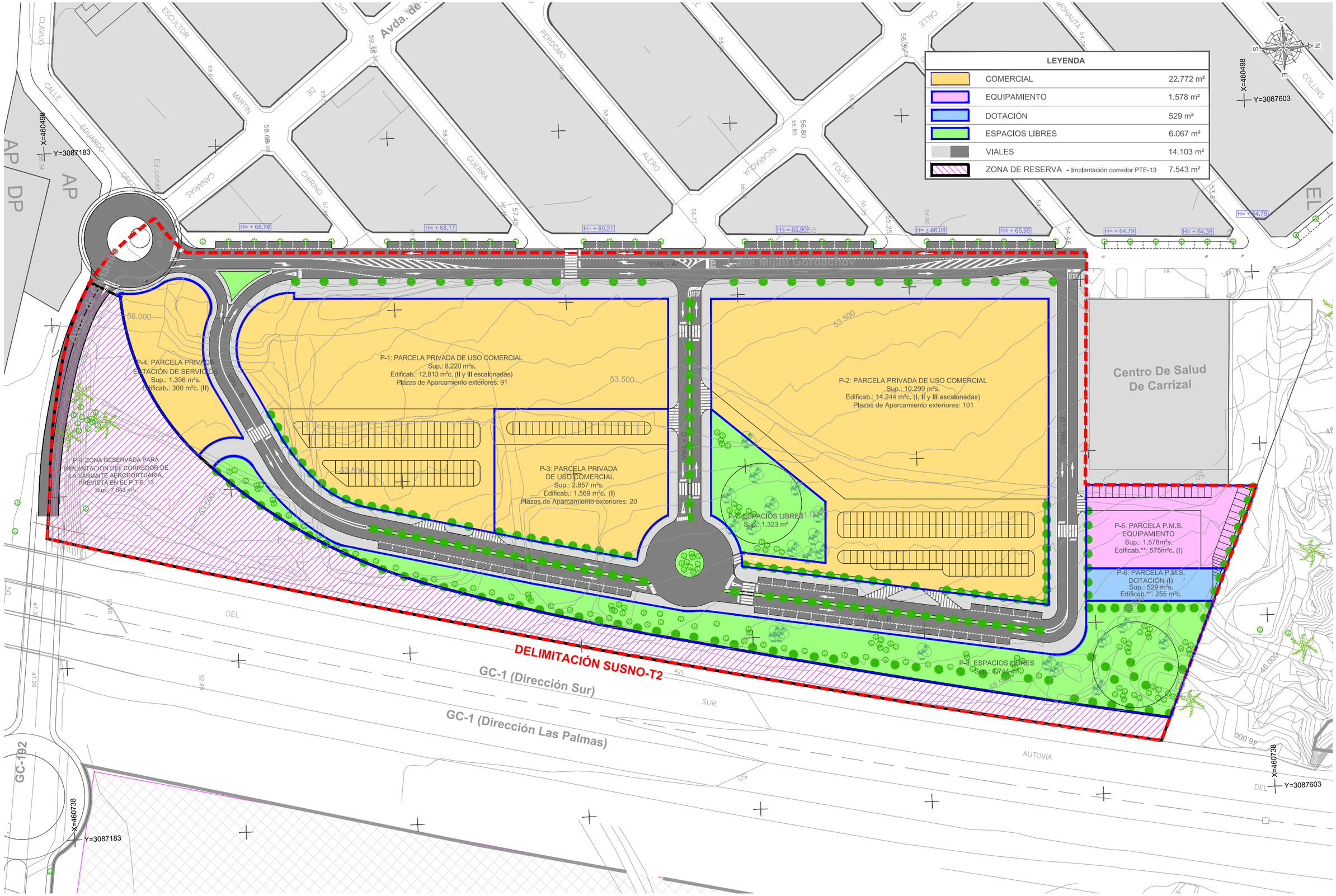
O.3 ZONIFICACIÓN

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR	EL INGENIERO AUTOR	EMPRESA CONSULTORA	ESCALAS	TÉRMINO MUNICIPAL	TÍTULO	DESIGNACIÓN	PLANO Nº	FECHA
SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	GIPIC	1/600 UNE A-1 ORIGINALES 0 10 20 30 m 5 GRÁFICAS	INGENIO	"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	PLANOS DE ORDENACIÓN. ZONIFICACIÓN	O.3	MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.4 PARCELARIO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

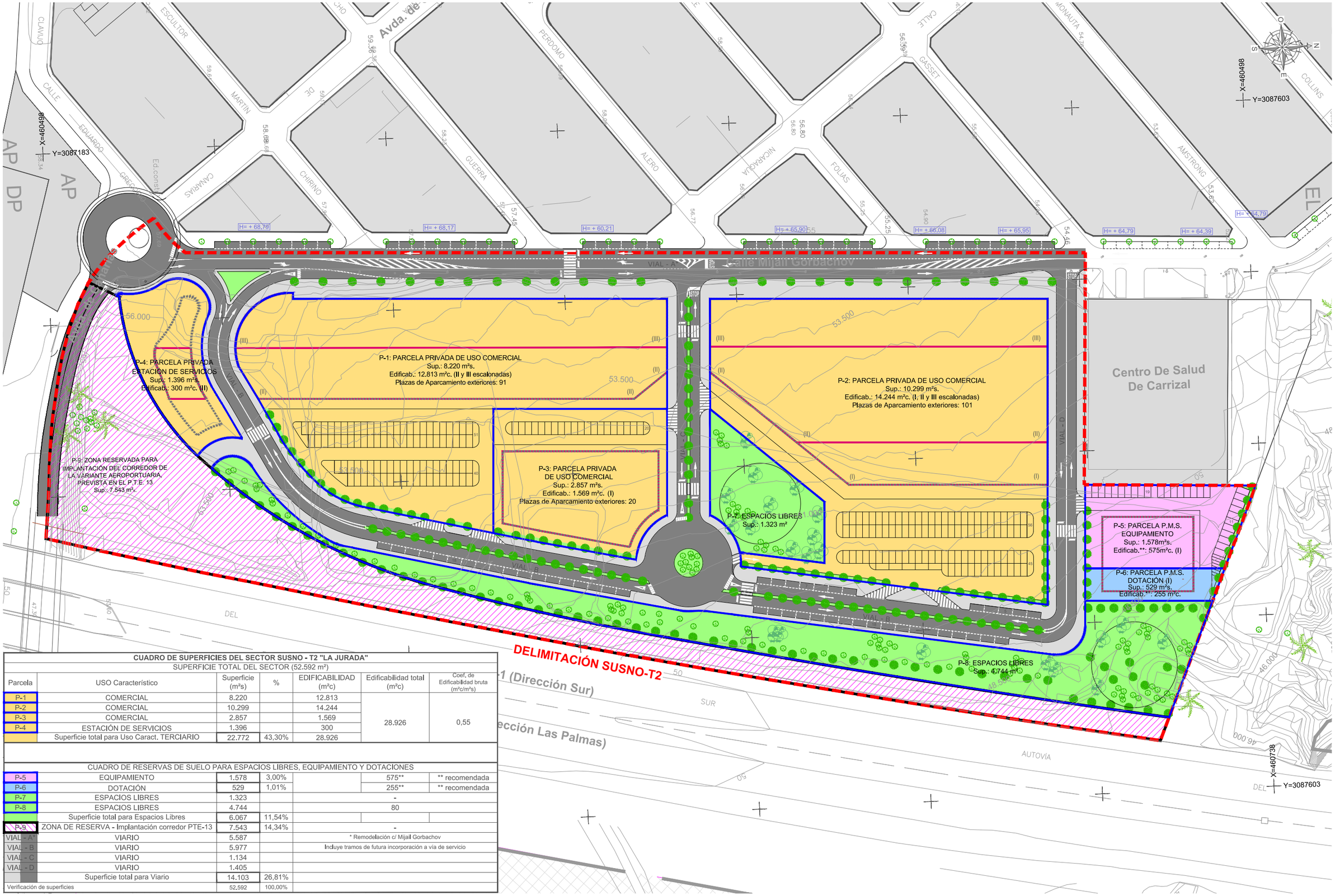
T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

O.4 PARCELARIO

EMPRESA CONSULTORA

GIPIC



CUADRO DE SUPERFICIES DEL SECTOR SUSNO - T2 "LA JURADA"

SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (52.592 m²)

Parcela	USO Característico	Superficie (m²s)	%	EDIFICABILIDAD (m²c)	Edificabilidad total (m²c)	Coef. de Edificabilidad bruta (m²c/m²s)
P-1	COMERCIAL	8.220		12.813	28.926	0,55
P-2	COMERCIAL	10.299		14.244		
P-3	COMERCIAL	2.857		1.569		
P-4	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.396		300		
	Superficie total para Uso Caract. TERCIARIO	22.772	43,30%	28.926		

CUADRO DE RESERVAS DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES, EQUIPAMIENTO Y DOTACIONES

P-5	EQUIPAMIENTO	1.578	3,00%		575**	** recomendada
P-6	DOTACIÓN	529	1,01%		255**	** recomendada
P-7	ESPACIOS LIBRES	1.323		-		
P-8	ESPACIOS LIBRES	4.744		80		
	Superficie total para Espacios Libres	6.067	11,54%			
P-9	ZONA DE RESERVA - Implantación corredor PTE-13	7.543	14,34%	-		
VIAL - A*	VIARIO	5.587		* Remodelación c/ Mijail Gorbachov		
VIAL - B	VIARIO	5.977		Incluye tramos de futura incorporación a vía de servicio		
VIAL - C	VIARIO	1.134				
VIAL - D	VIARIO	1.405				
	Superficie total para Viario	14.103	26,81%			
Verificación de superficies		52.592	100,00%			

PROMOTOR	EL INGENIERO AUTOR	EMPRESA CONSULTORA	ESCALAS	TÉRMINO MUNICIPAL	TÍTULO	DESIGNACIÓN	PLANO Nº / FECHA
SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	GIPIC	1/600 (0 10 20 30 m / 5) UNE A-1 ORIGINALES — GRÁFICAS	INGENIO	"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	PLANOS DE ORDENACIÓN. PARCELARIO	O.4 MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.5 AFECCIÓN A LA RED DE CARRETERAS
DE INTERÉS REGIONAL

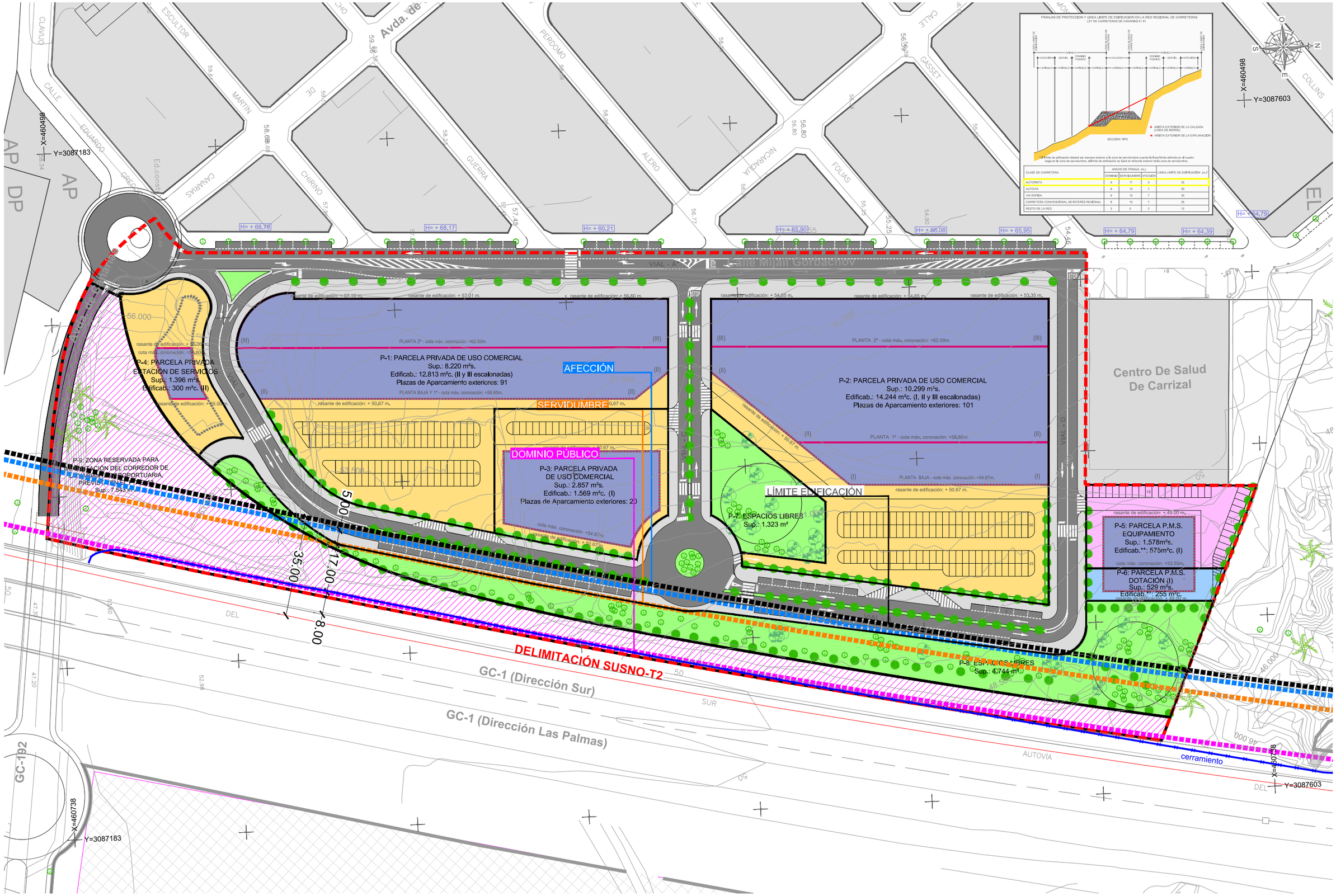
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

O.5 AFECCIÓN A LA RED DE CARRETERAS
DE INTERÉS REGIONAL

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/600 (0, 10, 20, 30 m; 5) UNE A-1 ORIGINALES / GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE ORDENACIÓN. AFECCIÓN A LA RED DE CARRETERAS DE INTERÉS REGIONAL	PLANO Nº: O.5 / FECHA: MARZO 2021 / HOJA...1...DE...1...

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.6 SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

O.6 SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.6.1 SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO
Y RADIOELÉCTRICAS (PLAN DIRECTOR)

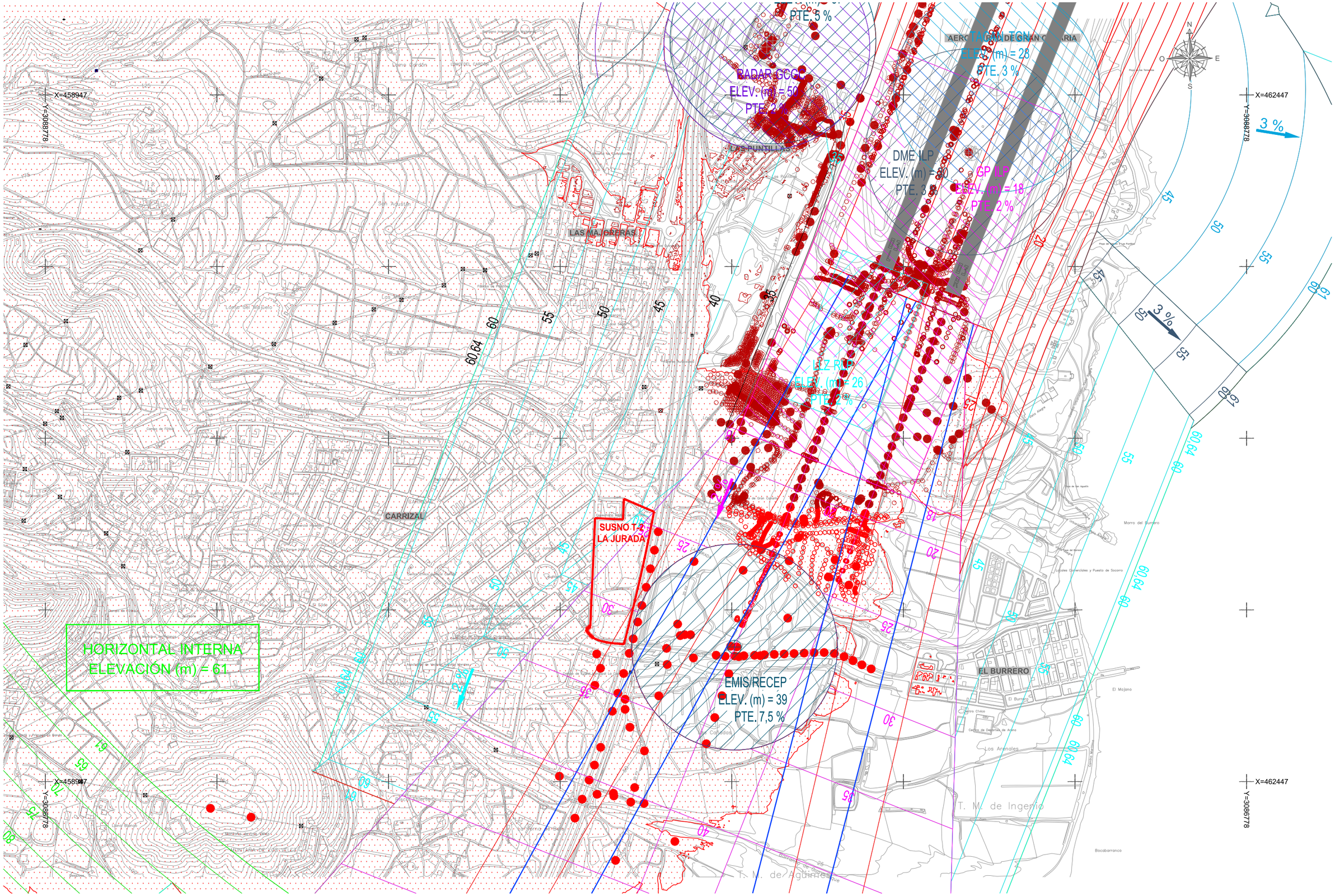
O.6.1 SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO Y RADIOELÉCTRICAS (PLAN DIRECTOR)

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/5000 (UNE A-1 ORIGINALES); 0 100 200 300 m / 50 (GRÁFICAS)	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE ORDENACIÓN. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS. SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO Y RADIOELÉCTRICAS. (PLAN DIRECTOR)	PLANO Nº: O.6.1	FECHA: MARZO 2021; HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.6.2 AFECCIONES ACÚSTICAS

O.6.2 AFECCIONES ACÚSTICAS

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

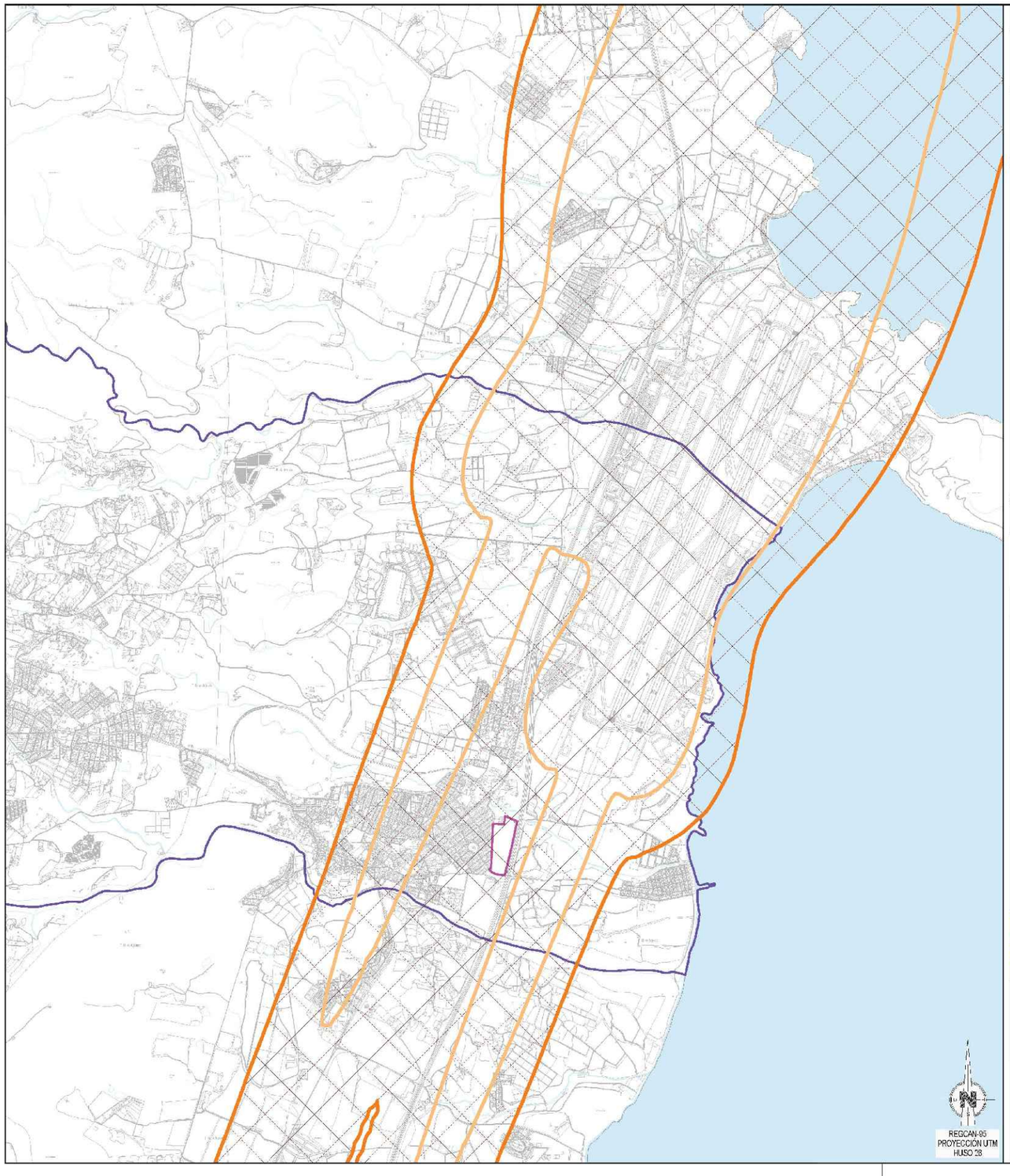
(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

O.6.2 AFECCIONES ACÚSTICAS

EMPRESA CONSULTORA

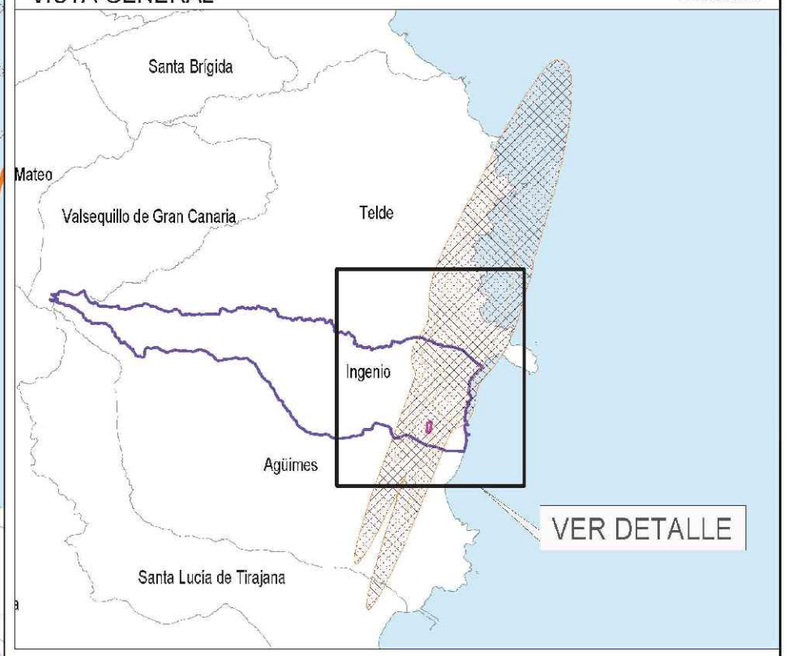
GIPIC

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (29 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM025F897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



VISTA GENERAL

E 1:2000.000



LEYENDA DE AFECCIONES ACÚSTICAS

PLAN DIRECTOR DESARROLLO PREVISIBLE

Leq día = 60 dB (A) — Leq noche = 50 dB (A)

ENVOLVENTE DE AFECCIONES ACÚSTICAS

ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL

TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO

LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

AEROPUERTO DE GRAN CANARIA

AFECCIONES ACÚSTICAS

PLAN DIRECTOR
ESCENARIO DESARROLLO PREVISIBLE

ESCALA	FECHA	EXP.	PLANO
1:30.000	MAYO 2020	120193	1

PROMOTOR	EL INGENIERO AUTOR	EMPRESA CONSULTORA	ESCALAS	TÉRMINO MUNICIPAL	TÍTULO	DESIGNACIÓN	PLANO Nº	FECHA
SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	GIPIC	SIN ESCALA UNE A-1 ORIGINALES / GRÁFICAS	INGENIO	"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	PLANOS DE ORDENACIÓN. AFECCIONES ACÚSTICAS	O.6.2	MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.6.3 ALTURA MÁXIMA

O.6.3 ALTURA MÁXIMA

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

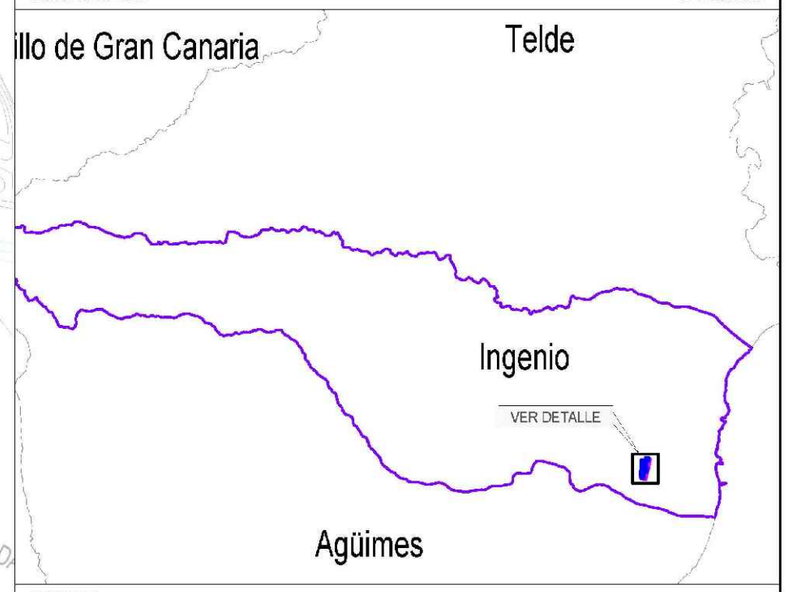
O.6.3 ALTURA MÁXIMA

EMPRESA CONSULTORA

GIPIC

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (31 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM025F897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

VISTA GENERAL E 1:100.000



LEYENDA

PARCELAS PARA LAS QUE SE LIMITA LA ALTURA CONFORME A LOS ESTUDIOS TÉCNICOS REALIZADOS POR AENA Y ENAIRE

PARCELA	COTA MSL MÁXIMA (m)
A	62.00
B	58.60
C	62.00
D	58.70
E	54.70
P-5/P-6	53.50
P-3	54.67
P-4	58.60

ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL

TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO

LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

AEROPUERTO DE GRAN CANARIA

INDICACIÓN DE LAS ZONAS ESTUDIADAS POR PARTE DE AENA Y ENAIRE

ESCALA	FECHA	EXP.	PLANO
1:2.000	MAYO 2020	120193	2

PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: SIN ESCALA (UNE A-1 ORIGINALES / GRÁFICAS)	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE ORDENACIÓN. ALTURA MÁXIMA	PLANO Nº: O.6.3	FECHA: MARZO 2021 / HOJA..1..DE..1..

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.7 ALINEACIONES Y RASANTES

O.7 ALINEACIONES Y RASANTES

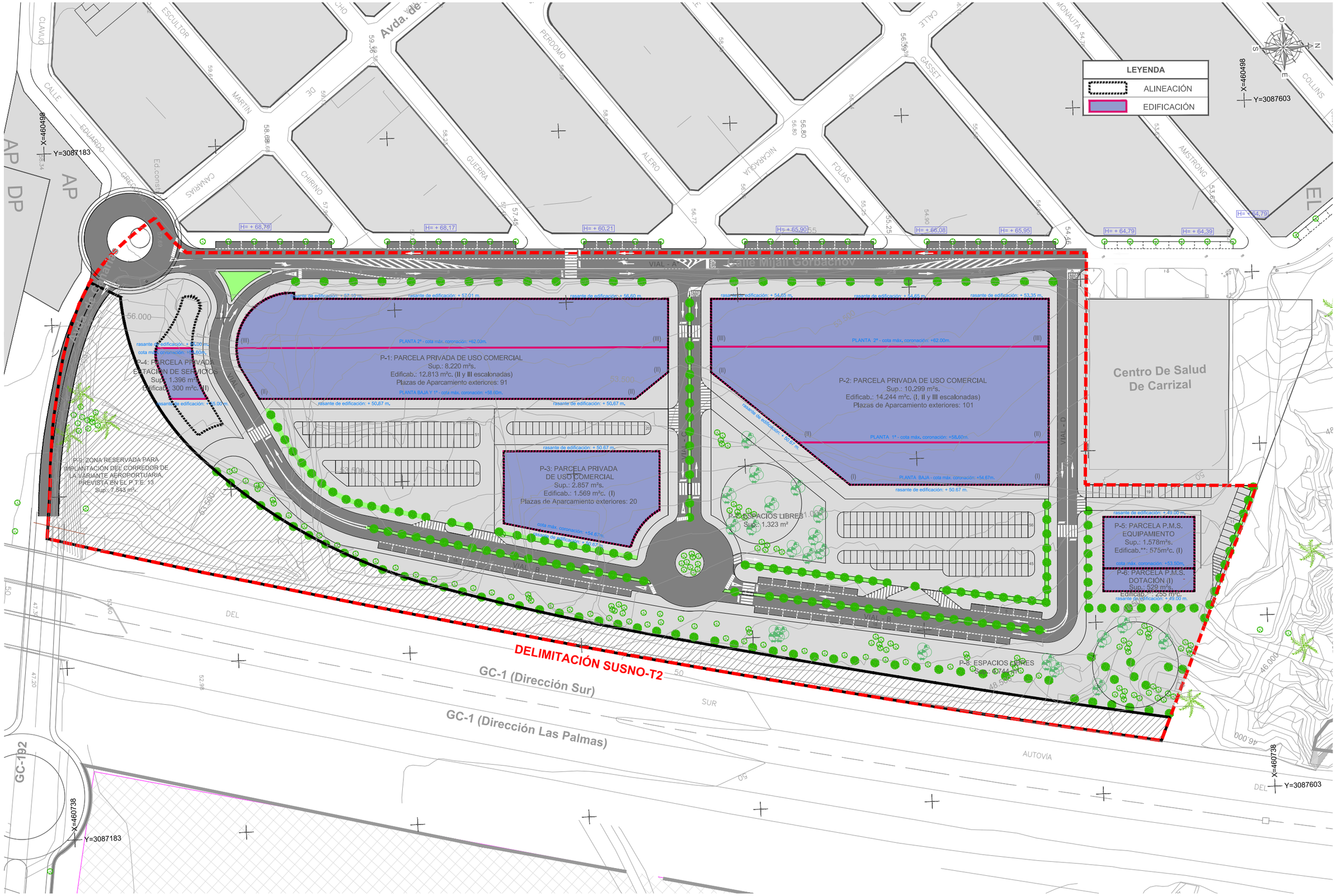
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA

GIPIC



PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/600 0 10 20 30 m 5 UNE A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE ORDENACIÓN. ALINEACIONES Y RASANTES	PLANO Nº O.7	FECHA MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.8 RED VIARIA

O.8 RED VIARIA

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA

GIPIC

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.8.1 REPLANTEO

O.8.1 REPLANTEO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

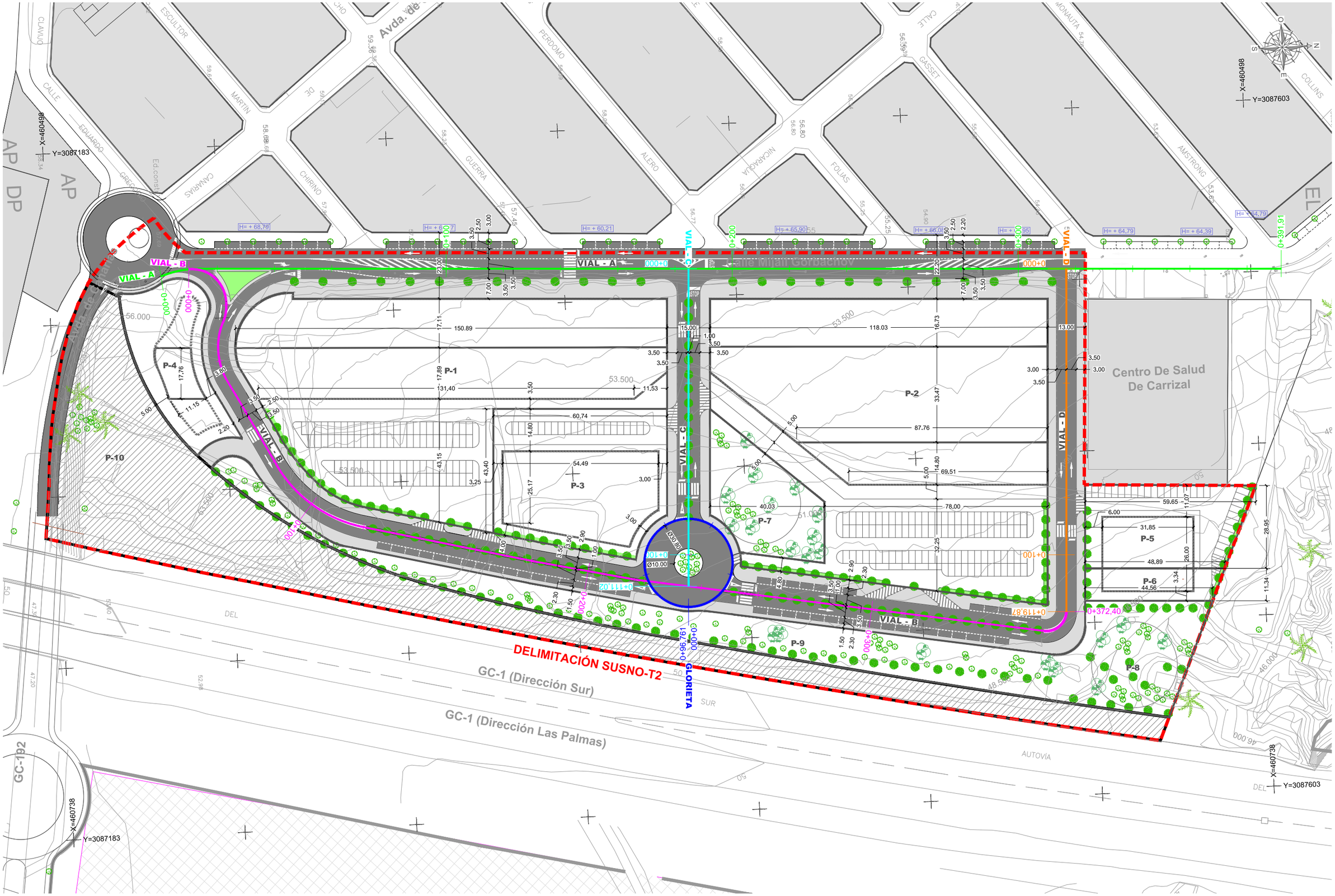
T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

O.8.1 REPLANTEO

EMPRESA CONSULTORA

GIPIC



PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/600 (0, 10, 20, 30 m; 5); UNE A-1 ORIGINALES; GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE ORDENACIÓN. RED VIARIA. PLANTA DE REPLANTEO	PLANO Nº: O.8.1	FECHA: MARZO 2021; HOJA...1...DE...1...

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.8.2 SECCIONES TIPO

O.8.2 SECCIONES TIPO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

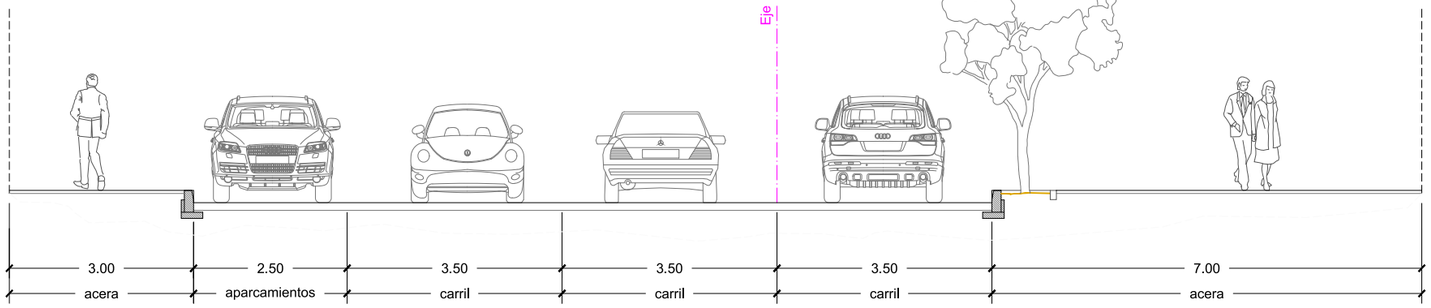
(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

O.8.2 SECCIONES TIPO

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

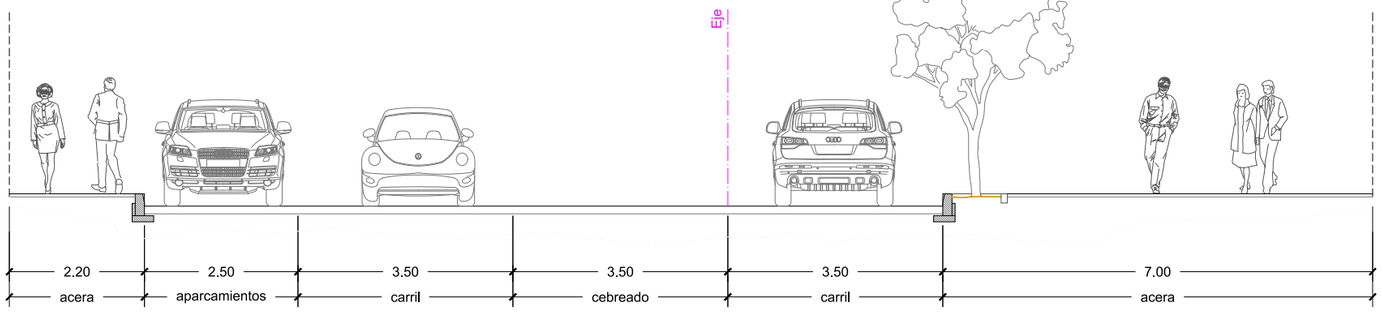
Vial A (PK 0+120)

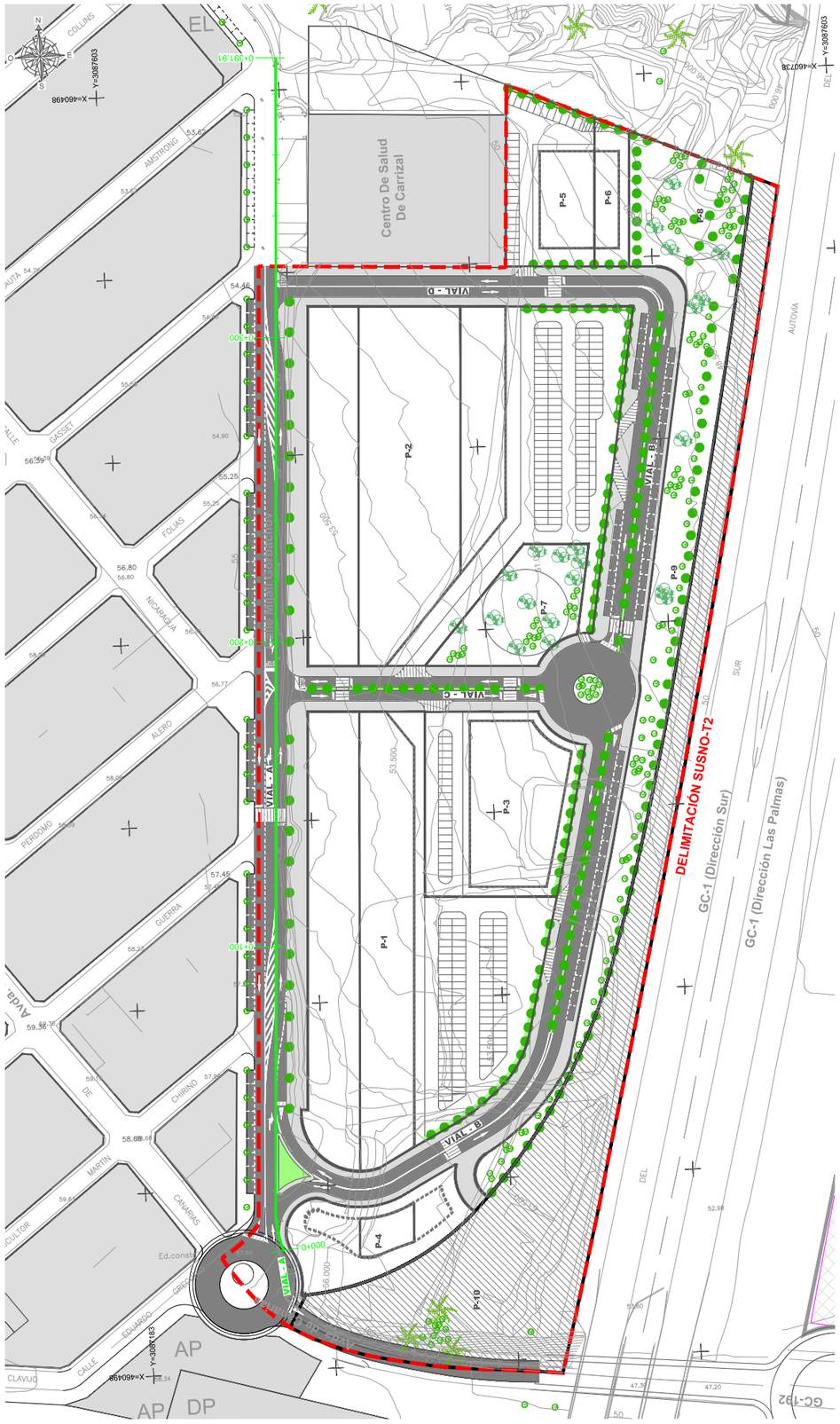
Remodelación c/ Mijail Gorbachov



Vial A (PK 0+280)

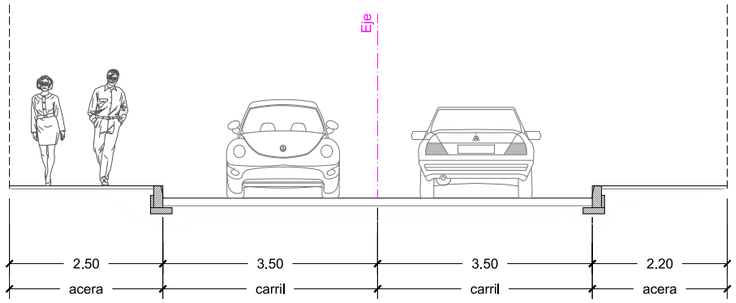
Remodelación c/ Mijail Gorbachov



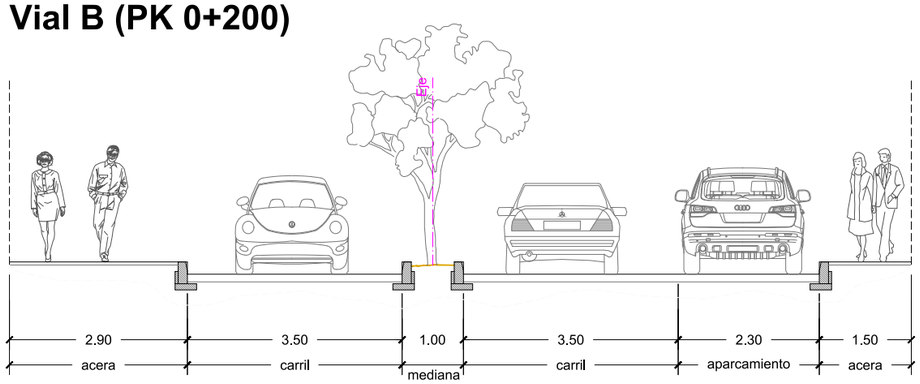


PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/50 0 1 2 3 m 0.5 UNE A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE ORDENACIÓN. RED VIARIA SECCIONES TIPOS	PLANO Nº O.8.2	FECHA MARZO 2021 HOJA 1 DE 3

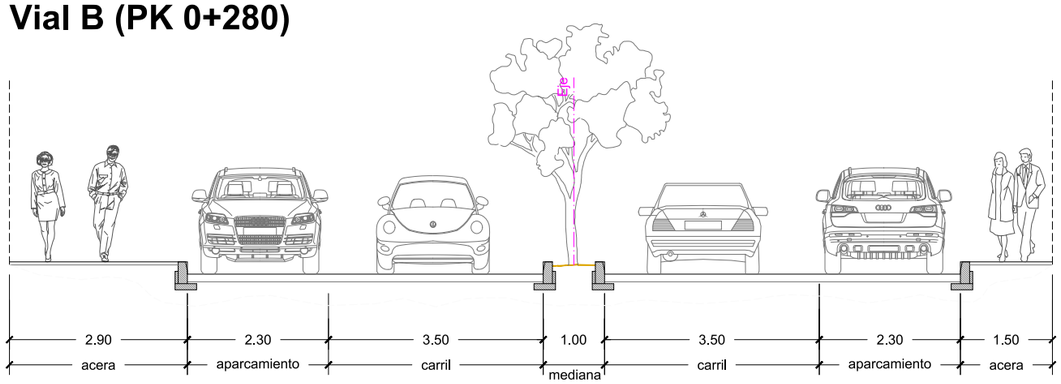
Vial B (PK 0+060)

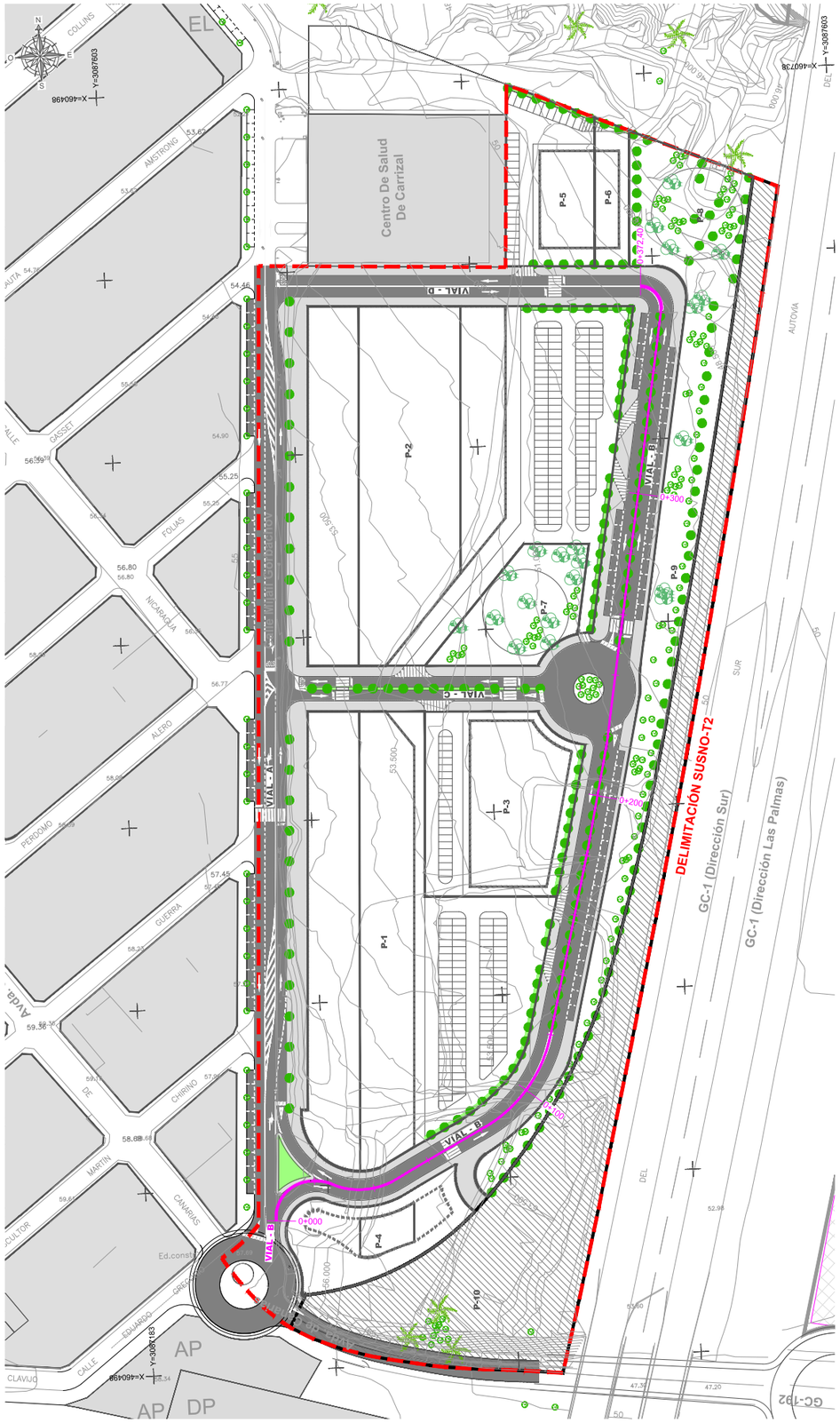


Vial B (PK 0+200)



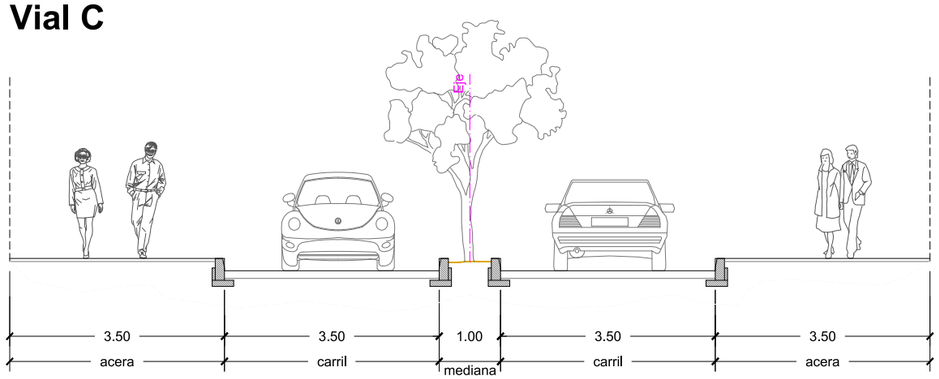
Vial B (PK 0+280)



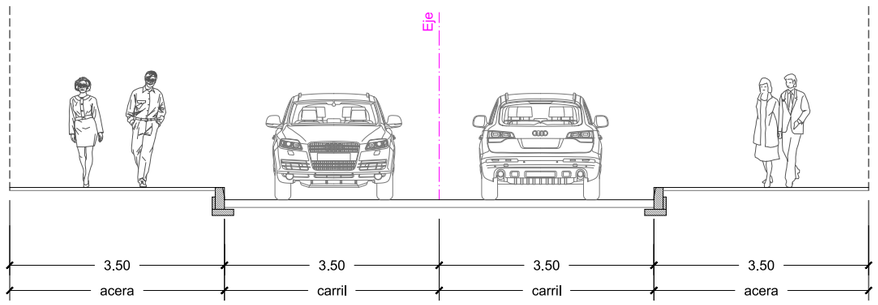


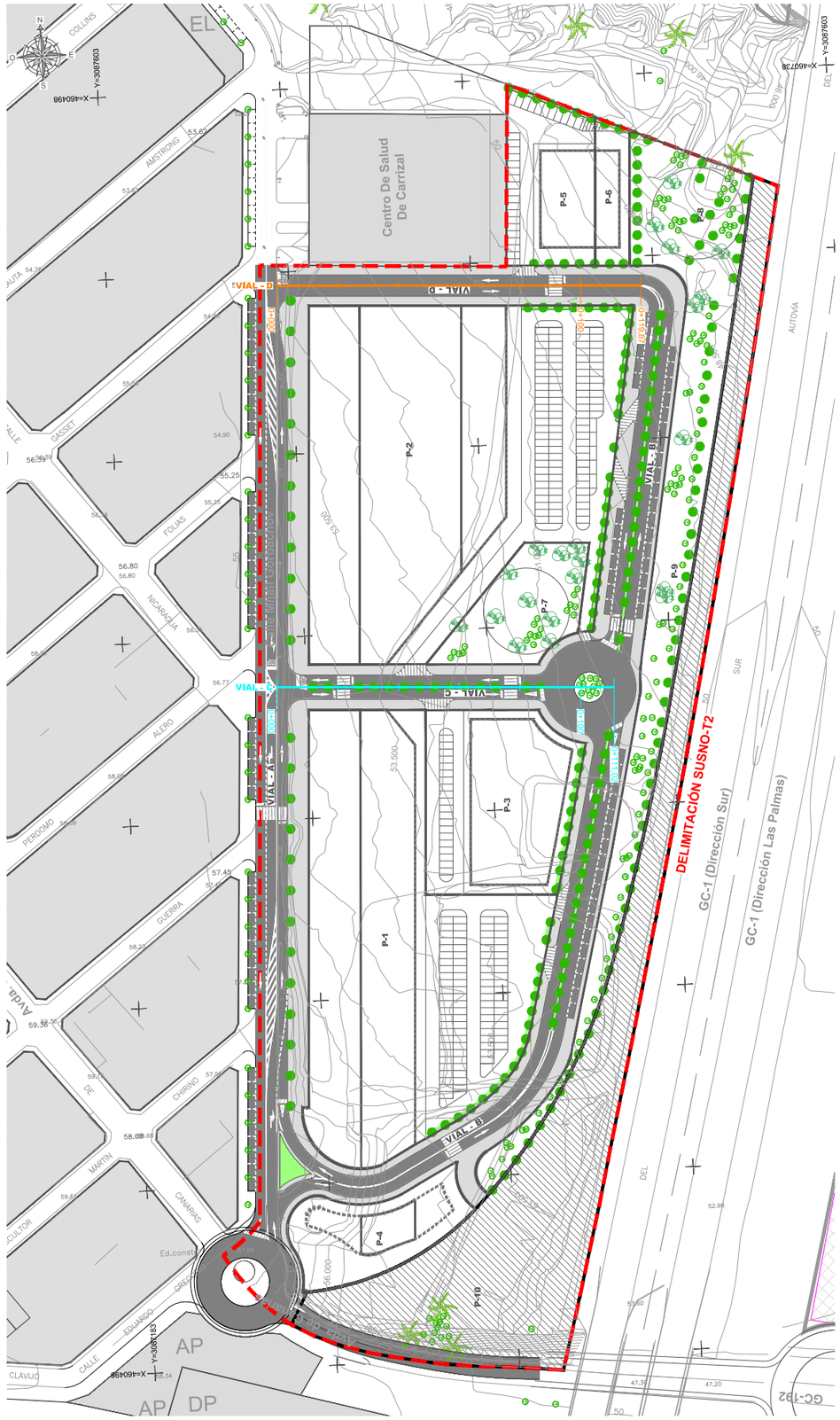
PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/50 (UNE A-1 ORIGINALES); 0 1 2 3 m / 0.5 (GRÁFICAS)	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE ORDENACIÓN. RED VIARIA SECCIONES TIPOS	PLANO Nº: O.8.2	FECHA: MARZO 2021; HOJA 2 DE 3

Vial C



Vial D





PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/50 0 1 2 3 m 0.5 UNE A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE ORDENACIÓN. RED VIARIA SECCIONES TIPOS	PLANO Nº O.8.2	FECHA MARZO 2021 HOJA 3 DE 3

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.9 RED DE SANEAMIENTO

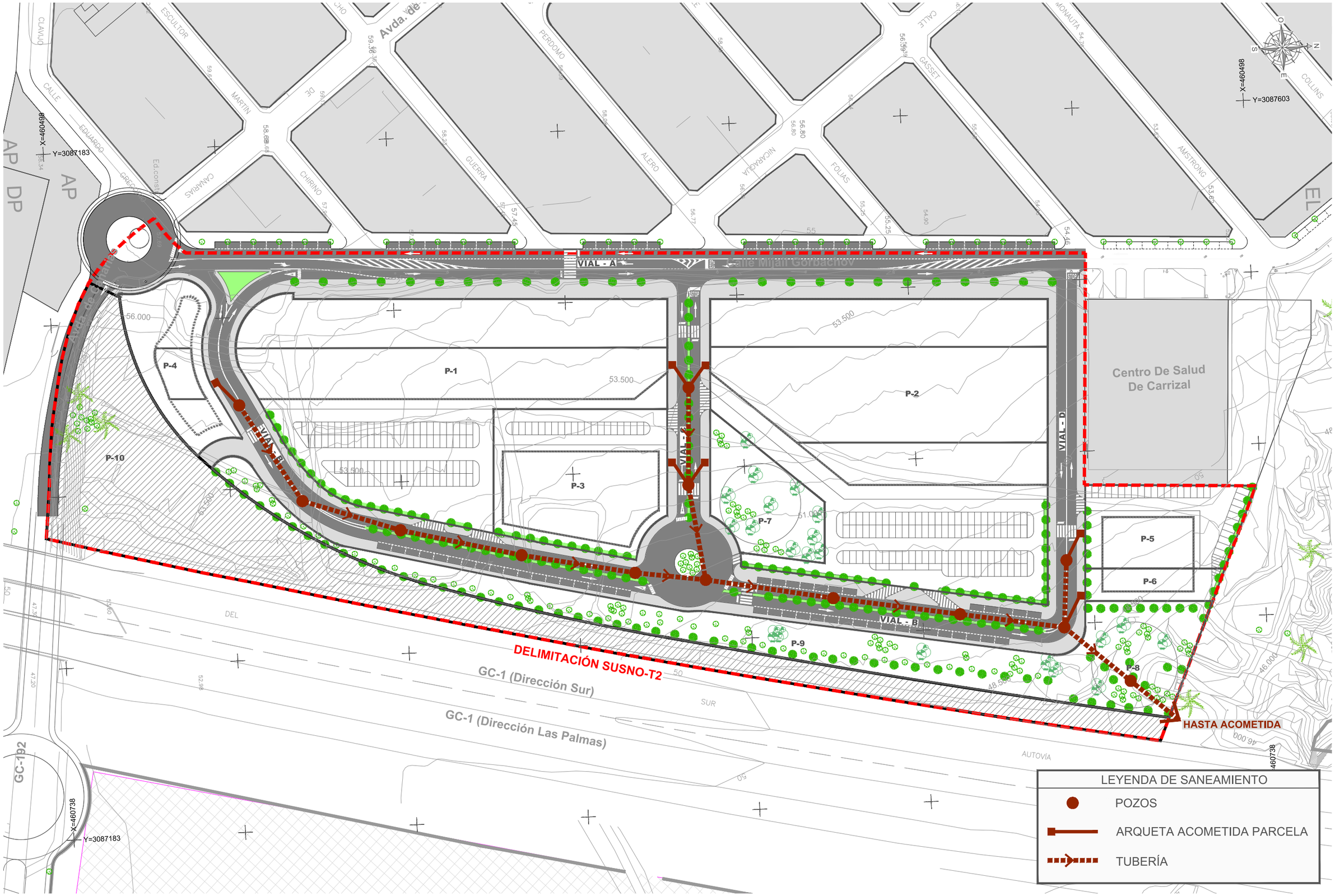
O.9 RED DE SANEAMIENTO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/600 0 10 20 30 m 5 UNE A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE ORDENACIÓN. RED DE SANEAMIENTO	PLANO Nº O.9	FECHA MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.10 RED DE PLUVIALES

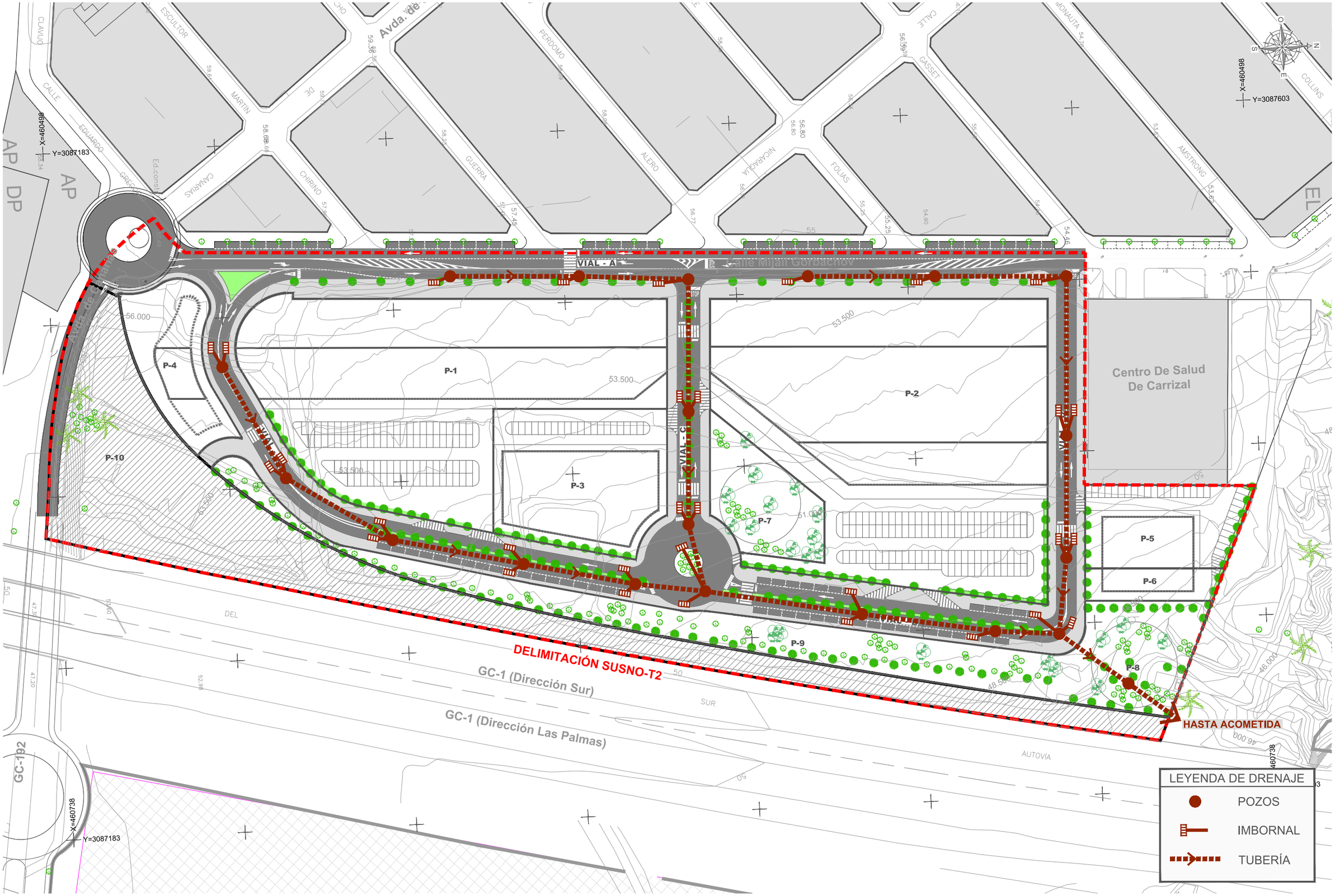
O.10 RED DE PLUVIALES

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/600 (0, 10, 20, 30 m; 5); UNE A-1 ORIGINALES; GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE ORDENACIÓN. RED DE PLUVIALES	PLANO Nº: O.10	FECHA: MARZO 2021; HOJA..1..DE..1..

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.11 RED DE ABASTECIMIENTO
Y CONTRAINCENDIOS

O.11 RED DE ABASTECIMIENTO Y CONTRAINCENDIOS

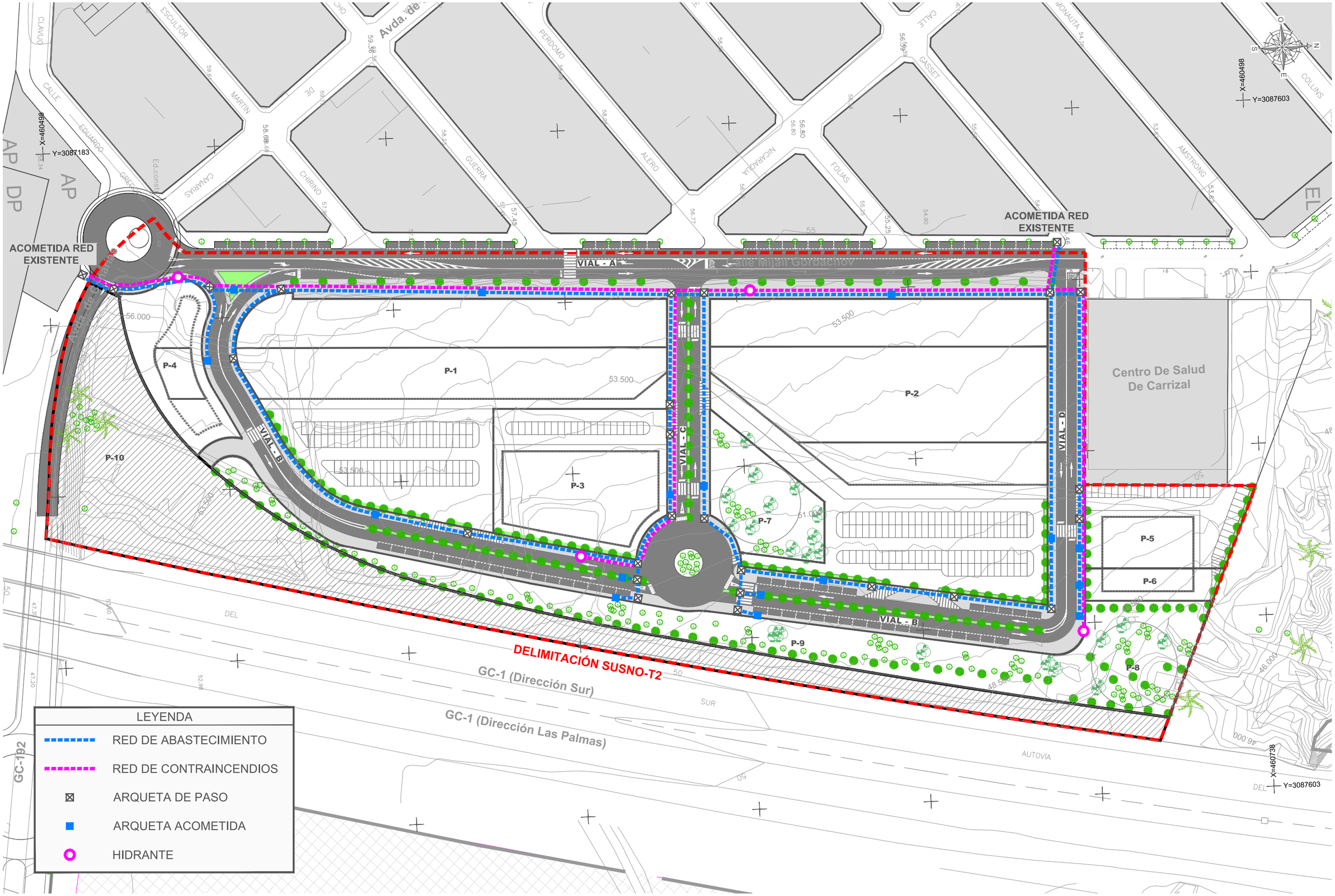
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

O.11 RED DE ABASTECIMIENTO
Y CONTRAINCENDIOS

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/600; 0 10 20 30 m; 5; UNE A-1 ORIGINALES; GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE ORDENACIÓN. RED DE ABASTECIMIENTO Y CONTRAINCENDIOS	PLANO Nº: O.11	FECHA: MARZO 2021; HOJA...1...DE...1...

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.12 RED DE RIEGO

O.12 RED DE RIEGO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

O.12 RED DE RIEGO

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

ACOMETIDA RED EXISTENTE

DELIMITACIÓN SUSNO-T2

LEYENDA RIEGO

RED DE RIEGO

ARQUETA DE PASO

PROMOTOR	EL INGENIERO AUTOR	EMPRESA CONSULTORA	ESCALAS	TÉRMINO MUNICIPAL	TÍTULO	DESIGNACIÓN	PLANO Nº	FECHA
SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	GIPIC	1/600 UNE A-1 ORIGINALES; 0 10 20 30 m; 5; GRÁFICAS	INGENIO	"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	PLANOS DE ORDENACIÓN. RED DE RIEGO	O.12	MARZO 2021
								HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.13 RED DE TELECOMUNICACIONES

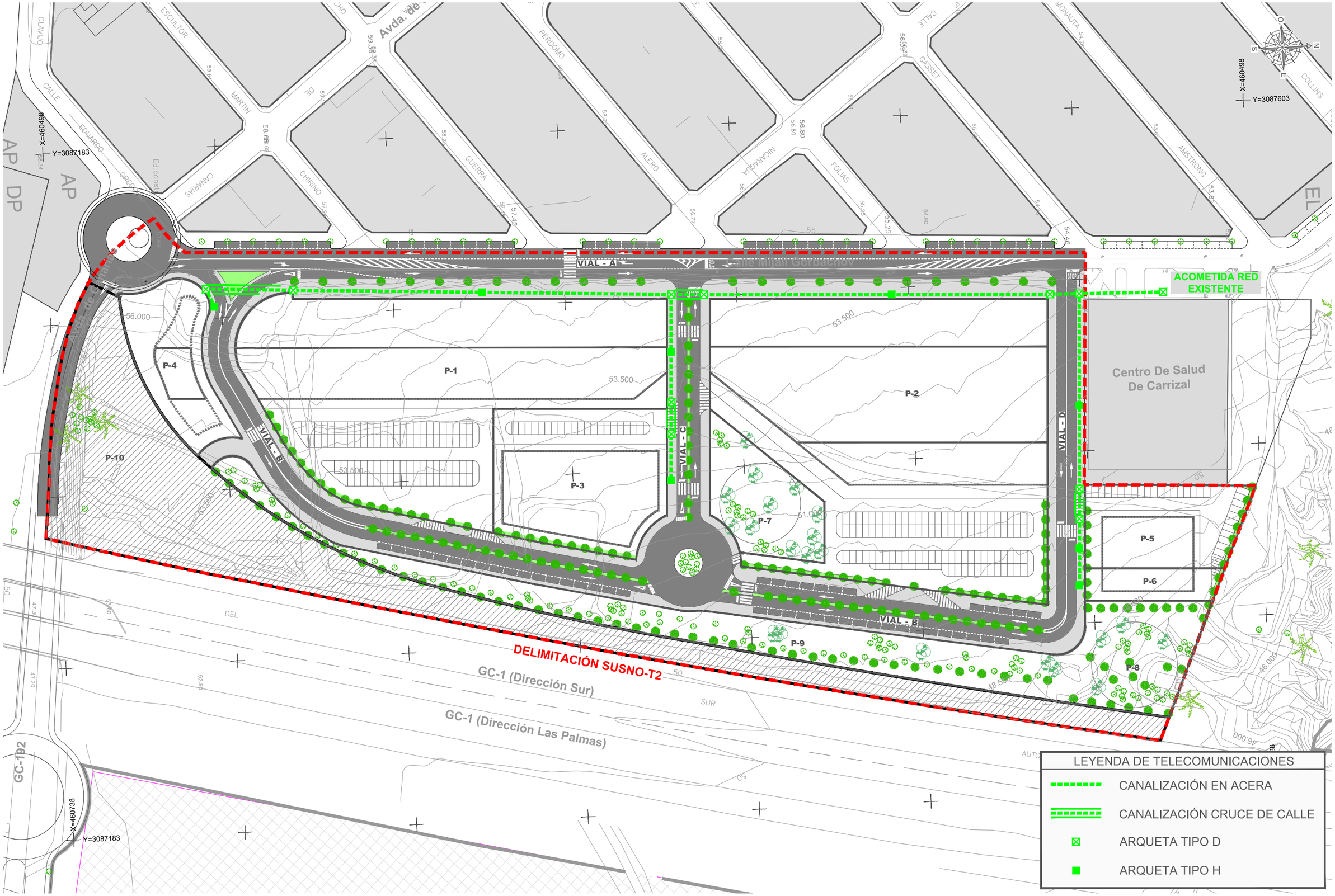
O.13 RED DE TELECOMUNICACIONES

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/600 (0, 10, 20, 30 m; 5); UNE A-1 ORIGINALES; GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE ORDENACIÓN. RED DE TELECOMUNICACIONES	PLANO Nº: O.13	FECHA: MARZO 2021; HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.14 RED DE MEDIA TENSIÓN

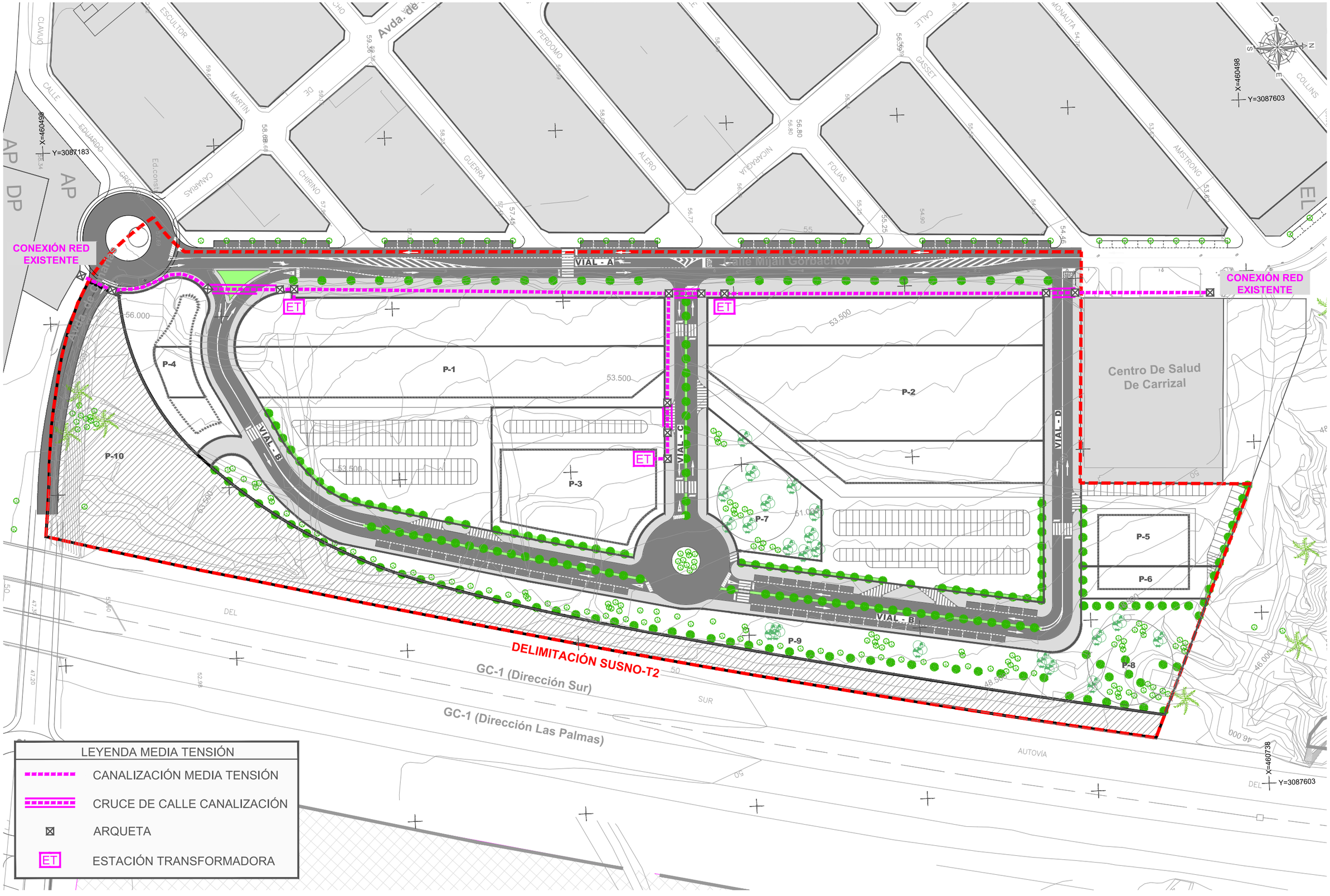
O.14 RED DE MEDIA TENSIÓN

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/600 (0, 10, 20, 30 m; 5); UNE A-1 ORIGINALES; GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE ORDENACIÓN. RED DE MEDIA TENSIÓN	PLANO Nº: O.14	FECHA: MARZO 2021; HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.15 RED DE BAJA TENSIÓN

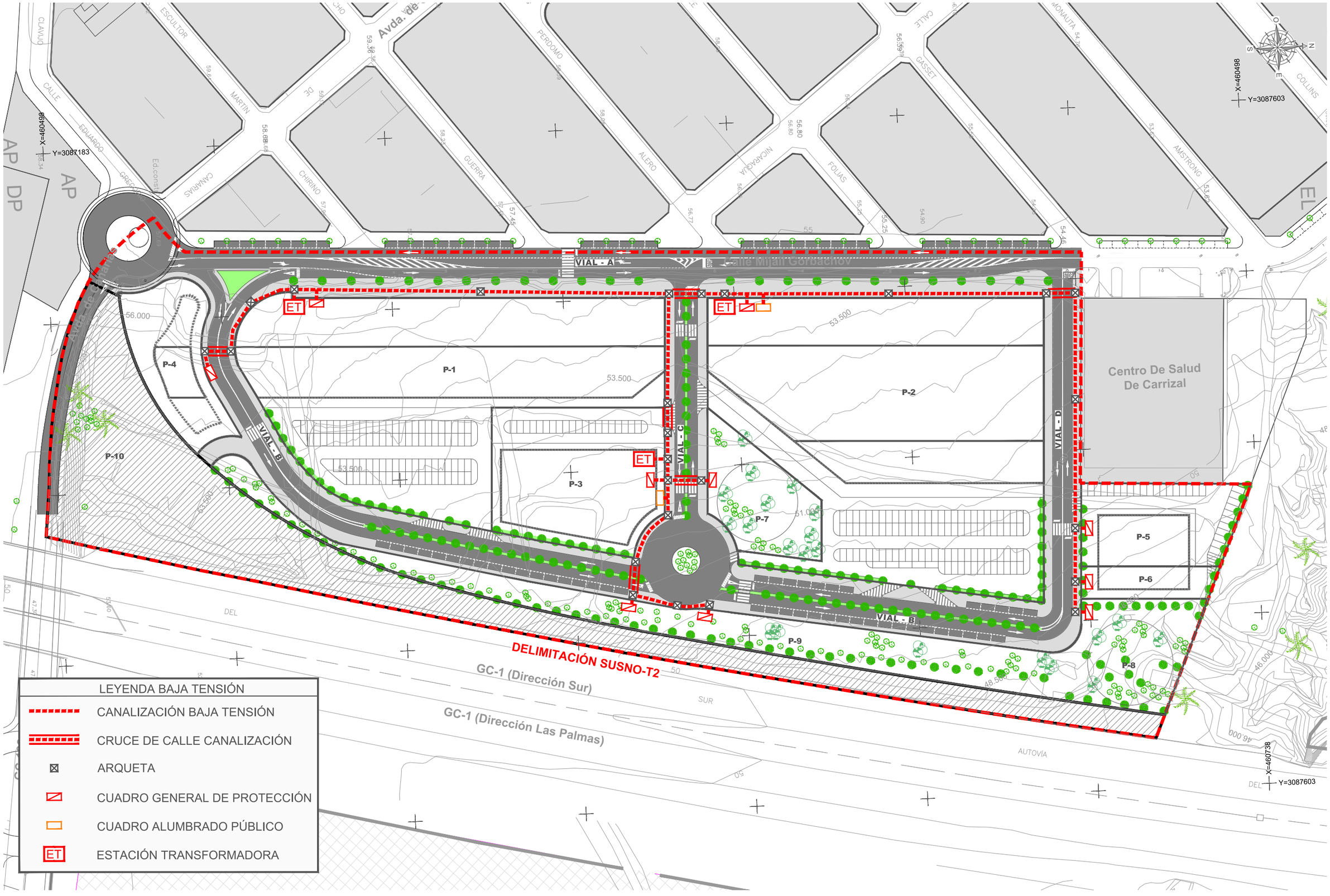
O.15 RED DE BAJA TENSIÓN

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/600 0 10 20 30 m 5 UNE A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE ORDENACIÓN. RED DE BAJA TENSIÓN	PLANO Nº O.15	FECHA MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.16 RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

O.16 RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

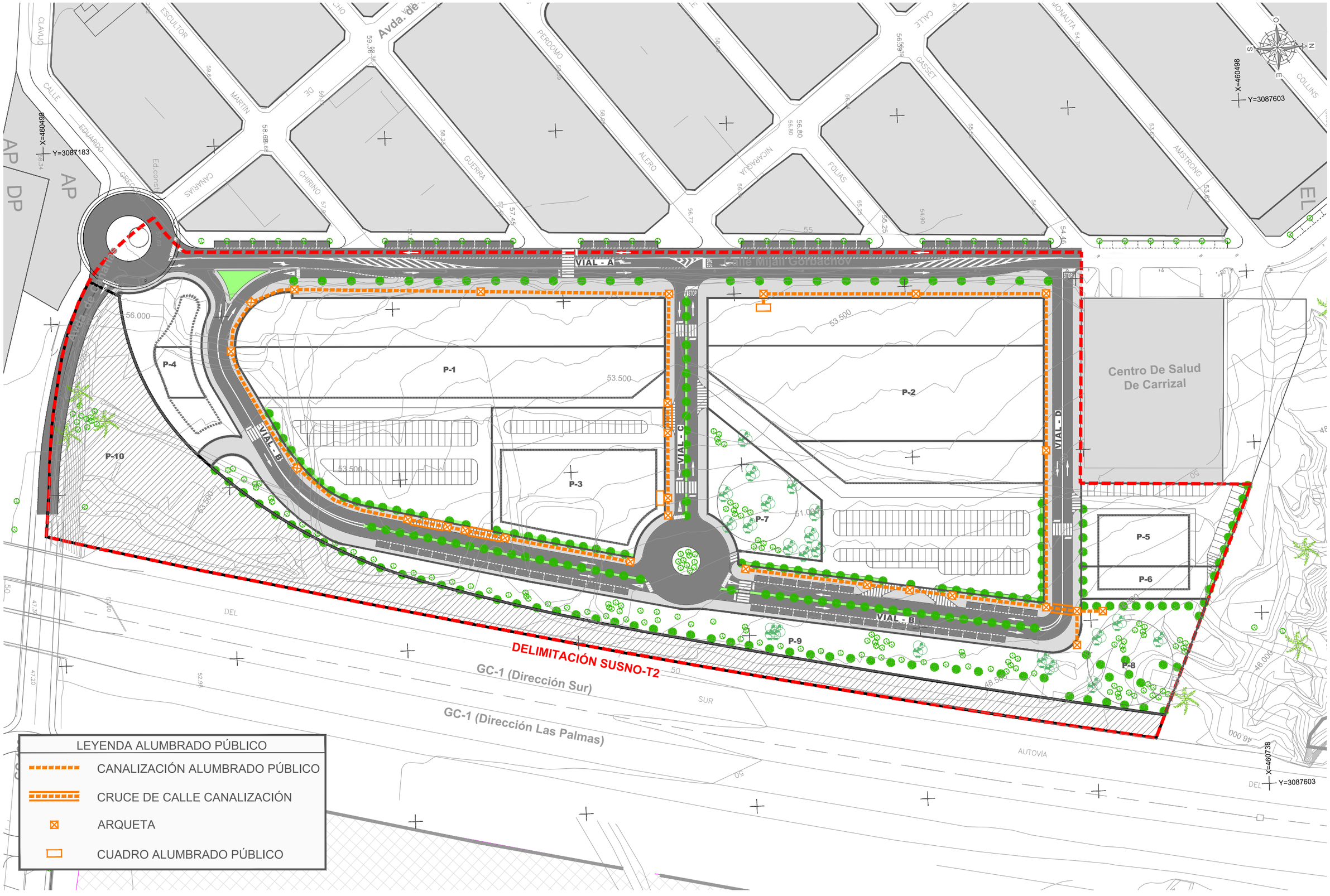
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

O.16 RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/600 0 10 20 30 m 5 UNE A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE ORDENACIÓN. RED DE ALUMBRADO PÚBLICO	PLANO Nº O.16	FECHA MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.17 UBICACIÓN DE CONTENEDORES

O.17 UBICACIÓN DE CONTENEDORES

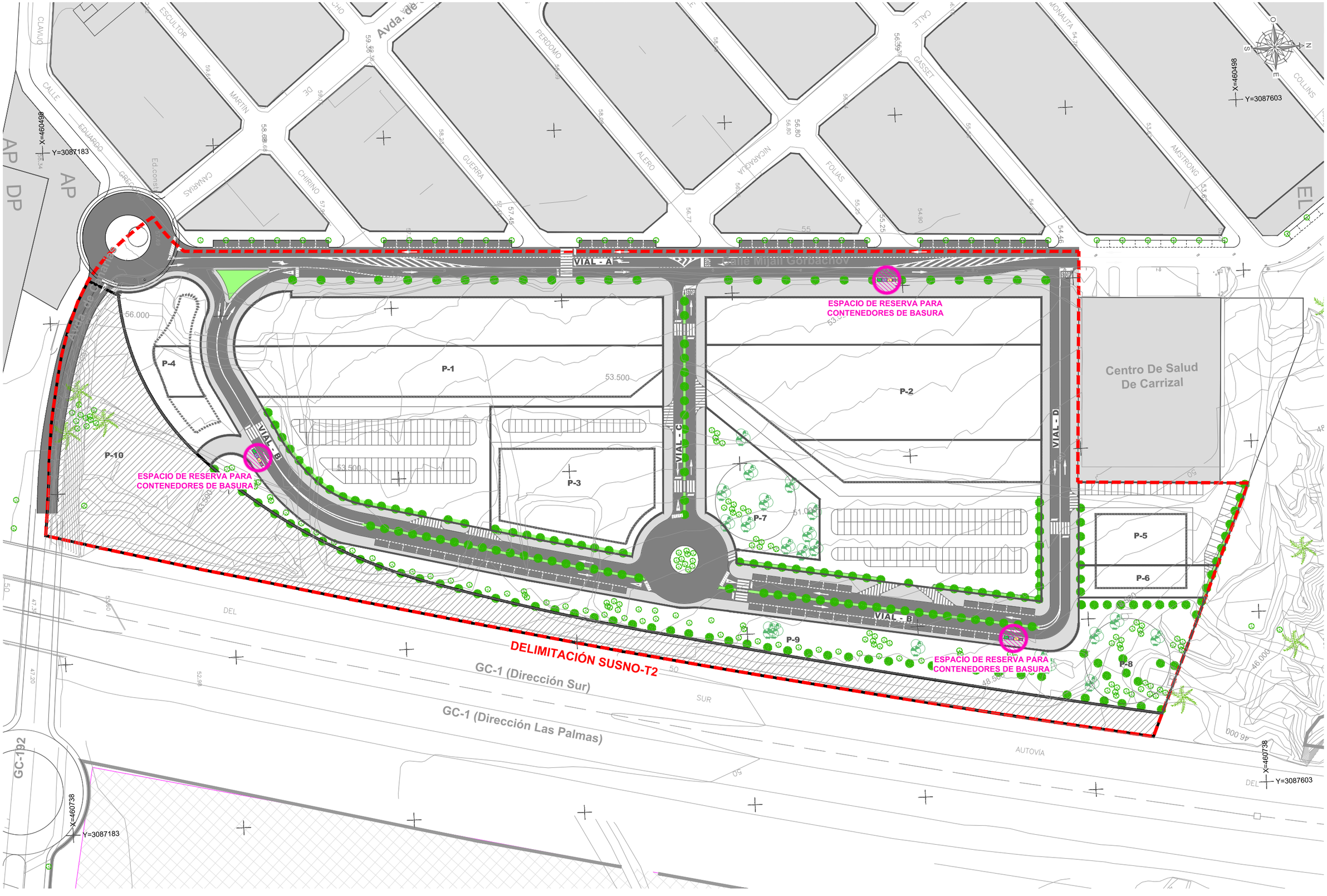
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

O.17 UBICACIÓN DE CONTENEDORES

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/600 0 10 20 30 m 5 UNE A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE ORDENACIÓN. DISTRIBUCIÓN DE CONTENDORES DE BASURA	PLANO Nº O.17	FECHA MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.18 APARCAMIENTOS

O.18 APARCAMIENTOS

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

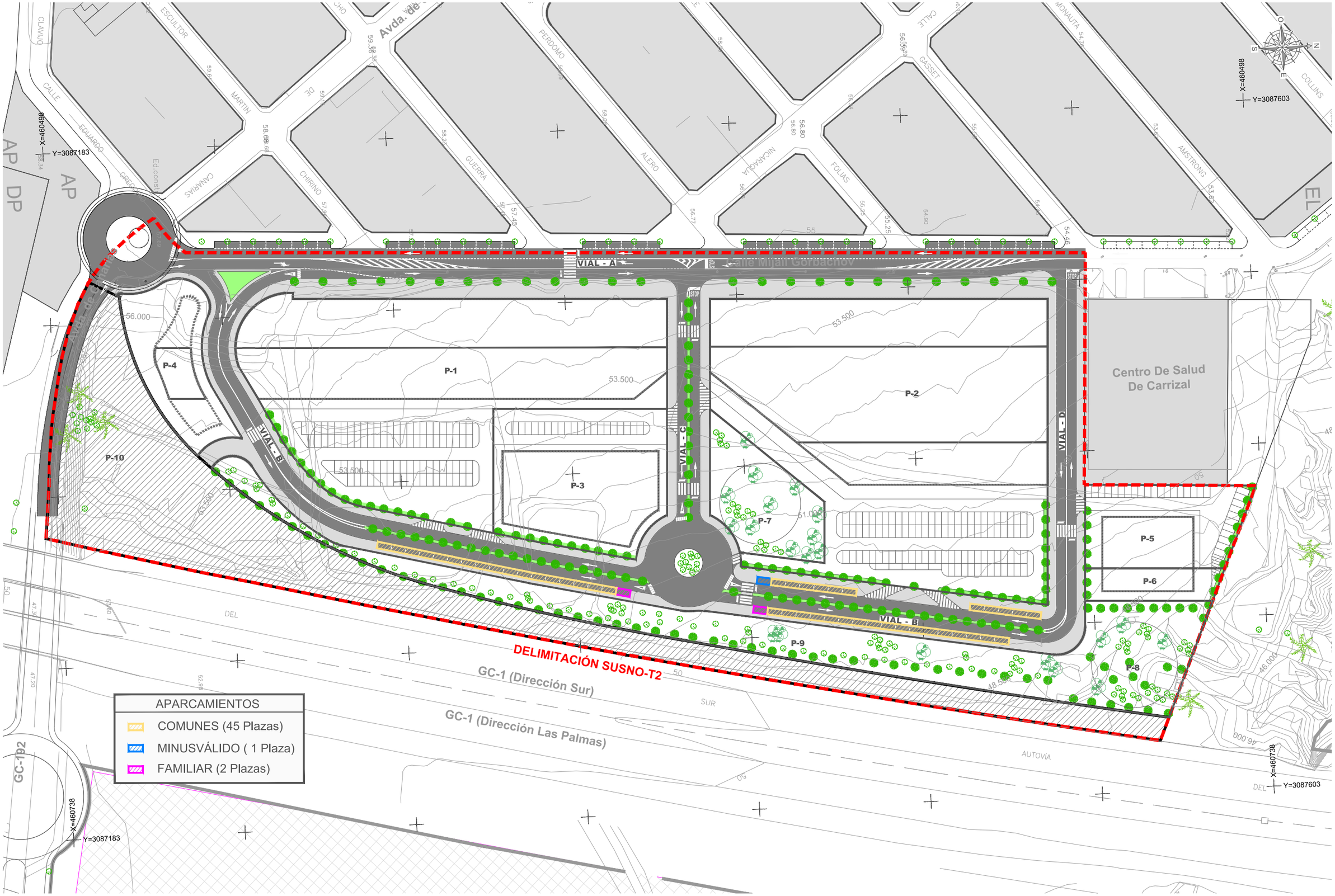
T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

O.18 APARCAMIENTOS

EMPRESA CONSULTORA

GIPIC



PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/600 0 10 20 30 m 5 UNE A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE ORDENACIÓN. ZONAS DE APARCAMIENTOS	PLANO Nº O.18	FECHA MARZO 2021 HOJA...1...DE...1...

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.19 SEÑALIZACIÓN

O.19 SEÑALIZACIÓN

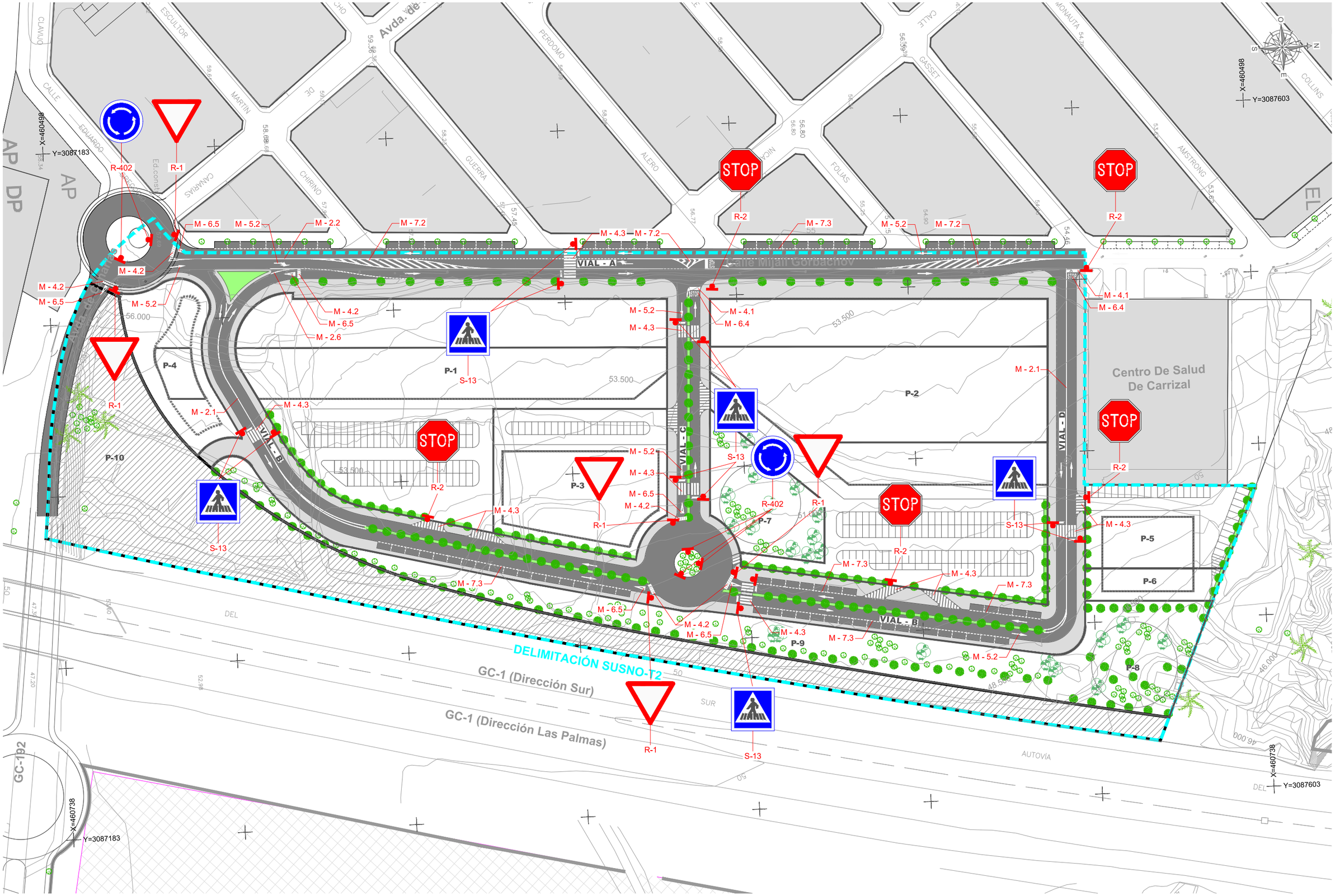
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

O.19 SEÑALIZACIÓN

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/600 0 10 20 30 m 5 UNE A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN PLANOS DE ORDENACIÓN. SEÑALIZACIÓN	PLANO Nº O.19	FECHA MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

O.20 PLAN DE ETAPAS

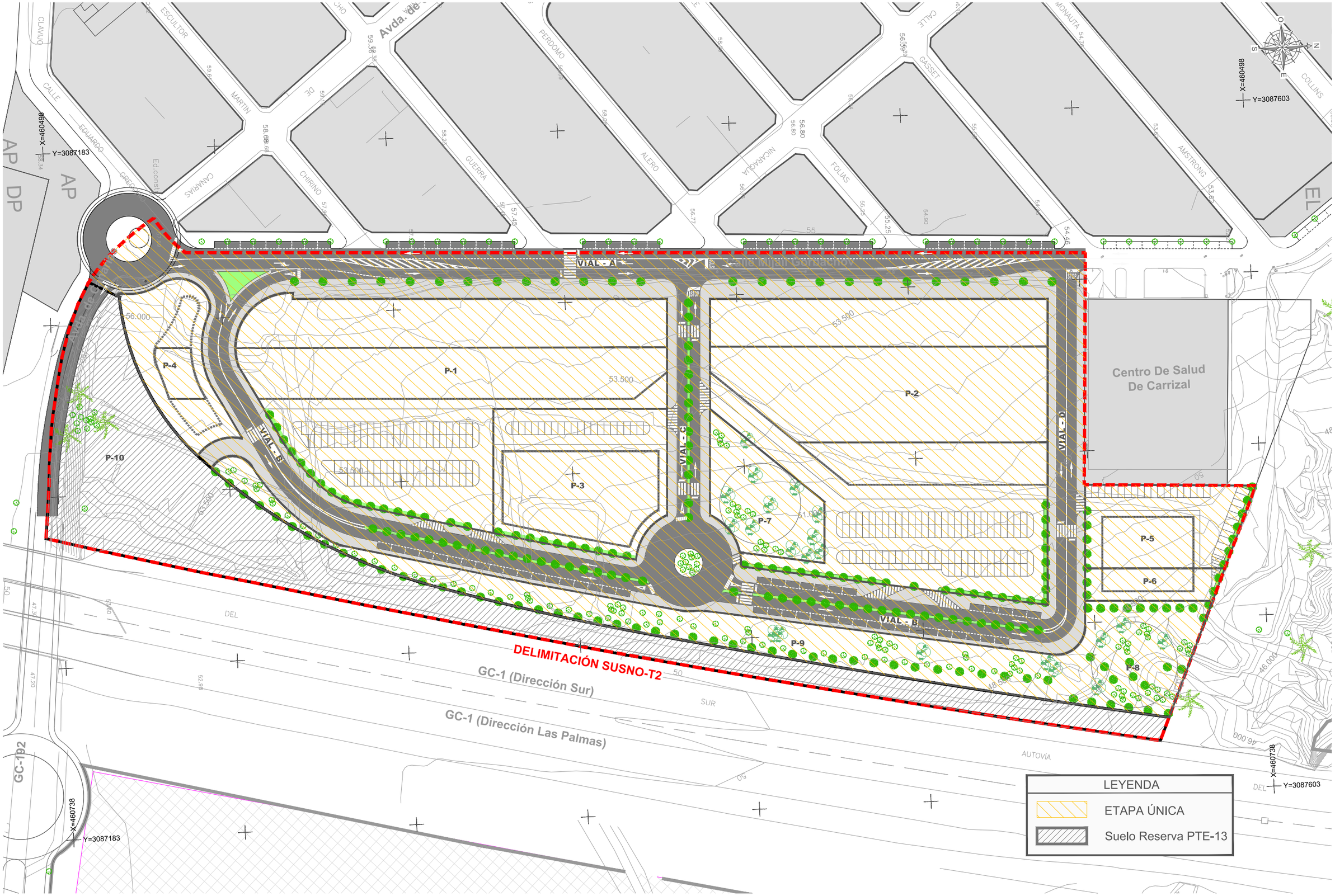
O.20 PLAN DE ETAPAS

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/600 (0, 10, 20, 30 m; 5); UNE A-1 ORIGINALES; GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLANOS DE ORDENACIÓN. PLAN DE ETAPAS	PLANO Nº: O.20	FECHA: MARZO 2021; HOJA..1..DE..1..

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

NORMATIVA

NORMATIVA

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

NORMATIVA

EMPRESA CONSULTORA

GIPIC

INDICE

Capítulo 1. NORMATIVA REGULADORA DE LA EDIFICACIÓN 4
Artículo 1. Generalidades 4
Artículo 2. Definiciones 4
Artículo 3. Posición del edificio en la parcela 6
Artículo 4. Ocupación de la parcela por la edificación 12
Artículo 5. Edificabilidad y aprovechamiento 13
Artículo 6. Volumen y forma de la edificación 17
Artículo 7. Unidades aptas para la edificación 24
Artículo 8. Condiciones generales de uso. 24
Artículo 9. Habitabilidad de los edificios 32
Artículo 10. Condiciones generales de estética 32
Artículo 11. Tipos de ordenación de la edificación 40
Artículo 12. Normativa de aplicación en las parcelas P1, P2 Y P3 43
Artículo 13. Normativa de aplicación en la parcela P4 46
Artículo 14. Normativa de aplicación en las parcelas P5 Y P6 48
Artículo 15. Normativa de aplicación en las parcelas P7 y P8 51
Capítulo 2. NORMATIVA POR RAZÓN DE LAS AFECCIONES ACÚSTICAS Y DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS. 52
Artículo 16. Prohibiciones de uso 52
Artículo 17. Obligación de insonorización 52
Artículo 18. Altura máxima de la edificación 53
Artículo 19. Iluminación de las edificaciones en zona de transición 53
Artículo 20. Obligación de comunicación 53
Capítulo 3. NORMATIVA REGULADORA DE LA URBANIZACIÓN 56
Artículo 21. Generalidades para el Proyecto de Urbanización 56
Artículo 22. Relación con las Servidumbre Aeronáuticas 57
Artículo 23. Red viaria 57
Artículo 24. Red de saneamiento 59
Artículo 25. Red de pluviales 61
Artículo 26. Red de abastecimiento 62
Artículo 27. Red de contraincendios 64
Artículo 28. Red de riego 65
Artículo 29. Red de suministro eléctrico 65

Artículo 30. Red de alumbrado público 66
Artículo 31. Red de telecomunicaciones 67
Artículo 32. Señalización 68
Capítulo 4. NORMATIVA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 68
Artículo 33. Aplicación. 68
Artículo 34. Vertidos. 68
Artículo 35. Vertidos industriales. 69
Artículo 36. Emisión de gases, humos y otros contaminantes atmosféricos. 69
Artículo 37. Emisión de ruidos y vibraciones. 69
Artículo 38. Preservación de elementos arqueológicos y etnográficos 70
Artículo 39. Determinaciones ambientales del PGO de Ingenio 70
Capítulo 5. NORMATIVA POR AFECCIÓN A LA GC-1 71
Artículo 40. Subordinación a la Normativa del PTE-13 71
Artículo 41. Accesos desde la GC-1 71
Artículo 42. Respecto a las servidumbres 72
Artículo 43. Cerramientos 72
Artículo 44. Publicidad dirigida a las carreteras insulares 72

Conforme al Artículo 58 del Reglamento de Planeamiento de Canarias, la Normativa de aplicación en el desarrollo del Plan Parcial debe incorporarse en el Tomo II. Documento de Ordenación. Su contenido y estructura vienen establecidos en el Artículo 63 del Reglamento de Planeamiento de Canarias que se reproduce a continuación:

> *Artículo 63.- Normativa.*
> *1. La normativa establecerá, de forma clara y sencilla, las determinaciones y mandatos necesarios para asegurar la efectividad de los instrumentos de ordenación, según la clasificación, categorización y subcategorización del suelo.*
> *2. Dentro del contenido de la normativa, ajustado a cada instrumento de ordenación, se incluirán disposiciones relativas a:*
> *a) Generalidades y conceptos utilizados.*
> *b) Régimen urbanístico del suelo, incluyendo los usos permitidos, compatibles y prohibidos.*
> *c) Las disposiciones adecuadas para dar efectividad al contenido del plan, en el marco del ordenamiento jurídico.*
> *3. La normativa se realizará utilizando la técnica jurídica necesaria para la redacción de normas, separando aquellas determinaciones en artículos, que se podrán agrupar, si fuera necesario, en títulos, capítulos y secciones. Se añadirán las disposiciones adicionales, derogatorias, transitorias y finales que fueran precisas.*
> *4. Las normas urbanísticas del plan no podrán:*
> *a) Reproducir otras disposiciones legales o reglamentarias, salvo cuando sea imprescindible para la intelegibilidad del texto.*
> *b) Introducir recomendaciones.*
> *c) Incluir prohibiciones de carácter genérico. Se incluyen aquí las cláusulas del tipo "queda prohibido todo lo no previsto expresamente en esta norma o plan".*
> *d) Recoger contenido propio de las ordenanzas de edificación o urbanización.*
> *5. Las determinaciones previstas en la normativa que incumplan lo previsto en el apartado anterior serán nulas y se tendrán por no puestas*

La determinación de las características de las edificaciones que se prevean en el Plan Parcial del Sector SUSNO T-2 “La Jurada”, se realizará en base a las Ordenanzas de Edificación y Urbanización del Municipio de la Villa de Ingenio, habiéndose publicado el texto íntegro de las mismas con la inclusión de las modificaciones aprobadas por el Pleno Corporativo en sesión ordinaria celebrada el 28 de junio de 2012 en el Boletín Oficial de La Provincia de Las Palmas nº 97 de fecha 30 de julio de 2012.

A continuación se extrae de las citadas Ordenanzas de Edificación, para mejor inteligibilidad del texto, solo aquellas determinaciones que se consideran propias de un Documento de Ordenación de un Plan Parcial, con mínimos ajustes para su adaptación al objeto del presente Plan Parcial, siéndole de aplicación, en cualquier caso, la totalidad de las mismas a cualquier acto de ejecución edificatoria que surja de Plan Parcial del SUSNO-T2 “La Jurada” que finalmente se apruebe.

Asimismo, se incorporan aquellas determinaciones recogidas en el informe de la Dirección General de Aviación Civil de 14/08/2013, en el informe de la Dirección General de Aviación Civil de 14/07/2020 y las emitidas en el Informe Ambiental Estratégico que se adjunta en el Tomo III de este Documento de Aprobación Inicial.

Capítulo 1. NORMATIVA REGULADORA DE LA EDIFICACIÓN

Artículo 1. Generalidades

La Normativa del presente Plan Parcial tienen por objeto la regulación de todos los aspectos morfológicos, incluidos los estéticos ,y cuantas otras condiciones, no definitorias directamente de la edificabilidad y destino del suelo, son exigibles para la autorización de los actos de construcción y edificación, incluidas las actividades susceptibles de autorización en los inmuebles.

Esta Normativa asume la definición establecida por la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC) y, a tal efecto, se expresa en los siguientes términos:

Artículo 2. Definiciones

PARCELA.

Es el suelo natural clasificado como urbano o urbanizable, de dimensiones mínimas y características típicas que determine la Ordenación Territorial y Urbanística, susceptible de ser soporte de aprovechamiento urbanístico previa su urbanización y afecto a dicho aprovechamiento a todos los efectos conforme a la ordenación urbanística.

SOLAR.

Parcela ya dotada con los servicios que determine la ordenación urbanística del Plan Parcial y, como mínimo, los siguientes:

a) Acceso por vía pavimentada, debiendo estar abiertas al uso público, en condiciones adecuadas, todas las vías que lo circunden. No pueden considerarse vías a los efectos de la dotación de este servicio ni las vías perimetrales de los núcleos urbanos, respecto de las superficies de suelo colindantes con sus márgenes exteriores, ni las vías de comunicación de los núcleos entre sí o las carreteras, salvo los tramos de travesía y a partir del primer cruce de ésta con calle propia del núcleo urbano.

b) Suministro de agua potable y energía eléctrica con caudal y potencias suficientes para la edificación, construcción o instalación prevista.

c) Evacuación de aguas residuales a la red de alcantarillado o a un sistema de tratamiento con suficiente capacidad de servicio. Excepcionalmente, se permitirá la disposición de fosas sépticas por unidades constructivas o conjuntos de muy baja densidad de edificación.

d) Acceso peatonal, encintado de aceras y alumbrado público en, al menos, una de las vías que lo circunden.

SUPERFICIE DE PARCELA.

Se entiende por superficie de parcela la dimensión de la proyección horizontal del área, comprendida dentro de los linderos de la misma.

PARCELA MÍNIMA.

Es la superficie mínima e indivisible para que una parcela pueda ser edificable, siendo las ordenanzas particulares de la zona o el planeamiento de desarrollo las que fijarán la parcela mínima y el criterio para considerar una parcela como indivisible.

FRENTE MÍNIMO DE PARCELA.

Es la longitud mínima e indivisible de la alineación de fachada de una parcela para que pueda ser edificable, siendo las ordenanzas particulares de la zona o el planeamiento de desarrollo las que fijarán el frente mínimo y el criterio para considerar una parcela como indivisible.

PARCELA MÁXIMA.

Es la superficie máxima y que no puede ser agregada a otra parcela para que una parcela pueda ser edificable mediante un único proyecto determinándose la misma en las diferentes ordenanzas zonales o planeamiento de desarrollo.

RELACIÓN ENTRE EDIFICACIÓN Y PARCELA.

Toda edificación estará indisolublemente vinculada a una parcela, circunstancia esta que quedará debidamente registrada con el señalamiento de la edificabilidad u otras condiciones urbanísticas bajo las que se hubiera edificado.

MODIFICACIÓN , AGRUPACIÓN O SEGREGACIÓN DE PARCELAS.

Podrá realizarse la agrupación de parcelas colindantes siempre que estén afectadas por análogas ordenanzas de edificación, siendo de aplicación a la superficie resultante la ordenanza particular de la zona.

Toda alteración de la forma o dimensiones de las parcelas establecidas por este Plan Parcial, una vez aprobado, ya sean segregaciones, agregaciones o cualquier otra modificación de sus formas o dimensiones, deberán justificarse debidamente en un proyecto de parcelación sobre el que se tramitará la correspondiente licencia siempre que estén autorizadas en las condiciones del ámbito de ordenación respectivo

La segregación o subdivisión de parcelas podrá realizarse siempre que las parcelas resultantes de tal segregación cumplan con las superficies y parámetros mínimos mínimos establecidos en

cada ordenanza específica de la zona en que se ubique, y estén dotadas de acceso público, bien sea rodado o peatonal. Regirán para las parcelas resultantes de tales segregaciones, las ordenanzas particulares o específicas de la zona en cuestión.

Los retranqueos y separación a linderos serán los mismos que especifican la Ordenanza particular de la zona, pero referido a los nuevos linderos y dentro de la envolvente de alineaciones establecidas en el Plano O.7 de Alineaciones y Rasantes.

Artículo 3. Posición del edificio en la parcela

GENERALIDADES.

a) Las condiciones de posición son las que determinan el emplazamiento de las construcciones dentro de la parcela y que figuran en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes.

b) Las condiciones que determinan la posición de los edificios dentro de las parcelas son de aplicación, tanto en obras de nueva edificación como en aquellas obras que impliquen modificación de los parámetros de posición.

c) Elementos de referencia.

Son el conjunto de variables respecto a las que se determina la posición del edificio y las partes de la construcción determinantes para fijar su emplazamiento. Pueden ser referencias planimétricas, altimétricas o propias del edificio.

REFERENCIAS PLANIMÉTRICAS DE LA PARCELA.

Sirven para determinarla posición de la proyección horizontal del edificio. Se emplean en las presentes ordenanzas las siguientes.

a) Linderos.

Linderos son las líneas perimetrales que delimitan una parcela y la distinguen de sus colindantes. Podemos dividir los linderos en: a) Lindero posterior el opuesto al frontal. b) Lindero frontal el que delimita la parcela con la vía o espacio libre público al que de frente. c) Linderos laterales los restantes.

Cuando se trate de parcelas con más de un lindero en contacto con vía o espacio libre público tendrán consideración de lindero frontal todos ellos, aunque se entenderá como frente de la parcela aquel en que se sitúe el acceso a la misma.

El Ayuntamiento podrá exigir al propietario de una parcela el amojonamiento y señalamiento de sus linderos cuando sea necesario.

b) Alineación oficial, exterior o pública.

Las alineaciones oficiales son las líneas que se fijan como tales en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes del presente Plan Parcial, las cuales fijan el límite entre las parcelas, los viales y los espacios libres públicos. Estas alineaciones se determinan mediante condiciones de disposición de la edificación en la parcela en su ordenanza específica.

c) Alineación de la edificación.

Es la línea que señala el límite a partir del cual pueden levantarse las construcciones, sujetas al Plan y Ordenanzas respectivas. Las construcciones se ejecutarán en el interior del plano o planos verticales que pasan por alineación de la edificación con excepción de los salientes permitidos en esta Normativa. Estas alineaciones serán también interiores cuando determinan, en la zona interior de la parcela, los límites entre las partes edificables de ésta y el espacio libre interior privado no edificable

d) Edificios colindantes.

Son las construcciones aledañas o del entorno, cuya existencia puede condicionar la posición de los nuevos edificios.

REFERENCIAS ALTIMÉTRICAS DE LA PARCELA.

a) Rasante. Se entiende como rasante a la línea señalada en el planeamiento como perfil longitudinal de las vías públicas, plazas o calles a las que dan frente las parcelas edificables.
En su representación en los proyectos, se será especialmente cuidadoso en que se represente en metros sobre el nivel del mar (msnm), de forma que facilite a la Autoridad Aeronáutica verificar el cumplimiento de las limitaciones asociadas a las servidumbres aeronáuticas.
Por la posición que tiene el Sector respecto del Aeropuerto, a fin de facilitar la verificación de la compatibilidad de las edificaciones que se materialicen dentro de las alineaciones previstas en este Plan Parcial con las condiciones que imponen las servidumbres aeronáuticas, en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes se han fijado unas rasantes interiores a tal fin.

Se distinguen tres tipos de rasantes:

1. Rasante Oficial: Es el perfil longitudinal del viario, plazas o calles a las que dan frente las edificaciones, definido por un documento de planeamiento de desarrollo. Si no viniera definida expresamente será el Ayuntamiento quien la señale. En los suelos urbanos

consolidados que no requieran de ningún planeamiento de desarrollo será el perfil del viario existente.

2. Rasante Natural: Es la correspondiente al perfil natural del terreno sin que haya experimentado ninguna transformación debida al ingenio humano.

3. Rasante Corregida: Es la línea de pendiente continua resultante de unir el punto medio del lindero frontal de la parcela con el lindero frontal del vial opuesto y que pasa por el punto medio de su lindero posterior. Si no existiese un vial opuesto, con el punto medio del lindero trasero en la cota natural del terreno.

b) Cota natural del terreno. Es la altitud relativa de cada punto del terreno antes de ejecutar obra alguna.

c) Cota de nivelación. Es la altitud que sirve como cota +0 de referencia para la ejecución de las construcciones y medición de la altura con relación a la misma.

POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN RESPECTO A LA ALINEACIÓN EXTERIOR.

a) En línea: Cuando la línea de edificación es coincidente con la alineación exterior.

b) Fuera de línea: Cuando la línea de edificación es exterior a la alineación.

c) Retranqueada: Cuando la línea de edificación es interior a la alineación.

SEPARACIÓN A LINDEROS.

La separación a los linderos es la distancia existente entre los planos de fachada de la edificación y los bordes de la parcela medida sobre una recta perpendicular desde cada punto del plano de fachada hasta el borde de la parcela. En la ordenanza particular de cada zona se establecerá el valor mínimo de la separación a linderos.

RETRANQUEO.

Es la anchura de la franja de terreno comprendida entre la línea de edificación y los linderos de la parcela u otro elemento de referencia que fije la norma zonal de aplicación o la ordenanza particular del planeamiento incorporado o remitido. Puede darse como valor fijo o como valor mínimo. El retranqueo se medirá en la forma determinada para la separación de linderos.

FONDO EDIFICABLE.

Es la dimensión máxima, medida perpendicularmente a la alineación oficial en cada punto de la misma que establece la profundidad máxima donde puede situarse la edificación.

El parámetro fondo edificable puede establecerse mediante dos procedimientos:

a) Directamente, como valor fijo expresado en metros.

b) Indirectamente, vía la fijación de un valor del retranqueo al lindero posterior de la parcela, o estableciendo la alineación de la edificación.

CHAFLANES.

Las edificaciones que se materialicen en ejecución del presente Plan Parcial no tienen obligación de resolver sus esquinas en forma de chaflanes.

ÁREA DE MOVIMIENTO DE LA EDIFICACIÓN.

Es el área dentro de la cual puede situarse la edificación, como resultado de aplicar condiciones de posición.

a) Cerramientos.

1. Todos los solares deberán cerrarse mediante cerramientos permanentes con una altura comprendida entre los dos metros (2,00 m) y los tres metros (3,00 m), realizados en su totalidad con elementos ciegos, fabricados con materiales que garanticen su estabilidad y manteniendo su conservación en buen estado. Los cerramientos estarán situados sobre los linderos que delimitan las parcelas entre sí y con los viales. En su lindero con la vía pública, se rematará con una cornisa lisa de ocho (8,00) centímetros de altura y que volará un máximo de cinco (5,00) centímetros sobre la línea de fachada. Esta cornisa se enlucirá y pintará, pudiendo ser en tono blanco o cualquier otro en los denominados tonos pasteles.

En los cerramientos se dejará un hueco de paso protegido por una puerta, cuyo color será indicado en la petición de licencia y cuyo único objeto será la periódica limpieza del solar, para lo cual su máxima anchura será de tres con cincuenta (3,50) metros y podrá permitir el paso de camiones al interior.

Para aquellos casos en que esté en trámite la obtención de Licencia de Obras, o en demoliciones para posterior edificación, el Ayuntamiento, previo informe y compromiso de los promotores, podrá admitir vallados provisionales de solares.

2. Cuando una parcela (punto 1.1.) se pretenda vallar, podrá realizarse bien como los solares o bien mediante un cierre opaco de una altura máxima de uno con treinta (1,30) metros, siguiendo la alineación de la calle y con acabado propio de fachadas. Sobre dicho cierre podrá ejecutarse una celosía o instalarse rejas que no sobrepasen la altura de dos con cincuenta

(2,50) metros sobre la rasante de la vía, o terreno. En el caso de que la rasante del terreno sea inclinada el cerramiento deberá escalonarse cada vez que el cierre opaco llegue a una altura máxima de uno con sesenta (1,60) metros.

3. Cuando se solicite el cierre de una parcela que se encuentra ubicada en suelo urbano no consolidado por la urbanización (SUNCO) o suelo urbanizable sectorizado y no ordenado (SUSNO) y no se haya iniciado el procedimiento administrativo para su transformación en urbano consolidado, de acuerdo con el artículo 32 de la Ley 4/2017 se admitirá el vallado de manera provisional y con un cierre metálico fácilmente desmontable compuesto de:

- Dados de hormigón en masa para cimentación de pies metálicos de 30x30x40 cm de dimensiones máximas.

- Pies metálicos de tubos de acero separados una distancia mínima de dos (2,00) metros y con un diámetro máximo de 80 mm

- Malla de alambre de acero de 50x50 mm de hueco mínimo.

- La altura máxima del vallado será de dos con veinticinco (2,25) metros sobre el terreno. No obstante, en el caso de que la rasante del terreno sea inclinada el cerramiento deberá escalonarse cada vez que el cierre llegue a una altura máxima de tres (3,00) metros. Si la parcela da frente a una de las carreteras insulares y calles de más tráfico del municipio, se estudiará una solución de mejor resultado estético mediante acuerdo entre propietario del suelo y técnicos municipales. 3.10.2

b) Plano de Fachada.

Es el plano o planos verticales que, por encima del terreno, separan el espacio edificado, conteniendo en su interior todos los elementos constructivos del alzado del edificio. En la definición del plano de fachada no se considerarán los salientes ni vuelos en la misma. Se establece sólo para las partes de la edificación situadas sobre la rasante, ya sea oficial, natural o corregida.

En la ordenanza particular de cada zona se establecerá el valor máximo de retranqueo, o en su caso en el planeamiento de desarrollo. En el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas. Número 97, lunes 30 de julio de 2012 Se establecen las siguientes normas generales:

- Se permitirán retranqueos parciales o totales de la edificación, entre un mínimo de dos (2,00 m) metros y un máximo de seis (6,00 m) metros de la alineación oficial de fachada. Si además

existiesen retranqueos laterales, el frente interior a fachada deberá tener una longitud mínima de la mitad (½) del ancho del solar.

- Las áreas de retranqueo deberán disponer, al menos, de un 20 por ciento de superficie ajardinada.

- Se exigirá la creación de una falsa fachada en las edificaciones retranqueadas, entendiendo ésta como un elemento de la misma altura que la edificación, o la máxima de la ordenanza de aplicación menos una planta, y no menor de tres metros y cincuenta centímetros (3,50 m) de altura, para mantener visualmente una continuidad en el lienzo de fachadas a la calle. La parte maciza de la falsa fachada debe estar comprendida entre el treinta y cinco y el setenta por ciento de la superficie total de la misma.

- En aquellas alineaciones de calles en que existan retranqueos de edificación sin falsa fachada en al menos el cincuenta por ciento (50%) de las edificaciones, o en solares que sean medianeros al menos con una edificación retranqueada, se admitirá un cierre de fachada con parte ciega inferior de entre un metro (1,00 m) y uno treinta metros (1,30 m) de altura y celosía o reja superior hasta dos cincuenta metros (2,50 m) de altura máxima.

Deberá justificarse fotográficamente en la documentación de la solicitud de licencia estos extremos.

Los edificios situados en parcelas con espacios libres de uso público podrán, previa consulta y autorización del Ayuntamiento, tratar los paramentos verticales que den al mismo como fachada (huecos de ventilación, iluminación y vista).

En general, no se permitirán accesos a edificaciones de titularidad privada desde espacios libres públicos. No obstante, en el caso de espacios libres singulares, entendiéndose como tales aquellos que contienen edificios preexistentes a la dotación, accesos previos, por la estructura parcelaria existente, dimensiones pequeñas…, se podrá tener acceso a las edificaciones previo informe técnico favorable de la Oficina Técnica municipal.

c) Línea de la edificación.

Intersección de la fachada de la planta baja del edificio con el terreno. La línea de la edificación deberá adaptarse estrictamente a la alineación oficial, que figuran en los documentos gráficos del plan, salvo indicación expresa a través de la norma zonal correspondiente.

Parcelas lindantes con suelo rústico.

Cuando una parcela urbana linde con suelo calificado de rústico, en el cerramiento de ese lindero deberá optarse por una de las siguientes soluciones:

- Retranquear la totalidad del cerramiento una distancia mínima de 3,00 metros respecto del lindero y tratarlo como fachada.

- Tratar el muro del lindero como una falsa fachada, con empleo de materiales que no precisen mantenimiento continuado y procurando cortar la verticalidad.

- Si hubiese patios abiertos a la medianera, combinar ambas soluciones.

Será obligatorio aportar plano del acabado de estas fachadas o cerramientos, con indicación de los materiales que la compongan.

Artículo 4. Ocupación de la parcela por la edificación

DEFINICIÓN.

Las condiciones de ocupación son las que establecen la superficie de parcela que pueda ser ocupada por la edificación, y las que debe permanecer libre de construcciones.

APLICACIÓN.

Las condiciones de ocupación que se señalan para determinar la ocupación de la parcela por la edificación, son de aplicación para las obras de nueva edificación y para las obras que supongan nuevas ocupaciones de suelo, y son establecidas para cada parcela según la normativa propia del uso a que se destine y de la zona en que esté situada. Para su aplicación se utilizarán los parámetros de referencia que se señalan en los artículos siguientes.

OCUPACIÓN O SUPERFICIE OCUPADA.

Es la superficie comprendida dentro del perímetro formado por la proyección de los planos de fachada sobre un plano horizontal. En las zonas en que se admiten patios de parcela, la superficie de los mismos se descontará de la superficie ocupada. La ocupación será necesariamente igual o inferior a los valores fijados en las Ordenanzas zonales fijadas por los instrumentos de planeamiento.

SUPERFICIE OCUPABLE.

Es la superficie de la parcela edificable susceptible de ser ocupada por la edificación. La superficie ocupable viene determinada por la acción conjunta de los parámetros de posición de la edificación en la parcela y coeficiente de ocupación.

COEFICIENTE DE OCUPACIÓN.

Es la relación, expresada en términos porcentuales, entre la superficie ocupable y la superficie de la parcela. El coeficiente de ocupación se establece como ocupación máxima. Si de la conjunción de este parámetro con otros derivados de las condiciones de posición se concluyese una ocupación menor, será este valor el que sea de aplicación.

SUPERFICIE LIBRE DE PARCELA.

Es la superficie de una parcela edificable no ocupada por la edificación. Estos espacios libres podrán ser ocupados bajo rasante a excepción del área frontal de la parcela. La superficie libre de parcela podrá ser ocupada sobre rasante por construcciones que, por la disposición de sus cerramientos y cubierta, los materiales y el sistema constructivo empleado, garanticen que no se están consolidando volúmenes cerrados y de carácter permanente.

Artículo 5. Edificabilidad y aprovechamiento

DEFINICIÓN.

Las condiciones de edificabilidad y aprovechamiento son las condiciones que acotan la dimensión de las edificaciones que pueden levantarse en una parcela, y concretan el contenido del derecho de propiedad.

APLICACIÓN.

Las condiciones que se señalan para determinar la edificabilidad y aprovechamiento, son de aplicación para todas las obras de nueva edificación y para las que se ejecuten en los edificios que supongan alteración de la superficie total edificada. Son establecidas para cada parcela según la normativa de aplicación, el uso a que se destine y el lugar en que se encuentre la parcela. Para su aplicación se utilizarán los parámetros de referencia que se señalan en los artículos siguientes.

EDIFICABILIDAD.

Es el parámetro que define la cuantía de la edificación que el Planeamiento General, o los planes que lo desarrollen, atribuyan a una parcela o terreno, configurando el valor de su derecho a edificar. La edificabilidad podrá venir determinada por: a) La conjunción de las determinaciones de posición, volumen y forma sobre la parcela. b) El índice de edificabilidad. c) Por una cantidad concreta. A efectos de valoración o reparcelación, se tomará en todo caso como valor de la edificabilidad, el menor de los resultantes de los métodos de determinación.

SUPERFICIE EDIFICABLE.

Es la suma de todas las superficies cubiertas, expresada en metros cuadrados, correspondientes a las plantas que tengan consideración de bajas y pisos. También computan

las superficies correspondientes a los cuerpos volados, cerrados o semicerrados, a excepción de lo especificado en el artículo 5.7.2 La superficie edificable podrá ser bruta o neta, en función del índice de edificabilidad que se utilice.

ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD.

Es el valor, expresado en metro cuadrado edificable por metro cuadrado de suelo, de la relación entre la superficie edificable y la superficie total o parcial de una parcela, unidad de ejecución, ámbito o sector de planeamiento.

La determinación de éste índice se entiende como el señalamiento de una edificabilidad máxima; si de la conjunción de éste parámetro con otros derivados de las condiciones de posición, ocupación, forma y volumen, se concluyese una superficie total edificable menor, será éste el valor que sea de aplicación.

CLASES DE EDIFICABILIDAD.

Se distinguen dos clases de edificabilidad, en función de la superficie de terreno que se utilice en el cálculo del índice de edificabilidad:

a) Edificabilidad bruta.

Es el límite máximo de edificabilidad del área de referencia expresado en m^2/m^2 (metro cuadrado de superficie edificable/ superficie total de una zona, sector, polígono, ámbito o unidad de actuación, incluyendo tanto las parcelas edificables como los suelos que han de quedar libres y de cesión obligatoria).

b) Edificabilidad neta.

Es el límite máximo de edificabilidad de cada parcela o del área de referencia expresado en m^2/m^2, relacionando la superficie edificable con la superficie de cada parcela edificable o en su caso, la superficie de la zona, polígono, ámbito o unidad de actuación, de la que se han deducido las superficies de espacios libres y viario.

SUPERFICIE EDIFICADA TOTAL.

Es la sumatoria de las superficies de cada una de las plantas que integran la edificación. Será necesariamente igual o inferior al valor de la superficie edificable.

1. Salvo indicación expresa en sentido contrario en las ordenanzas zonales o en las normas del planeamiento de desarrollo quedan incluidos en el cómputo de la superficie edificada a efectos del cálculo de la edificabilidad:

a) Todas las plantas transitables del edificio situadas sobre rasante con independencia del uso a que se destinen.

b) Las terrazas, balcones y cuerpos volados, cerrados o semicerrados, con independencia de su saliente.

c) Las construcciones secundarias sobre superficies libres de parcela, siempre que de la disposición de sus cerramientos y cubierta, y de los materiales y sistema constructivo empleado, pueda deducirse que se está consolidando un volumen cerrado y de carácter permanente.

2. Quedan excluidos del cómputo de la superficie edificada a efectos del cálculo de la edificabilidad materializada sobre una parcela:

a) Las plantas bajo rasante, ya sean sótanos o semisótanos.

b) Los patios interiores que no estén cubiertos.

c) Los soportales y plantas diáfanas porticadas, que en ningún caso podrán ser objeto de cerramiento posterior. Deberán de tenerse en cuenta las porciones cerradas que se establezcan en estos elementos diáfanos.

d) Los invernaderos, pajareras, senadores y otras construcciones similares, cuando se resuelvan mediante materiales translúcidos y estructuras metálicas ligeras y desmontables, siempre que se sitúen en la superficie ocupable.

e) Las cubiertas planas, aunque sean transitables.

f) Los elementos ornamentales de remate de cubiertas, siempre que sean abiertos y carezcan de posibilidades de utilización.

g) Las terrazas, balcones y cuerpos volados abiertos (en tres de sus lados) cuyos paramentos de protección no estén construidos con elementos opacos.

h) Los cuartos de lavado, cajas de escalera y demás construcciones realizadas en las condiciones expresadas en el apartado 6.6 de las presentes ordenanzas.

i) Los huecos de ascensores.

j) Las plantas técnicas generales de los edificios.

k) Los conductos o patinillos de instalaciones, con una superficie en planta superior a 0,50 metros cuadrados.

l) La superficie de planta baja destinada a albergar centros de transformación. 14110 Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas. Número 97, lunes 30 de julio de 2012

m) Los patios cubiertos en las condiciones permitidas por las normas de Habitabilidad vigentes y hasta una superficie máxima de nueve metros cuadrados (9,00 m²).”

DEFINICIÓN DE SUPERFICIES.

a) Superficie útil.

Se entiende por superficie útil la comprendida en el interior de los límites marcados por los tabiques delimitadores, es decir, la obtenida excluyendo los elementos compartimentadores interiores, así como instalaciones, elementos estructurales y patios.

La medición de la superficie útil se hará siempre de cara interior de sus paramentos terminados.

Quedarán excluidos los balcones y vuelos siempre que no estén techados.

b) Superficie construida.

Es el resultado de añadir a la superficie útil la correspondiente a los elementos excluidos en ésta, es decir tabiques y cualquier otro elemento existente dentro del ámbito definido por los tabiques delimitadores, elementos comunes del edificio (portal, vestíbulos, escaleras, cuartos de instalaciones…), terrazas y porches cubiertos, etc.

Se excluyen del cómputo de la superficie construida los patios que no están cubiertos, las terrazas (o partes de las mismas) que estén descubiertas y los patios cubiertos en las condiciones permitidas por las normas de Habitabilidad vigentes y hasta una superficie máxima de nueve metros cuadrados (9,00 m²)”.

El siguiente cuadro es un resumen de las características de las edificaciones previstas en el Plan Parcial del Sector SUSNO T-2 “La Jurada”, recogidas en la documentación gráfica del presente Documento de Aprobación Inicial.

PARCELA	PLANTA	USO CARACTERÍSTICO	SUPERFICIE (m2)	EDIFICABILIDAD (m2c)	RASANTE DE EDIFICACIÓN (m)	COTA MÁXIMA DE CORONACIÓN (m)
P-1	Baja	COMERCIAL	8.220	12.813	50,67-57,10	58,60
	1ª					
	2ª					62,00
	Total					62,00
P-2	Baja	COMERCIAL	10.299	14.244	50,67-54,65	54,67
	1ª					58,60
	2ª					62,00
	Total					62,00
P-3	Baja	COMERCIAL	2.857	1.569	50,67	54,67
P4	Baja	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.396	300	55,00	58,60
P-5	Baja	EQUIPAMIENTO	1.578	575	49,00	53,50
P-6	Baja	DOTACIÓN	529	255	49,00	53,50

Artículo 6. Volumen y forma de la edificación

DEFINICIÓN.

Las condiciones de volumen y de forma, son las que definen la organización de los volúmenes y la forma de las construcciones. Se establece mediante los parámetros que se definen en los siguientes artículos.

APLICACIÓN.

Estas condiciones son aplicables a las obras de nueva edificación y a las que se ejecuten en edificios que alteren las características que en este capítulo se señalan y son establecidas para cada parcela según la normativa propia del uso a que se destine y de la zona en que se sitúe.

PLANTA.

Es toda superficie horizontal acondicionada para desarrollar en ella una actividad. El Plan General, en función de su posición en el edificio, distingue:

1) Plantas bajo rasante. Se incluyen en este apartado el sótano y el semisótano.

2) Plantas sobre rasante. Se incluyen en este apartado la planta baja, plantas altas, y planta azotea, no admitiéndose en este Plan Parcial plantas bajo cubierta.

Cada una de las plantas citadas en el punto anterior queda definida de la forma.

a) Sótano.

Se entenderá por sótano el espacio que pueda construirse debajo de la planta baja, y que en su totalidad su paramento de techo está situado por debajo de la cota de referencia de la planta baja.

No podrá instalarse en planta sótano ninguna pieza habitable salvo indicación expresa en las normas de uso. La altura libre mínima viene determinada en las Normas de Uso.

b) Semisótano.

Se entiende por semisótano el espacio que pueda construirse debajo de la planta más baja, no debiendo superarse nunca la distancia de un metro con cincuenta centímetros (1,50 m), desde la rasante de la acera a la cara superior del piso terminado de la planta baja.

Los semisótanos con el piso terminado de planta baja a una altura mayor de un metro con cincuenta centímetros (1,50 m) de la acera en todo o en una parte del frente de fachada, se considerarán a todos los efectos plantas sobre rasantes, ello sin perjuicio de mayores limitaciones que se establezcan en la normativa particular de cada zona.

El uso autorizado, en cada caso, se establecerá en las normas particulares de cada zona estando expresamente prohibido en cualquier circunstancia el uso residencial.

c) Planta baja.

Se entiende por planta baja aquella cuya cota de piso es coincidente con la rasante oficial del edificio, o está situada a una altura no superior a 1,50 metros de la misma.

d) Plantas altas.

Se entiende por plantas altas aquellas cuyo plano de suelo está situado por encima del forjado de techo de la planta baja. El valor libre de planta de piso se determinará en función del uso y de las condiciones particulares de la zona.

e) Planta azotea.

Se entiende por planta de azotea la cubierta plana que remata la edificación.

COTA DE REFERENCIA.

a) Definición.

Es la que sirve de referencia para situar el plano de nivelación de la planta baja (situado en la cara superior del piso terminado del suelo) a partir del cual se realiza la medición de la altura del edificio y número de plantas.

b) Criterios.

La cota de referencia de la planta baja se situará a un máximo de un metro con cincuenta centímetros (1,50 m) por encima de la rasante de la acera, medida a cara superior del piso terminado y en el punto medio de la fachada.

Cuando por las necesidades de la edificación, o por las características del terreno en que se asienta deba escalonarse la planta baja, la medición de alturas se realizará de forma independiente en cada una de las plataformas que la compongan, sin que dicho escalonamiento de la planta baja pueda traducirse en exceso de altura.

ALTURA DE LA EDIFICACIÓN.

La superficie edificada se podrá desarrollar en una o varias plantas, según se indique en las Ordenanzas Particulares que el Planeamiento establezca para cada zona. Las plantas de un edificio se medirán por el número mayor de niveles o pisos utilizables que corte la vertical en cualquier punto del mismo. Se excluyen los niveles de trasteros o de instalaciones propias del edificio, situados en cubierta o en sótano.

Las Ordenanzas Particulares del Planeamiento fijarán la altura máxima, o el número de plantas máximas de la edificación en cada zona. Para su medición se utilizarán los siguientes parámetros.

En la representación que se haga en los proyectos de cualquier altura que señale el límite superior de coronación de cualquier tipo de elemento edificado o accesorio, se será especialmente cuidadoso en que se represente en metros sobre el nivel del mar (msnm), de forma que facilite a la Autoridad Aeronáutica verificar el cumplimiento de las limitaciones asociadas a las servidumbres aeronáuticas, en el marco de lo establecido en el capítulo 2 de estas Normas y las que adicionalmente pueda establecer la Autoridad Aeronáutica conforme a la normativa y legislación aplicables en esta materia.

a) Altura en unidades métricas.

Es la altura del edificio en unidades métricas, medidas en la forma que determinen las condiciones de la zona. En función del elemento de referencia, se señalan las siguientes alturas:

1. Altura de cornisa: Es la que se mide desde la rasante hasta la cara superior del piso terminado de la última planta.

2. Altura de coronación: Es la que se mide desde la rasante hasta el nivel del plano superior de los petos de protección de la cubierta, o cualquier otro elemento accesorio ubicado necesariamente en ésta que pueda constituir un obstáculo a considerar en la compatibilidad con las limitaciones de las servidumbres aeronáuticas.

3. Altura total: Es la que se mide desde la rasante hasta el elemento más alto de las construcciones en cubierta, cajas de escalera, salas de máquina, instalaciones, etc.

b) Altura en número de plantas.

Es el número de plantas sobre rasante, excluida la planta bajo cubierta.

c) Medición de altura en edificios con fachada sobre alineación oficial

1. Se tomará como rasante y de forma general, la cota del bordillo en el punto de cota media entre la más alta y la más baja de la alineación (o alineaciones) de fachada.

2. Determinado el punto de cota media donde se fija la rasante, el piso terminado de la planta baja deberá estar situado, como máximo, a una cota de un metro y cincuenta centímetros (1,50 ms) sobre la rasante.

3. Cuando por la pendiente de la/s calle/s se produzca una diferencia de alturas importante en la alineación de fachada, no se podrá superar en ningún punto del piso terminado de la planta baja una altura de dos metros con cincuenta centímetros (2,50 m) hasta la acera terminada, escalonando la edificación en los tramos que sea necesario para que nunca se supere dicha altura. La altura en número de plantas se medirá en cada una de las cotas de referencia de la planta baja.

4. En el caso de edificios en esquina, con fachada a dos o más calles a las que corresponda la misma altura de edificación, se estará a lo dispuesto en los puntos anteriores de este artículo, desarrollando las fachadas de los viales como si fuesen una sola y tomándose como cota de referencia para la rasante, la cota media de la fachada desarrollada.

5. En el caso de parcelas con fachadas opuestas a calles de diferente altura, se mantendrá la altura correspondiente a cada uno de los viales hasta el punto medio de la distancia entre las alineaciones exteriores a ambas vías.

Si de la diferencia de alturas entre calles opuestas resultara un desfase de dos plantas entre ambas vías, la edificación podrá escalonarse, situando la primera planta por encima de la autorizada en la calle de menor cota con un retranqueo igual o superior a 5,00 metros y la segunda en la línea media entre las alineaciones de fachada, siempre que de ello resulte un retranqueo igual o superior a 5,00 metros de la planta inferior. Si el desfase de alturas fuese superior a las dos plantas, se planteará una alternativa de escalonamiento sucesivo de la edificación para su estudio por los técnicos municipales, partiendo del criterio antes expresado.

6. Los semisótanos computarán en la medición de la altura en unidades métricas a línea de cornisa, aunque no en la de número de plantas.

d) Altura máxima.

Es la señalada por las ordenanzas zonales o normas del planeamiento de desarrollo como valor límite de la altura de edificación.

Cuando se establezca la altura en dos unidades de medición, número de plantas y unidades métricas, ambas habrán de respetarse a la vez como máximos admisibles.

e) Altura mínima.

La altura mínima de edificación será, en todo caso, de una planta menos de la que señalara la ordenanza de la zona, con respecto a la altura en número de plantas.

En aquellas circunstancias, en las que en las zonas de tres plantas, se plantea la necesidad de un edificio para un uso concreto, en el que por diversos motivos únicamente es necesario el aprovechamiento de la planta baja, se deberá ejecutar una falsa fachada de al menos dos con sesenta metros (2,60 m) de altura sobre el forjado de la planta baja.

Dicha falsa fachada deberá observar una composición coherente formalmente con la propuesta del inmueble y adecuada al aspecto general de la calle donde se inserta, debiendo estar compuesta al menos en un cuarenta por ciento (40%) por cerramiento opaco. Los huecos deberán completarse mediante carpinterías o cerrajerías que guarden relación con el resto de la fachada.

f) Altura de piso y altura libre.

Se entiende por altura de piso, la distancia vertical entre las caras superiores de los forjados de dos plantas consecutivas.

La altura libre de una planta se define como la distancia vertical entre la cara superior del pavimento terminado de una planta, y la cara inferior del forjado de techo de la misma planta.

La altura libre de un elemento se define como la distancia vertical entre la cara superior del pavimento terminado de una planta y el punto más bajo de cualquier elemento situado bajo el techo (instalaciones, estructuras, falso techo, etc.).

Salvo determinación contraria expresa del Planeamiento General o de desarrollo contempladas en las normas particulares de cada zona, las alturas libres de cada planta en los edificios de nueva construcción y según posición y uso, serán los siguientes:

Planta	Uso	Altura libre “Hl”(m) Mínima	Máxima	Observaciones
Planta Baja	Residencial	3,00	SD	
	Oficina	3,00*	4,50	(*) Si Sc>300 m², Hl = 3,50
	Dotación/Equipamiento público	3,00*	SD	(*) Si Sc>300 m², Hl = 3,50
	Otros	3,00*	4,50	(*) Si Sc>300 m², Hl = 3,50
Planta Primera	Residencial	2,50	3,00	
	Oficina	2,80*	3,50	(*) Si Sc>300 m², Hl = 3,00
	Dotación/Equipamiento público	2,80*	SD	(*) Si Sc>300 m², Hl = 3,00
	Otros	3,00	3,50	
Planta 2ª y siguientes	Residencial	2,50	3,00	
	Oficina	2,80*	SD	(*) Si Sc>300 m², Hl = 3,00
	Dotación/Equipamiento público	2,50	SD	
	Otros	3,00	3,25	
Planta de azotea	Cuartos de lavado	2,20	2,25	
	Cajas de escaleras	2,25	2,50	
Sótano/Semisótano	Aparcamiento	2,30	SD	
	Otros, ligados a la planta baja	2,50	SD	
	Trasteros, cuarto de máquinas, o similar	2,20	SD	

Notas: SD = sin límite definido; Sc = superficie construida.

Las alturas libres definidas como máximas no implica la prohibición de crear espacios de doble o triple altura entre plantas de igual uso y en zonas concretas de una edificación.

Se admiten alturas libres menores en los casos siguientes:

- En baños y aseos de servicio a cualquier uso, hasta un mínimo de 2,20 m

- En usos no residenciales se admite la reducción de la altura libre mínima de despachos y de áreas de trabajo por la colocación de falsos techos para instalaciones. En estos casos, la altura libre hasta el falso techo no será inferior a 2,50 metros siempre que no afecte a locales con una superficie útil superior a los 250 m².

- Por paso de elementos de instalaciones o constructivos en zonas puntuales de los locales, hasta un mínimo de 2,50 m² en zonas de trabajo y de 2,20 en zonas de paso.”

g) Cota de planta piso.

Es la distancia vertical, medida entre la cota de referencia de la planta baja, y la cara superior del forjado de la planta a la cual se refiera la medición.

h) Altura a intradós.

Es la distancia vertical, medida entre la rasante y la cara inferior del forjado de la planta que se refiera.

i) Altura a cumbrera.

En el presente Plan Parcial no admiten cubiertas inclinadas como solución de planta cubierta.

j) Altura máxima de la edificación.

Se estará a lo establecido en el Artículo 11 de la presente Ordenanza.

TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS.

En general consideraremos las siguientes definiciones de tipologías edificatorias:

a) Edificación aislada.

Edificación aislada es aquella que se encuentra exenta en el interior de la parcela, sin que ninguno de sus planos de fachada esté en contacto con las propiedades colindantes.

b) Edificación entre medianeras.

Edificación entre medianeras es aquella que estando construida en una única parcela, tiene líneas de edificación coincidentes, al menos, con los linderos laterales.

c) Edificación en bloque.

Es aquella edificación que se desarrolla en parcelas en la que son fachada la totalidad de su perímetro por lindar con vial o espacio libre, sean de titularidad pública o privada.

d) Obras e Instalaciones Fácilmente Desmontables.

A los efectos de ejecutar obras o instalaciones fácilmente desmontables, se entienden por obras o instalaciones fácilmente desmontables aquellas que:

1. Precisen a lo sumo obras de cimentación, que en todo caso no sobresaldrán del terreno.

2. Estén constituidas por elementos de serie prefabricados, módulos, paneles o similares, sin elaboración de materiales en obra.

3. Se monten y desmonten mediante procesos secuenciales, pudiendo realizarse su levantamiento sin demolición y siendo el conjunto de sus elementos fácilmente transportables.

4. Se empleen materiales duraderos en el tiempo y de fácil mantenimiento, del tipo hierro galvanizado, o similar.

Artículo 7. Unidades aptas para la edificación.

DEFINICIÓN.

Las unidades aptas para la edificación son las definidas por estas ordenanzas en su artículo 1.

CONDICIONES DE LAS UNIDADES APTAS PARA LA EDIFICACIÓN.

Regirán para las unidades aptas para la edificación las mismas condiciones expresadas en los artículos 2, 3, 4, 5 y 6 de estas Ordenanzas con la siguiente puntualización:

Medición de la altura de la edificación: La altura de las unidades aptas para la edificación se medirá siempre desde la rasante fijada en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes.

Artículo 8. Condiciones generales de uso.

DEFINICIÓN.

Son las condiciones a las que han de sujetarse las diferentes actividades para poder desarrollar obras en los lugares que para ello tenga dispuesto el Planeamiento.

APLICACIÓN.

Las condiciones generales de los usos edificables serán de aplicación en la forma y circunstancias que para cada una de ellos se establece. No serán de aplicación a los usos existentes, salvo que en ellos se hagan obras que afectarán a los elementos o parámetros que particularmente se regulan en éste título. 14118 Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas. Número 97, lunes 30 de julio de 2012.

TIPIFICACIÓN DE LOS USOS.

Los usos se tipificarán en relación a los siguientes criterios:

a) Uso Característico.

Es aquel que caracteriza la ordenación de un ámbito o la utilización de una parcela, por ser dominante y de implantación mayoritaria en el área territorial que se considere.

b) Uso Compatible.

Son aquellos que se pueden implantar en un ámbito territorial de cualquier magnitud en coexistencia con el uso característico, sin perder ninguno de ambos su carácter o los efectos que les son propios. La compatibilidad de un uso respecto al característico, no implica su libre implantación dentro del mismo ámbito territorial, sino únicamente la aceptación de que su presencia puede ser simultánea, sin perjuicio de que esa interrelación obligue a señalar restricciones en la intensidad del uso compatible en función de determinados parámetros del uso característico.

Los usos compatibles pueden ser:

Condicionados: aquellos usos cuya implantación viene delimitada por condiciones derivadas del desarrollo de la ordenación, por cláusulas ocasionales dentro de un ámbito, o por cumplimiento de relaciones específicas respecto a determinados parámetros del uso característico.

No condicionados: aquellos que para su implantación requieren sólo el cumplimiento de su regulación específica, de las condiciones de compatibilidad de usos y de los umbrales de control de molestias.

c) Usos Prohibidos.

Son aquellos que, aun no estando específicamente vedados, resultan incompatibles con los usos permitidos, aunque se les someta a restricciones en la intensidad o forma de uso.

También son usos prohibidos aquellos que, aun no estando específicamente vedados, resultan incompatibles con los usos permitidos, aunque se les someta a restricciones en la intensidad o forma de uso.

Tienen la consideración de usos prohibidos, en todo caso, los así conceptuados en las disposiciones generales vigentes en materia de seguridad, salubridad, moralidad o tranquilidad.

DEFINICIÓN DE USOS.

Los usos fundamentales en la ordenación urbanística que materializan aprovechamiento son el residencial, que engloba el turístico, el comercial que engloba el de oficinas, el industrial, el

dotacional y el uso de infraestructuras. La definición de estos usos es la que a continuación se expresa.

a) Uso Comercial.

Es el que tiene por finalidad el intercambio de mercancías ya sea al por menor o al por mayor y a la prestación de servicios.

A los efectos de su pormenorización en el espacio y el establecimiento de las condiciones particulares, se distinguen las siguientes clases:

1.- Comercio.

Cuando el servicio se destina a suministrar mercancías al público mediante ventas al pormenor, venta de comidas y bebidas para consumo en el local, o a prestar servicios a los particulares.

Según el carácter de los bienes con que se comercie, se distinguen dos clases de comercios:

1.1 Comercio alimentario.

Cuando se comercia con mercancías alimentarias en una proporción de, al menos, el treinta y cinco por ciento (35%) de su superficie de venta. Se distinguen los siguientes tipos:

a) Establecimientos con sistemas de venta tradicional.

b) Establecimientos con sistemas de venta en autoservicios.

c) Economatos y cooperativas de consumo, principalmente dedicadas a la alimentación.

1.2 Comercio no alimentario.

Cuando su actividad exclusiva o principal es el tráfico de mercancías no alimentarias. A su vez puede ser:

a) Establecimiento por secciones: grandes almacenes o galerías.

b) Economatos o cooperativas de consumo con predominio de artículos no alimentarios.

c) Establecimientos especializados, cualquiera que sea su sistema de ventas.

2.- Oficinas:

Cuando el servicio corresponda a las actividades terciarias que se dirigen como función principal a prestar servicios administrativos, técnicos, financieros, de información u otros

realizados básicamente a partir del manejo y transmisión de información, bien a las empresas o a los particulares, sean estos de carácter público o privado. Se incluyen en esta categoría actividades puras de oficina, así como funciones de esta naturaleza asociadas a otras actividades principales no de oficina (industria, construcción o servicios) que consumen un espacio propio e independiente.

Según el prestatario del servicio, se distinguirán:

a) Oficinas privadas.

Cuando es una entidad privada la que presta servicio.

Podrán plantearse en cualquiera de las plantas de los edificios previstos en este Plan Parcial, como usos complementarios al Comercial y de forma integrada con éste.

La superficie máxima será de quinientos cincuenta metros cuadrados (550 m2), pudiéndose, en el caso de superficies mayores, dividirse en sectores de incendios que no superen en ningún caso los quinientos cincuenta metros cuadrados (550 m2). Se permiten los edificios exclusivos destinados al uso de oficinas, sin limitaciones de superficies.

b) Oficinas públicas.

Cuando es una entidad pública la que presta servicio.

Podrán plantearse en cualquiera de las plantas de los edificios previstos en este Plan Parcial, como usos complementarios al Comercial y de forma integrada con éste.

La superficie máxima será de quinientos cincuenta metros cuadrados por planta (550 m2), pudiéndose, en el caso de superficies mayores, dividirse en sectores de incendios que no superen en ningún caso los quinientos cincuenta metros cuadrados (550 m2). Se permiten los edificios exclusivos destinados al uso de oficinas, sin limitaciones de superficies. En los usos de oficina de carácter público quedan incluidos todos los servicios y asistencias que se generan desde las distintas administraciones públicas (Oficinas municipales, Correos, Empleo, Juzgados, etc.)

3.- Salas de reunión.

Cuando el servicio está destinado a actividades ligadas a la vida de relación, acompañadas, en ocasiones de espectáculos, tales como café-concierto, discotecas, salas de fiesta y baile, clubs nocturnos, casinos, salas de juegos de azar…etc.

b) Uso dotacional.

Es el que sirve para proveer a los ciudadanos del equipamiento que haga posible su educación, su enriquecimiento cultural, su salud y en fin, su bienestar, y a proporcionar los servicios tanto de carácter administrativo como de abastecimiento o infraestructurales.

A los efectos de su pormenorización en el espacio y, en su caso, del establecimiento de condiciones particulares, se distinguen las siguientes clases de dotaciones:

1. Equipamiento:

Cuando la dotación se destina a proveer alguna de las siguientes prestaciones sociales:

a) Educación.

Comprende la formación intelectual de las personas mediante la enseñanza dentro de cualquier nivel reglado, las guarderías, las enseñanzas no regladas (centros de idioma, academias, etc.) y la investigación.

b) Cultura.

Comprende la conservación y transmisión del conocimiento (bibliotecas, museos,salas de exposición, jardines botánicos…).

c) Ocio.

Comprende el fomento del ocio enriquecedor y el recreo de las personas mediante actividades con primacía de su carácter cultural, tales como teatro, cinematógrafo, espectáculos deportivos, etc.

d) Asistencial / Salud.

Comprende la prestación de asistencia médica y servicios quirúrgicos, en régimen ambulatorio o con hospitalización y el cuidado de personas, incluya o no servicios médicos, con minusvalías, drogodependencias, de la tercera edad, etc. Se excluyen las que se prestan en despachos profesionales.

e) Bienestar social.

Comprende la prestación de asistencia no específicamente sanitaria y sí mediante servicios sociales a las personas en situación de desamparo, desprotección, indigencia, drogodependencia, etc.

f) Deporte.

Cuando se destinan a la dotación de instalaciones para la práctica del deporte de los ciudadanos y al desarrollo de su cultura física.

g) Religioso.

Comprende la celebración de los diferentes cultos.

h) Administrativo.

Son aquellas en la que el servicio es prestado por la Administración Municipal, Autonómica, del Estado o Supra-Estatal en todos los niveles.

i) Social.

Comprende el uso social los locales que sirvan de sede a Entidades o Asociaciones que tengan por finalidad el apoyo o prestación de servicios a sectores concretos de la comunidad (Asociaciones de Vecinos, ONG,s de marcada finalidad social, Centros de Acogida, Clubs de la 3ª Edad, Casas de la Mujer, etc. ...)

j) Cementerio.

Comprende los servicios relacionados con la actividad funeraria: enterramientos, cremaciones, velatorios…

2. Servicios urbanos.

Cuando la dotación se destina a la provisión de alguno de los siguientes servicios:

a). Protección Civil.

b). Mercado de abastos y centros de comercio básico.

Servicio destinado a la provisión de productos de alimentación y otros de carácter básico para el abastecimiento de la población.

c). Otros servicios urbanos.

Aquellos que cubren los servicios que salvaguarden las personas y los bienes (bomberos, policía y similares), se mantiene el estado de los espacios públicos (cantones de limpieza y similares) y en general, todas las instalaciones para la provisión de servicios a los ciudadanos, incluso los surtidores de combustible para los vehículos.

Servicios infraestructurales:

Cuando la dotación se destina a la provisión de servicios vinculados a las infraestructuras como el suministro de agua o energía, saneamiento, telefonía, etc...

c) Sistema de espacios libres.

Comprende los espacios de uso público, como parques, jardines y peatonales.

En estas zonas podrán autorizarse, si el Ayuntamiento lo considera conveniente, las instalaciones de quioscos de refrescos, periódicos, etc…, o aquellos usos públicos tales como cabinas telefónicas, depósitos de agua, etc… Dentro de este uso cabe distinguir:

a. Áreas verdes y públicas.

b. Plazas.

c. Parques.

d. Parques infantiles.

e. Parques urbanos.

d) Sistema viario.

Comprende los espacios de uso público de circulación rodada y rodada.

a. Aparcamientos públicos de superficie.

b. Viales de circulación rodada.

c. Isletas en la vía pública.

d. Aceras y demás zonas de tránsito peatonal.

e) Dotaciones de aparcamientos.

Los usos en suelo urbano y urbanizable deberán contar con una dotación de aparcamientos obligatorios dentro de la parcela que no podrán ser inferior a:

Otros usos (No viviendas):

- En edificios de uso exclusivo distinto del residencial: 1 plaza por cada 100 m² construidos y por fracción restante por encima de los 50 m², estando exentos los primeros 400 m² construidos.

- Las superficies comerciales destinadas a la alimentación (supermercados) con más de 750 m² de superficie de venta, deberán disponer de una dotación mínima de 1 plaza de aparcamiento por cada 50 m² construidos comerciales, de uso exclusivo para sus clientes y con acceso independiente

- En las promociones de nueva construcción de edificios de uso exclusivo comercial o de oficina con más de 500 m² de superficie construida, excluidas las zonas comunes sobre rasante. b) El aparcamiento podrá situarse: b.1 En el interior de la parcela. b.2 En el interior de la edificación. b.3 Mancomunadamente y bajo rasante en patios de manzana o espacios libres privados. b.4

En edificio exclusivo, como dotación comunal a los usuarios de un área. En los supuestos b.1 y b.2 no podrán desligarse las plazas de aparcamiento de los locales a cuyo uso o servicio se adscriban, haciéndose constar la situación y tamaño de aquéllas en las escrituras de transmisión de inmuebles y los contratos de alquiler. En los casos b.3 y b.4 las plazas de aparcamiento tendrán el carácter de servidumbre y deberán ser inscritas en el Registro de la Propiedad.

Dimensiones:

Las dimensiones mínimas de las plazas de aparcamiento serán, en relación con las características de los vehículos, las del siguiente cuadro:

TIPO DE VEHÍCULO	LARGO (m)	ANCHO (m)
Automóviles grandes	5,00	2,50
Automóviles ligeros	4,50	2,25
Industriales ligeros	5,70	2,50
Industriales grandes	9,00	3,00
Automóvil de minusválido	5,00	3,30 (2,30+1,00)

Los anchos indicados se entienden como anchos mínimos libres de todo obstáculo estructural, de cerramientos, paso de instalaciones, pasos peatonales, recorridos de evacuación, acceso a trasteros no vinculados a la plaza de aparcamiento, acceso a aljibes o cuartos de instalaciones comunes, etc.

Será obligatorio en los aparcamientos destinar una plaza para minusválidos por cada veinticinco (25) plazas. (24 + 1).

No se considerarán plazas de aparcamiento aquellos espacios que, aún cumpliendo las condiciones anteriores, carezcan de las suficientes condiciones de acceso libre y maniobrabilidad definidas por la legislación autonómica.

En suelo urbanizable. En el suelo urbanizable se cumplirán las dotaciones exigidas por la legislación urbanística vigente pudiendo el Planeamiento General o de desarrollo fijar niveles dotacionales superiores a los fijados legalmente.”

Será obligatorio en los aparcamientos destinar una plaza para minusválidos por cada veinticinco (25) plazas. (24 + 1).

Artículo 9. Habitabilidad de los edificios

Son condiciones de calidad e higiene las que se establecen para garantizar la salubridad de los edificios. Todas las edificaciones deberán cumplimentarlas normas estatales, autonómicas y municipales sobre condiciones sanitarias e higiénicas aplicables a los distintos usos previstos en el Sector.

Por lo profusas que son las normas relativas a salvaguardar y garantizar la habitabilidad de la edificaciones, se remite, para mayor detalle, a las Ordenanzas de Edificación y Urbanización municipales, y en defecto de éstas, a las sectoriales aplicables, entre las que destaca el Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de barreras Físicas y de la Comunicación.

No obstante lo anterior, las piezas habitables con uso comercial industrial o de oficinas podrán ventilar mediante extracción de aire forzada. El fondo máximo de un local para no serle exigido patio o un sistema de renovación artificial de aire será de quince metros (15,00 m) como máximo.

En aquellos locales de superficie inferior a cuatrocientos metros cuadrados (400 m2) en los que se garantice su suficiente ventilación natural e iluminación frontal, podrán prescindir de patio o de sistema de renovación artificial de aire. Cuando sea necesario por las características del uso y del local, la superficie mínima de huecos al exterior será a razón de 25 cm² por cada metro cuadrado construido.

Artículo 10. Condiciones generales de estética

El fomento y defensa de la imagen urbana, corresponde al Ayuntamiento. Por tanto, cualquier actuación que afecte a la percepción de la ciudad deberá ajustarse al criterio que al respecto mantenga.

El Ayuntamiento podrá denegar o condicionar cualquier actuación que resulte inconveniente, lesiva para la imagen y función de la ciudad, o antiestética, en lo relativo a la solución de las fachadas, de cubiertas, del ritmo de los huecos, a los materiales empleados, al modo en que se utilicen, a su calidad o a su color.

FACHADAS.

La composición y materiales se justificarán desde el Proyecto Básico, con total definición y con la documentación necesaria para su ejecución precisa.

El Ayuntamiento exigirá cuanta documentación complementaria necesite al objeto de permitir la valoración más precisa del edificio en el entorno.

Las cubiertas se consideran como una fachada más con respecto a lo expresado en el apartado anterior.

a) Aspecto exterior.

1. Queda expresamente prohibido la utilización de fábricas de materiales comunes, bloques de hormigón vibrado, ladrillo cerámico, etc., sin su correspondiente revestimiento, tanto en fachadas a espacios libres, como en aquellas medianerías que provisionalmente hayan de quedar vistas, salvo que los materiales empleados sean fabricados especialmente para ser vistos, en cuyo caso deberán tratarse con el aparejo apropiado.

2. Queda expresamente prohibido en los acabados de fachada el uso de materiales como el mortero acristalado y los alicatados cerámicos, excepto los que cumplan las siguientes condiciones:

- Ausencia de dibujos geométricos, figurativos o abstractos.

- Acabado mate, sin brillos.

- Las juntas entre plaquetas no presentan resaltes, rebajes, alabeos, etc.

- Imiten acabados en piedra natural o ladrillo natural.

Excepcionalmente se admitirán aplacados cerámicos con junta vista tipo “Gresite” o “ferrogrés”, siempre que figuren en el proyecto base de la licencia y formen parte intrínseca de la composición y diseño de la fachada.

3. No se permitirán en los exteriores de los edificios colores que supongan notas discordantes en la imagen característica del entorno urbano o rural en que se integren. Existe una CARTA DE COLORES municipal que debe ser consultada antes de proceder a pintar los exteriores de edificios de cualquier tipo.

4. En el caso de empresas que soliciten el empleo de colores ajenos a la carta citada por razones de imagen corporativa o de marca consolidada en el mercado, deberán obtener autorización expresa para ello con carácter previo a la concesión de la licencia de obras.

5. La modificación de fachadas en plantas bajas requerirá la toma en consideración y adecuación al conjunto del edificio, tanto en lo que atañe a diseño, como en materiales y solución constructiva.

6. Como norma general, no se permitirán los entrantes en planta baja (porches, galerías, etc.) No obstante podrán autorizarse, de manera justificada y atendiendo a razones compositivas,

previo informe favorable de los servicios técnicos municipales siempre y cuando se garantice la durabilidad de la solución en el tiempo y el correcto tratamiento de las medianeras.

7. Los huecos de fachada podrán ser de libre composición y tamaño siempre que no incumplan ninguno de los condicionantes de seguridad.

8. En los casos concretos en que las conducciones eléctricas e instalaciones en general (red trenzada de baja tensión, telefonía, alumbrado público, telecomunicaciones, etc.) no puedan ir enterrados, deberán ocultarse en la fachada bajo tubo, moldura o similar. También podría colocarse sobre moldura o elemento continuo en la fachada, siempre que tenga la entidad suficiente para cubrir de vistas desde la calle el cableado.

10. Toda edificación deberá contar con una placa que especifique el número de gobierno que le corresponda. Si se desconociera, deberá solicitarse la numeración en el Iltre. Ayuntamiento de Ingenio. Esto será condición de obligado cumplimiento a la hora de tramitar la Licencia de Primera Ocupación. Si el edificio dispone de más de un portal, deberá diferenciarse la numeración de cada uno de los portales de acceso.

b) Frente edificado.

Las fachadas de las edificaciones previstas en el presente Plan Parcial deberán tratarse como un volumen compositivo único.

El frente de fachada mínimo que se establece es de seis metros (25,00 m)

c) Cuerpos volados.

Son las partes de una edificación que sobresalen de su/s plano/s de fachada/s. Para ser considerado cuerpo volado, éste deberá sobresalir de la fachada más de veinte centímetros (20 cm). Hasta esa medida, tendrá la consideración de resalte decorativo, que podrá realizarse siempre con la única limitación de no situarse por debajo de los tres metros (3,00 m) de altura sobre la acera.

Si sobresalen más de 20 centímetros del plano de fachada, independientemente de si son decorativos, cerrados, semicerrados, abiertos, habitables u ocupables, y excepto en los ámbitos de los Cascos Históricos de Carrizal e Ingenio, los cuerpos volados se regirán por los siguientes parámetros:

- No se admitirán en ningún caso cuerpos volados a menos de tres con cincuenta metros (3,50 m) de altura sobre la acera y, por regla general, los vuelos cerrados sólo serán admisibles en fachadas con frente a ámbitos libres de ocho o más metros (≥ 8,00 m).

- En calles de ancho inferior a ocho metros (8,00 m) entre alineaciones de fachada de edificación, sólo se permiten cuerpos volados de hasta cincuenta centímetros (0,50 m) de vuelo máximo y con tipología de balcón abierto.

- Si una parcela abre a calle que la separe de una zona verde o espacio libre público, podrán realizarse vuelos cerrados con un máximo de noventa centímetros (90 cm) o el ancho de la acera menos veinte centímetros.

- La longitud de los cuerpos volados no rebasará la de 2/3 de la longitud total de la fachada en el que se encuentren situados.

- Los cuerpos volados no rebasarán en su vuelo la menor de las siguientes medidas:

- Un metro (1,00 m) - Un décimo (1/10) del ancho de la vía - El ancho de la acera menos veinte centímetros (0,20 m).

En todos los casos, los vuelos quedarán separados de los edificios colindantes en una longitud igual al vuelo y nunca inferior a sesenta centímetros (60 cm).

En edificación aislada, se permitirán las cornisas y aleros decorativos, medidos desde el plano de fachada, fuera de la zona obligatoria de retranqueo con un vuelo máximo de treinta centímetros (30 cm).

Las marquesinas decorativas o de protección podrá ser corridas a lo largo de la fachada con un grueso que deberá ir en disminución desde la base hasta la punta, manteniendo una sección media de veinte centímetros (0,20 m) y vuelo máximo de un metro (1,00 m) sin sobrepasar nunca 1/10 del ancho de la calle y deberá situarse a una altura mínima de tres metros cincuenta centímetros (3,50 m). Deberá ejecutarse preferente con materiales ligeros y no tendrá posibilidad de acceso desde la planta alta.

d) Instalaciones exteriores.

No podrán instalarse en fachadas ningún tipo de materiales o elementos que puedan suponer riesgo para los viandantes.

Como regla general, los equipos de extracción o evacuación de humos no podrán tener sus salidas en la fachada de los edificios; deberán conducirse hasta la planta de cubierta aplicándose lo expuesto en el artículo 12.3. de la presente ordenanza.

De forma exclusiva y en aquellos casos en que, por motivos justificados por el interesado y autorizados por la Oficina Técnica Municipal, no sea posible que la extracción o evacuación tenga su salida en la cubierta se podrán admitir en fachada huecos de extracción forzada de

locales, sótanos o semisótanos (extracción o admisión), siempre que no se trate de extracciones o evacuaciones de ambientes afectados por malos olores, humos, polvo, gases, cenizas, vapores o ninguna otra forma de contaminación o molestias. En el caso de extracciones contaminantes como las definidas se estará a lo dispuesto en el artículo 12.3. de esta Ordenanza.

No se admitirán conductos de ventilación que discurran adosados a fachadas o medianeras vistas.

La instalación de aparatos de climatización del aire (motores o similares) se realizará siempre en las cubiertas de las edificaciones, con las limitaciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica, admitiéndose su instalación en balcones y volados sólo para las consolas independientes de climatización, cuando no sean visibles desde cualquier punto de la vía pública y respeten la estética y tipología de la fachada. En este caso se requerirá el visto bueno de los servicios técnicos del Ayuntamiento de Ingenio.

En las cubiertas transitables de edificios de o que no tengan restringido el acceso para otros usos, los motores de aire acondicionado o ventilación ubicados a una altura inferior al metro con ochenta centímetros (1,80 m) sobre el piso de la cubierta, estarán protegidos en su perímetro por malla metálica rígida o similar, siempre por debajo de la altura máxima admitida por las limitaciones aeroportuarias. Dicha protección garantizará la imposibilidad de accidentes por contacto de personas con la carcasa de los motores, sus partes móviles, conexiones eléctricas o cualquier otro de sus elementos, y disminuirá la posibilidad de accidentes y averías por la acción de animales. Se dejará para ello la separación necesaria entre la protección y el motor.

En el caso de optarse, cuando sea posible, por la salida de los conductos de ventilación en fachada se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:

- No podrán ocuparse, total o parcialmente, los huecos de ventanas o puertas con los conductos o sus bocas de salidas y entradas de aire.

- El hueco deberá ejecutarse de manera que se cause el menor impacto posible en fachada.

- La parte más baja de la instalación se situará a una altura mínima de dos metros con sesenta centímetros (2,60 m) sobre la acera.

- Las bocas de entrada o salida de aire se ocultará o mimetizarán en las fachadas, disponiendo las rejillas o los elementos acordes a la carpintería predominante en aquellas que sean necesarios, sin perjuicio de su funcionamiento ni de la estética de la fachada.

- En calles de ancho inferior a 6,00 m no se permitirán salidas de extracción forzada que queden enfrentadas a huecos de otras edificaciones o solares edificables, salvo que se instalen, dentro de la línea de fachada, elementos que permitan dirigir el flujo de aire hacia otras zonas donde no se produzcan molestias o perjuicios a los vecinos y/o viandantes.

- Se requerirá estudio de la fachada del edificio, de manera que se garantice la mejor solución posible de su ubicación.

e) Cubiertas.

Las cubiertas de las edificaciones previstas en el presente Plan Parcial serán planas, pudiendo ser transitables y accesibles al público con las pertinentes medidas de seguridad en tal caso, que sean utilizadas como terrazas de usos hosteleros. Deberán observarse, en todo caso, las determinaciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica a fin de salvaguardar la aplicación de las servidumbres aeronáuticas.

TOLDOS, MUESTRAS Y BANDERINES.

Los toldos móviles estarán, en todos sus puntos, incluso los de estructura, a una altura mínima sobre rasante de la acera de dos metros con sesenta centímetros (2,60 m) en el punto más desfavorable, y su saliente serán inferior al ochenta por cien (80%) de la anchura de la acera, sin sobrepasar los dos metros con cincuenta centímetros (2,50 m) de vuelo desde la fachada.

Los anuncios paralelos al plano de fachada tendrán un saliente máximo respecto a ésta de veinticinco centímetros (25 cm) con una longitud máxima del 70% de la longitud de la fachada de la finca que se pretende anunciar y a una altura mínima de dos metros y medio (2,50 m) sobre cualquier punto de la acera.

En todo caso será de obligada aplicación la Ordenanza Municipal Reguladora de Instalaciones y Actividades Publicitarias que regula todo tipo de actividades publicitarias (carteles, placas, pancartas, rótulos, banderolas, toldos, publicidad sonora, etc.), incluso las condiciones de mantenimiento, responsabilidades, licencias, protección de edificios históricos, etc.

La colocación de banderines o elementos similares estarán sujetos a las limitaciones de la Autoridad Aeronáutica.

MEDIANERÍAS.

Siempre que queden en obras de nueva edificación paños medianeros al descubierto, deberán tratarse de forma que su aspecto y calidad sean dignos como los de fachadas.

Cuando una obra de nueva edificación colinde con una medianería o quede vista incluso como consecuencia de la misma obra, el promotor de la nueva obra asumirá el coste del tratamiento adecuado del paramento medianero.

Cuando una obra de nueva edificación deje medianeras vistas con carácter temporal, deberá dar al paramento medianero un tratamiento adecuado según lo expresado en el apartado uno de este artículo.

Cuando una obra de nueva edificación linde con edificio/s protegido/s, parcela/s calificada/s como dotación o servicio, en casos de transiciones en zonas de ordenanza o cualquier otro caso que pudiera generar medianeras con carácter permanente, deberá resolverse el encuentro con los colindantes de tal manera que se eviten las medianeras. Si de ello se derivasen reducciones sustanciales del aprovechamiento urbanístico, podrá autorizarse puntualmente hasta una planta más de la ordenancista previa justificación mediante un Estudio de Incidencia Ambiental.

PORTADAS, ESCAPARATES, VITRINAS Y CIERRES METÁLICOS.

La alineación oficial no podrá rebasarse en planta baja con salientes superiores a cinco centímetros (5 cm), valor que regirá para decoraciones de locales comerciales, portales o cualquier otro elemento.

En aceras de ancho inferior a un metro (1,00 m), la fachada no podrá tener ningún saliente en planta baja respecto a la alineación oficial.

El saliente de decoraciones de planta baja, no podrá rebasar la cota de la cara superior del forjado de suelo de la primera planta.

ESPACIOS LIBRES DE PARCELAS.

Los espacios libres de parcela deberán estar dedicados a plantación de especies vegetales al menos en un veinticinco por ciento (25%) de su superficie, debiendo existir un árbol de porte por cada siete metros (7,00 m) de fachada o fracción, excepto disposición contraria en la ordenanza zonal específica.

Se recomienda que las especies vegetales a utilizar sean preferentemente de raíz vertical, para evitar daños en las redes de instalaciones urbanas enterradas.

El plano de espacios libres de la parcela no podrá superar la altura de un metro (1,00 m) por encima de la rasante de la calle.

PROTECCIÓN DEL ARBOLADO.

El arbolado existente en el espacio viario, aunque no haya sido calificado como zona verde o espacio de recreo y expansión, deberá ser protegido y conservado. Cuando sea necesario eliminar algunos ejemplares por causa de fuerza mayor o imponderables se procurará que afecten a los ejemplares de menor edad y porte.

En las parcelas con arbolado existente en las vías de acceso, se deberán evitar las entradas y salidas de vehículos coincidentes con los mismos, salvo causas de fuerza mayor, donde en tal caso, y previo a la solicitud de la licencia de obras, deberá ser autorizado por el Ayuntamiento, y ser costeado por el Promotor, todo el proceso de recuperación del o de los árboles afectados, transporte y trasplante en los términos que determine el Ayuntamiento.

Toda pérdida de arbolado en vía pública deberá ser repuesta de forma inmediata.

En las franjas de retranqueo obligatorio lindantes con vías públicas, será preceptiva la plantación de arbolado, independientemente del uso a que se destine la edificación, a menos que la totalidad del retranqueo quede absorbida por el trazado de la calzada de circulación.

Cuando una obra pueda afectar a algún ejemplar arbóreo, público o privado, se indicará en la solicitud de licencia correspondiente señalando su situación en los planos topográficos que se aporten. Será el promotor de la obra el que se responsabilice del mantenimiento del árbol afectado, mientras dure la obra, responsabilizándose de los daños que pudieran surgir durante el transcurso de dicha obra. En estos casos se exigirá y garantizará que, durante el transcurso de las obras, se dotará a los troncos del arbolado y hasta una altura mínima de uno con ochenta (1’80) metros, de un adecuado recubrimiento rígido que impida su lesión o deterioro. En todo caso, la tala de un árbol o grupo de árboles, aún siendo privados, cuando sean de porte, estará sujeta a licencia municipal.

La necesaria sustitución del arbolado existente en las vías públicas, cuando por deterioro u otras causas desaparezcan los ejemplares existentes, será obligatoria a cargo del responsable de la pérdida; serán sustituidas, a ser posible, por especies iguales a las antiguas u otras similares a las tradicionalmente habituales en la localidad, con porte igual, evitando aquellas especies, como eucalipto, laurel de Indias, etc., que les haga incompatibles con el necesario equilibrio ecológico del área.

PROTECCIÓN DEL MOBILIARIO URBANO, FAROLAS, POSTES, PAPELERAS, ETC.

El mobiliario existente en el espacio viario, deberá ser protegido y conservado.

En las parcelas con mobiliario existente en las vías de acceso, se deberán evitar las entradas y salidas de vehículos coincidentes con los mismos, salvo causas de fuerza mayor, donde en tal caso, y previo a la solicitud de la licencia de obras, deberá ser autorizado por el Ayuntamiento.

Será costeado por el Promotor, todo el proceso de cambio de los elementos afectados, transporte y reubicación en los términos que determine el Ayuntamiento.

Artículo 11. Tipos de ordenación de la edificación.

La regulación de las directrices para la ordenación urbanística de los distintos tipos de suelo implica una interrelación entre las características morfológicas del espacio urbano (público, y privado) y el establecimiento de tipos de ordenación de la edificación regulados a través de la fijación de los parámetros que se concretan en el presente capítulo de estas Ordenanzas.

La regulación de las condiciones de la edificación se establece mediante la asignación a los espacios resultantes de un código alfabético que se corresponde con los siguientes tipos de ordenación:

TIPO E. EQUIPAMIENTOS.

a) Descripción.

Corresponde a parcelas adecuadas para la construcción de edificios destinados a equipamientos, que se podrán disponer de forma aislada, adosada o entre medianeras según la zona donde se localicen.

b) Condiciones de la edificación.

Las edificaciones destinadas a equipamientos cumplirán las siguientes condiciones:

1. Parcela mínima: No se establece ninguna limitación en cuanto a la superficie mínima de parcela.

2. Alineación: La línea de edificación será la fijada en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes. El frente mínimo de fachada estará supeditado al resto de condiciones de la edificación.

3. Retranqueos: La edificación podrá disponerse entre medianeras, aislada o adosada en relación a los linderos, siguiendo en todo caso la alineación prevista de la ordenación, tanto en lo que se refiere a la fachada como al cerramiento de la parcela y demás condiciones que le sean aplicables por las Ordenanzas Municipales y las del presente Plan Parcial.

4. Fondo máximo edificable: No se establece

5. Número de Plantas: Las parcelas destinadas en el presente Plan Parcial a Equipamiento o Dotaciones albergarán edificaciones de una sola planta sobre rasante.

6. Volados: Se admiten cuerpos volados, que se regirán por lo dispuesto en las Ordenanzas de Edificación de Ingenio.

7. Chaflanes: No es obligada la solución de chaflanes. De optar por esa solución, se estará a las determinaciones establecidas al respecto por las Normas municipales de edificación de Ingenio.

8. Garajes: Será de obligado cumplimiento en los equipamientos de índole comercial la ubicación de plazas de aparcamiento tal y como estipula la Ordenanza Municipal, al menos una por cada 100 m² construidos. En el resto de equipamientos no será obligatorio, debiendo, no obstante, estudiarse la posibilidad de incluir las plazas máximas posibles.

c) Régimen de usos.

Uso característico: Dotacional y equipamiento

Usos Compatibles: Se tolerará la existencia de una vivienda destinada al vigilante, con las protecciones frente al ruido que correspondan por encontrase en zonas sometidas a servidumbres acústicas del aeropuerto.

Usos Condicionados: La producción de energía eléctrica mediante la instalación de paneles solares fotovoltaicos en cubierta, con las condiciones establecidas en la Ordenanza Municipal de Sistemas de Captación de Enerva Solar Fotovoltaica.

Usos Prohibidos: Los usos industriales y sanitarios-asistenciales o educativos, con las excepciones señaladas en los artículos 12 y 14.

TIPO T. TERCIARIO.

Dentro de los usos categorizados como Terciarios caben los siguientes, que en su caso, su apertura está sometida a los procedimientos de la regulación sectorial que corresponda en función de su naturaleza:

- **Usos de las PARCELAS DE USO TERCIARIO:**
  - OCIO Y RESTAURACIÓN:
    - Cines, Teatros y Espectáculos
    - Salas de juegos
    - Boleras
    - Máquinas recreativas
    - Gimnasio
    - Piscina

  - Deportes
  - Otros comparativos
  - Restauración
- COMERCIOS:
  - Electrónica
  - Librería
  - Tejido y Confección
  - Calzados
  - Hogar
  - Regalos. Personal
  - Música
  - Juguetería
  - Ferretería
  - Electrodomésticos
  - Automóviles
  - Deportes
  - Bricolaje
  - Animales y Plantas
  - Jardinería
  - Ópticas. Fotografía
  - Bancos
  - Apuestas y Loterías
  - Joyería
  - Farmacia y Parafarmacia
  - Agencias de viajes
  - Peluquería y Perfumería
  - Heladería y Dulcería
  - Despachos profesionales
  - Alquiler de automóviles
  - Otros similares
- ALIMENTACIÓN:
  - Alimentación y Bebidas
  - Supermercados
  - NO: Grandes superficies (hipermercados)

MEDIANAS SUPERFICIES:

  - Alimentación
  - Ropa, Tejidos y Calzados
  - Bricolaje
  - Jardinería
  - Música
  - Electrónica
  - Otros similares

- OTROS:
  - Otros comercios de este uso

Artículo 12. Normativa de aplicación en las parcelas P1, P2 Y P3

TIPOLOGÍA Y SISTEMA DE ORDENACIÓN:

SISTEMA DE ORDENACIÓN: Edificación Singular.

TIPOLOGÍA CARACTERÍSTICA: Edificio singular aislado destinado a equipamiento comercial y de ocio.

CONDICIONES DE LOS USOS:

Uso predominante/característico: Uso Terciario Comercial, de Oficinas, de Hostelería y de Locales de Reunión y de Recreo en todas sus categorías.

Usos permitidos:

- Complementarios: Aparcamiento para turismos en el interior de la parcela y en subterráneo y el uso de Espacios Libres peatonalizados.
- Compatibles: El uso secundario en la categoría de pequeña industria e industria artesanal y de almacén; y el uso Dotacional Comunitario Cultural, Deportivo y de Bienestar Social.
- Usos alternativos.- Se podrán autorizar los siguientes usos alternativos:

Dotacional Comunitario en las categorías de: Deportivo, Cultural y de Bienestar Social.

Tendrán carácter excepcional y estarán sometidos a estudio de incidencia ambiental.

- Usos prohibidos expresamente: Los usos industriales, con las excepciones señaladas, y los usos de infraestructuras. Los sanitarios-asistenciales o educativos.

CONDICIONES DE PARCELA:

La superficie y dimensiones de las parcelas P1, P2 y P3, son las señaladas en los cuadros de características y en el Plano de Ordenación O.3 “Parcelario” de este Plan Parcial. Se permiten segregaciones en parcelas de superficie no inferior a 2.500 m^2.

CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN:

- Condiciones de posición:

La edificación en cada una de las parcelas se proyectará ajustada a las alineaciones oficial e interior que se establecen en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes del presente Plan Parcial.

- Separación entre edificios:

La reflejada en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes.

- Edificabilidad máxima permitida:

La superficie edificable expresada en m² construíbles que se le asigna a cada una de las parcelas P1, P2 y P3, según se recoge en el en el siguiente cuadro – resumen de características de las Edificaciones:

PARCELA	PLANTA	USO CARACTERÍSTICO	SUPERFICIE (m2)	EDIFICABILIDAD (m2c)	RASANTE DE EDIFICACIÓN (m)	COTA MÁXIMA DE CORONACIÓN (m)
P-1	Baja	COMERCIAL	8.220	12.813	50,67-57,10	58,60
	1ª					
	2ª					62,00
	Total					62,00
P-2	Baja	COMERCIAL	10.299	14.244	50,67-54,65	54,67
	1ª					58,60
	2ª					62,00
	Total					62,00
P-3	Baja	COMERCIAL	2.857	1.569	50,67	54,67
P4	Baja	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.396	300	55,00	58,60
P-5	Baja	EQUIPAMIENTO	1.578	575	49,00	53,50
P-6	Baja	DOTACIÓN	529	255	49,00	53,50

- Coeficiente de ocupación:

La ocupación máxima década parcela por la edificación será la resultante de respetar las alineaciones oficial e interior fijada en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes, destinándose la superficie no ocupada por la edificación a zonas de aparcamientos ajardinadas y peatonalizadas.

- Altura:

Nº de plantas: El reflejado con números romanos en la zona edificable de cada una de las parcelas, reflejado en los Plano de Ordenación O.3 de Zonificación, O.4 de Parcelario y O.7 de Alineaciones y Rasantes. Se admiten Plantas Sótano y Semisótano sin límite de ocupación dentro de los linderos de cada parcela.

En el citado Plano O.7 figura la cota de coronación máxima admisible para cada planta en metros sobre el nivel del mar (msnm) que deberá respetar las condiciones establecidas en el artículo 19 sobre Normativa por razón de las Servidumbres Aeronáuticas.

- Altura libre de planta: sótano (semisótano) ≥ 2,40 m/ baja y primera ≥ 3,20 m.

Observaciones (medición de la altura, altura aparente…): La medición de alturas se realizará sobre la rasante de la parcela urbanizada y la de coronación de los cuerpos edificados se reflejará en msnm.

CONDICIONES DE CARÁCTER AMBIENTAL:

Además de las condiciones generales de carácter ambiental, aplicables a todas las edificaciones, serán de aplicación las siguientes, dirigidas a la integración paisajística y ambiental con la “frontera” urbana de El Carrizal y la autovía GC-1 :

- Tratamiento de fachada.- Todos los paramentos exteriores que queden vistos, aunque sea temporalmente, deberán tratarse adecuadamente de manera que queden integrados en el paisaje, como si de la fachada principal se tratase. Estarán completamente acabados, ejecutados con materiales pétreos para dejar vistos o debidamente revestidos con materiales resistentes al ambiente marino, evitando el uso de materiales fácilmente deteriorables y de colores estridentes. Preferentemente se emplearán los tratamientos cromáticos en los revestimientos continuos con morteros y soluciones constructivas y compositivas adecuadas al entorno. No se permiten los paramentos ciegos sin tratar a modo de medianeras vistas.

- Tratamiento de los espacios libres interiores. Las áreas no ocupadas por la edificación se destinarán preferentemente a zonas de aparcamiento, peatonalizadas y ajardinadas. No obstante, al menos el 20% de los espacios libres de edificación deberán ajardinarse, debiéndose disponer como mínimo de un árbol de porte mediano o grande cada 100 m² de superficie ajardinada.

- Cubiertas: Por su incidencia paisajística las cubiertas deberán tratarse como una fachada más. El diseño de las cubiertas es libre, permitiéndose lucernarios y cubiertas acristaladas. Se admiten las cubiertas planas transitables siempre que se destinen a espacios de ocio, canchas deportivas, terrazas y solarium. Se emplearán materiales de probada durabilidad en ambiente marino.

- Construcciones por encima del forjado de cubierta: Estarán condicionadas al cumplimiento de las condiciones de compatibilidad con las Servidumbres Aeronáuticas.

- El cerramiento de la parcela se realizará mediante muro ciego, de mampostería de piedra, o revestido o chapado con materiales pétreos o cerámicos en sus caras vistas, de altura no superior a 1,50 m. El cerramiento podrá completarse hasta una altura de 3,00 m con rejas, celosía, malla y/o seto vegetal.

Artículo 13. Normativa de aplicación en la parcela P4

TIPOLOGÍA Y SISTEMA DE ORDENACIÓN:

SISTEMA DE ORDENACIÓN: Edificación Singular.

TIPOLOGÍA CARACTERÍSTICA: Edificio singular aislado destinado a Estación de Servicios.

CONDICIONES DE LOS USOS:

Uso predominante/característico: Estación de Servicios.

Usos permitidos:

- Complementarios: Aparcamiento, Cafetería, Autoservicio.
- Compatibles: Pequeño taller de mantenimiento básico.
- Usos alternativos: Comercial sin alterar parámetros edificatorios.
- Usos prohibidos expresamente: Asistenciales sanitarios.

CONDICIONES DE PARCELA:

La superficie y dimensiones de las parcelas P4 son las señaladas en los cuadros de características y en el Plano de Ordenación O.4 “Parcelario” de este Plan Parcial. No se permiten segregaciones.

CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN:

- Condiciones de posición:

La edificación se proyectará ajustada a las alineaciones oficial e interior que se establecen en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes del presente Plan Parcial.

- Separación entre edificios:

La reflejada en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes.

- Edificabilidad máxima permitida:

La Superficie edificable expresada en m² construíbles es de 300 m^2c.

- Coeficiente de ocupación:

La ocupación máxima será la resultante de respetar las alineaciones oficial e interior fijadas en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes, destinándose la superficie no ocupada por la edificación a zonas atención y suministro a los vehículos.

- Altura:

Nº de plantas: DOS. Es el reflejado con números romanos en la zona edificable de cada una de las parcelas, reflejado en los Plano de Ordenación O.3 de

Zonificación, O.4 de Parcelario y O.7 de Alineaciones y Rasantes. Se admiten Plantas Sótano y Semisótano sin límite de ocupación dentro de los linderos de cada parcela.

En el citado Plano O.7 figura la cota de coronación máxima admisible para cada planta en metros sobre el nivel del mar (msnm) que deberá respetar las condiciones establecidas en el artículo 19 sobre Normativa por razón de las Servidumbres Aeronáuticas.

- Altura libre de planta: sótano (semisótano) ≥ 2,40 m/ baja y primera ≥ 3,20 m.

Observaciones (medición de la altura, altura aparente…): La medición de alturas se realizará sobre la rasante de la parcela urbanizada y la de coronación de los cuerpos edificados se reflejará en msnm.

CONDICIONES DE CARÁCTER AMBIENTAL:

Además de las condiciones generales de carácter ambiental, aplicables a todas las edificaciones, serán de aplicación las siguientes, dirigidas a la integración paisajística y ambiental con la “frontera” urbana de El Carrizal y la autovía GC-1:

- Tratamiento de fachada.- Todos los paramentos exteriores que queden vistos, aunque sea temporalmente, deberán tratarse adecuadamente de manera que queden integrados en el paisaje, como si de la fachada principal se tratase. Estarán completamente acabados, ejecutados con materiales pétreos para dejar vistos o debidamente revestidos con materiales resistentes al ambiente marino, evitando el uso de materiales fácilmente deteriorables y de colores estridentes. Preferentemente se emplearán los tratamientos cromáticos en los revestimientos continuos con morteros y soluciones constructivas y compositivas adecuadas al entorno. No se permiten los paramentos ciegos sin tratar a modo de medianeras vistas.

- Tratamiento de los espacios libres interiores. Las áreas no ocupadas por la edificación se destinarán preferentemente a zonas de aparcamiento, atención y suministro a los vehículos.

- Cubiertas: Por su incidencia paisajística las cubiertas deberán tratarse como una fachada más integradas con las marquesinas que den sombra a la zona de suministro.

- Construcciones por encima del forjado de cubierta: Estarán condicionadas al cumplimiento de las condiciones de compatibilidad con las Servidumbres Aeronáuticas.

- El cerramiento de la parcela se realizará mediante muro ciego, de mampostería de piedra, o revestido o chapado con materiales pétreos o cerámicos en sus caras vistas, de altura no superior a 1,00 m. El cerramiento podrá completarse hasta una altura de 1.40 m con jardineras, celosía, malla, o sustituirse por seto vegetal.

Artículo 14. Normativa de aplicación en las parcelas P5 Y P6

TIPOLOGÍA Y SISTEMA DE ORDENACIÓN:

SISTEMA DE ORDENACIÓN: Edificación Singular.

TIPOLOGÍA CARACTERÍSTICA: Edificio singular aislado, resultante de adosar las edificaciones posibles en ambas parcelas P5 y P6.

CONDICIONES DE LOS USOS:

Uso predominante/característico: Uso dotacional social.

Usos permitidos:

- Complementarios: Aparcamiento en el interior de la parcela y en subterráneo y el uso de Espacios Libres peatonalizados.
- Compatibles: El uso Dotacional Comunitario, Cultural, Deportivo y de Bienestar Social, Hostelero de bar cafetería. El uso administrativo y de servicios urbanos.
- Usos alternativos.- Comercial de pequeña entidad.

Usos prohibidos expresamente: Los usos industriales y sanitarios-asistenciales o educativos.

CONDICIONES DE PARCELA:

La superficie y dimensiones de las parcelas P5 y P6, son las señaladas en los cuadros de características y en el Plano de Ordenación O.4 “Parcelario” de este Plan Parcial. No se permiten segregaciones.

CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN:

- Condiciones de posición:

La edificación en cada una de las parcelas se proyectará ajustada a las alineaciones oficial e interior que se establecen en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes del presente Plan Parcial.

- Separación entre edificios:

La reflejada en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes.

- Edificabilidad máxima permitida:

La superficie edificable expresada en m² construibles que se le asigna a cada una de las parcelas P5 y P6 se recoge en el en el siguiente cuadro – resumen de características de las Edificaciones:

PARCELA	PLANTA	USO CARACTERÍSTICO	SUPERFICIE (m2)	EDIFICABILIDAD (m2c)	RASANTE DE EDIFICACIÓN (m)	COTA MÁXIMA DE CORONACIÓN (m)
P-1	Baja	COMERCIAL	8.220	12.813	50,67-57,10	58,60
	1ª					
	2ª					62,00
	Total					62,00
P-2	Baja	COMERCIAL	10.299	14.244	50,67-54,65	54,67
	1ª					58,60
	2ª					62,00
	Total					62,00
P-3	Baja	COMERCIAL	2.857	1.569	50,67	54,67
P4	Baja	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.396	300	55,00	58,60
P-5	Baja	EQUIPAMIENTO	1.578	575	49,00	53,50
P-6	Baja	DOTACIÓN	529	255	49,00	53,50

- Coeficiente de ocupación:

La ocupación máxima década parcela por la edificación será la resultante de respetar las alineaciones oficial e interior fijada en el Plano de Ordenación O.7 de Alineaciones y Rasantes, destinándose la superficie no ocupada por la edificación a zonas de aparcamientos ajardinadas y peatonalizadas.

- Altura:

Nº de plantas: UNA. La reflejada con números romanos en la zona edificable de cada una de las parcelas, reflejado en los Plano de Ordenación O.3 de Zonificación, O.4 de Parcelario y O.7 de Alineaciones y Rasantes. Se admiten Plantas Sótano y Semisótano sin límite de ocupación dentro de los linderos de cada parcela.

En el citado Plano O.7 figura la cota de coronación máxima admisible para cada planta en metros sobre el nivel del mar (msnm) que deberá respetar las condiciones establecidas en el artículo 19 sobre Normativa por razón de las Servidumbres Aeronáuticas.

- Altura libre de planta: sótano (semisótano) ≥ 2,40 m/ baja y primera ≥ 3,20 m.

Observaciones (medición de la altura, altura aparente…): La medición de alturas se realizará sobre la rasante de la parcela urbanizada y la de coronación de los cuerpos edificados se reflejará en msnm.

CONDICIONES DE CARÁCTER AMBIENTAL:

Además de las condiciones generales de carácter ambiental, aplicables a todas las edificaciones, serán de aplicación las siguientes, dirigidas a la integración paisajística y ambiental con la autovía GC-1 :

- Tratamiento de fachada.- Todos los paramentos exteriores que queden vistos, aunque sea temporalmente, deberán tratarse adecuadamente de manera que queden integrados en el paisaje, como si de la fachada principal se tratase. Estarán completamente acabados, ejecutados con materiales pétreos para dejar vistos o debidamente revestidos con materiales resistentes al ambiente marino, evitando el uso de materiales fácilmente deteriorables y de colores estridentes. Preferentemente se emplearán los tratamientos cromáticos en los revestimientos continuos con morteros y soluciones constructivas y compositivas adecuadas al entorno. No se permiten los paramentos ciegos sin tratar a modo de medianeras vistas.

- Tratamiento de los espacios libres interiores. Las áreas no ocupadas por la edificación se destinarán preferentemente a zonas de aparcamiento, peatonalizadas y ajardinadas. No obstante, al menos el 20% de los espacios libres de edificación deberán ajardinarse, debiéndose disponer como mínimo de un árbol de porte mediano o grande cada 100 m² de superficie ajardinada.

- Cubiertas: Por su incidencia paisajística las cubiertas deberán tratarse como una fachada más. El diseño de las cubiertas es libre, permitiéndose lucernarios y cubiertas acristaladas. Se admiten las cubiertas planas transitables siempre que se destinen a espacios de ocio, canchas deportivas, terrazas y solarium. Se emplearán materiales de probada durabilidad en ambiente marino.

- Construcciones por encima del forjado de cubierta: Estarán condicionadas al cumplimiento de las condiciones de compatibilidad con las Servidumbres Aeronáuticas.

- El cerramiento de la parcela se realizará mediante muro ciego, de mampostería de piedra, o revestido o chapado con materiales pétreos o cerámicos en sus caras vistas, de altura no superior a 1,50 m. El cerramiento podrá completarse hasta una altura de 3,00 m con rejas, celosía, malla y/o seto vegetal.

Artículo 15. Normativa de aplicación en las parcelas P7 y P8

TIPOLOGÍA Y SISTEMA DE ORDENACIÓN:

SISTEMA DE ORDENACIÓN: Espacios Libres.

TIPOLOGÍA CARACTERÍSTICA: Espacios libres sin edificación con urbanización limitada.

CONDICIONES DE LOS USOS:

Uso predominante: Esparcimiento en Espacios Libres de Uso y Dominio Públicos compatible con la protección de los elementos naturales de interés existentes.

Usos permitidos:

- Complementarios: El uso de restauración y regeneración de las formaciones geomorfológicas y vegetales naturales.
- Compatibles: El uso de Espacios Libres en las categorías de jardines, área de juego de niños y áreas descanso en las zonas aptas. Uso deportivo que no requiera canchas ni áreas pavimentadas. El uso para instalación de infraestructura hidráulica.

Usos alternativos: No se establecen usos alternativos.

Usos prohibidos expresamente: Los usos residenciales y sanitarios-asistenciales.

CONDICIONES DE PARCELA:

La superficie y dimensiones de las parcelas P7 y P8, son las señaladas en los cuadros de características y en el Plano de Ordenación O.4 “Parcelario” de este Plan Parcial. No se permiten segregaciones.

CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN:

No se permite realizar ningún cuerpo de edificación, a excepción aljibes, cuartos de instalaciones e infraestructuras subterráneos en las zonas donde no existan elementos naturales a preservar.

Se permite el mantenimiento de edificaciones ya existentes en las parcelas.

Edificabilidad permitida: 80 m2c, correspondiente a la infraestructura hidráulica existente en la parcela P8.

CONDICIONES DE CARÁCTER AMBIENTAL:

El tratamiento de estos espacios se realizará teniendo en cuenta las formaciones naturales, geomorfológicas y vegetales, existentes.

El ajardinamiento y tratamiento de estas zonas se realizará siguiendo los criterios previstos en el apartado 12 del Documento Ambiental Estratégico de este Plan Parcial, sobre medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de los posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente por la aplicación del Plan Parcial, tomando en consideración el Cambio Climático.

Capítulo 2. NORMATIVA POR RAZÓN DE LAS AFECCIONES ACÚSTICAS Y DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS.

Artículo 16. Prohibiciones de uso

En todo el ámbito del Sector SUSNO-T2 “La Jurada”, por estar dentro de curvas isófonas Leq día= 60 dB(A) y Leq noche= 50 dB(A) correspondientes a la Huella de Ruido incluida en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, se prohíben los usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios.

Artículo 17. Obligación de insonorización

En caso de implantar edificaciones dentro de zonas afectadas por la huella de ruido, además de corresponder a usos compatibles con dicha afección, habrán de estar convenientemente insonorizadas para cumplir con los requisitos de aislamiento acústico establecidos en el documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E., que establece unos niveles Leq de inmisión de ruido aéreo, no corriendo el gestor aeroportuario ni el Ministerio Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con los costes de la insonorización.

Igualmente, convendría se hiciera constar, mediante anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65 del 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, y en el Real Decreto 1093/1997, la afección sonora en los términos siguientes:

“Esta finca se encuentra en una zona sometida a un nivel de afección sonora producida por el sobrevuelo de aeronaves, procedentes de las maniobras de las aeronaves que operan en el

Aeropuerto de Gran Canaria, de Leq noche ≥ 50 dB(A) (Nivel sonoro continuo expresado en decibelios escala A, correspondiente a la misma cantidad de energía que el ruido real variable considerado, en un punto determinado, durante todo el periodo diurno o nocturno)”.

Artículo 18. Altura máxima de la edificación

Las alturas máximas de las construcciones e instalaciones, incluidos todos los elementos, propuestas en las parcelas del Sector SUSNO-T2 “La Jurada”, identificadas en el plano **O.6.3. ALTURA MÁXIMA**, no podrán superar las cotas MSL máximas recogidas en la siguiente Tabla:

PARCELA	COTA MSL MÁXIMA (m)
A (ahora P-1)	62.00
B (ahora P-1)	58.60
C (ahora P-2)	62.00
D (ahora P-2)	58.70
E (ahora P-2)	54.70
P-5/P-6	53.50
P-3	54.67
P-4	58.60

- En caso de modificarse la Ordenación del Sector SUSNO-T2 “La Jurada”, o la altura de las construcciones previstas en dicho Sector, será necesario un nuevo estudio aeronáutico.

Artículo 19. Iluminación de las edificaciones en zona de transición

Se deberá iluminar el edificio previsto en la parcela A, delimitando la parte que vulnera la superficie de transición, conforme establece el Capítulo 6 del Real Decreto 862/2009.

Artículo 20. Obligación de comunicación

- Se deberá notificar al gestor aeroportuario y/o al proveedor de servicios de Navegación Aérea, la finalización de la construcción de las edificaciones e instalaciones ubicadas en los diferentes ámbitos del Sector SUSNO - T2 “La Jurada”, para su publicación en las cartas correspondientes del AIP, si así se estima que es necesario, conforme a la normativa aplicable. En particular, en el caso de las parcelas P-4, A, B, D y E.
- En relación a las posibles antenas de telecomunicaciones que se instalen en cualquier punto del Plan Parcial SUSNO 1-2 La Jurada, se recomienda que no se autorice la instalación de ningún elemento emisor sí no se dispone de un estudio favorable de compatibilidad electromagnética entre las señales emitidas por las antenas objeto de

estudio y las empleadas para la navegación aérea, tanto a nivel de frecuencia como de potencia, debiendo éste ser realizado por la Secretaría de Estado para el Avance Digital (SEAD). Este análisis se considera de capital importancia, debido a que en todo el territorio nacional se registra un elevado número de interferencias en las frecuencias de tierra/aíre y ocasionalmente en las de los Sistemas ILS y VOR. Estas interferencias impiden un normal uso de las comunicaciones con las aeronaves y, en algunas ocasiones, la normal utilización de las Radíoayudas para la navegación aérea.

- Se recomienda que las fachadas de las nuevas edificaciones, dada su cercanía a las Instalaciones Radioeléctricas analizadas, presenten un acabado rugoso, que no favorezca la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y que se eviten los acabados metálicos y las aristas vivas, siendo más favorables los acuerdos curvos y suaves.
- Se deberá notificar al gestor aeroportuario y/o al proveedor de servicios de Navegación Aérea, la finalización de la construcción de las edificaciones e instalaciones de los diferentes ámbitos del Sector “La Jurada”, con la finalidad de conocer a partir de qué momento la afección de las nuevas actuaciones quedará registrada en las inspecciones en vuelo que se realizan periódicamente.
- Al encontrarse el Sector SUSNO - T2 ”La Jurada” incluido en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores - incluidas las palas, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72, en su actual redacción.
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme lo previsto en el artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas. Dado que las servidumbres aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacuase solo podrá generar algún derecho a indemnización cuando afecte a derechos ya patrimonializados.
- Las infraestructuras viarias deberían tener en cuenta las Servidumbres Aeronáuticas, evitando que la señalización, postes, carteles, etc, o el gálibo de de los vehículos invadan

dichas superficies, que podrían provocar perturbaciones en las señales radioeléctricas para la Navegación Aérea.

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

  a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan inducir turbulencias

  b) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión a error.

  c) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramientos.

  d) Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.

  e) Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijo o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáutica o afectarlos negativamente.

  f) Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.

  g) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.”

- En caso de contradicción en la propia normativa urbanística del Plan Parcial SUSNO T-2 “La Jurada” en el término municipal de Ingenio o entre la normativa urbanística y los planos recogidos en dicho Plan Parcial, prevalecerán las limitaciones de las cotas MSL máximas

derivadas de los estudios técnicos de Aena y ENAIRE sobre cualquier otra disposición recogida en el planeamiento urbanístico.

Capítulo 3. NORMATIVA REGULADORA DE LA URBANIZACIÓN

La determinación de las características de la urbanización y de las redes de servicios e infraestructuras del Sector SUSNO T-2 “La Jurada”, que se materialicen en ejecución de la ordenación del presente Plan Parcial, se realizará en base a las Ordenanzas de Edificación y Urbanización del Municipio de la Villa de Ingenio, habiéndose publicado el texto íntegro de las mismas con la inclusión de las modificaciones aprobadas por el Pleno Corporativo en sesión ordinaria celebrada el 28 de junio de 2012 en el Boletín Oficial de La Provincia de Las Palmas nº 97 de fecha 30 de julio de 2012.

Artículo 21. Generalidades para el Proyecto de Urbanización

Corresponderá al Proyecto de Urbanización la definición técnica precisa para la realización de las obras de acondicionamiento urbanístico del Sector de SUSNO-T2 “La Jurada”, de forma que alcance la condición de suelo urbano consolidado por la urbanización definido en los artículos 46 y 47 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC), en ejecución de lo determinado por su Plan Parcial de desarrollo.

El Proyecto de Urbanización deberá resolver el enlace de los servicios urbanísticos del SUSNO-T2 “La Jurada” con los sistemas generales a los que conecten, para lo cual se verificará que estos tienen la suficiente dotación o capacidad.

El Proyecto de Urbanización habrá de cumplir la normativa legal vigente aplicable en cada caso, en función de la materia que se trate (carreteras, obras hidráulicas, depuración, etc.), el reglamento de accesibilidad y supresión de las barreras físicas y de la comunicación y las condiciones técnicas particulares exigidas en las normas aprobadas por el Ayuntamiento de Ingenio.

En el Proyecto de Urbanización del SUSNO-T2 “La Jurada” se incluirá el mayor número de alcorques posible en las aceras, respetando siempre que no se inutilice o dificulte la funcionalidad de las mismas, de las parcelas y de las instalaciones. Asimismo, preverá los espacios necesarios que corresponda para los sistemas de recogida de basura urbana mediante contenedores enterrados, con la dimensión suficiente para permitir la recogida selectiva de residuos, comprendiendo como mínimo los espacios para contenedores de plásticos, cartones, vidrios y basura orgánica.

El proyecto de urbanización, en lo concerniente todas las redes de servicio implantadas en el municipio en lo que corresponda a este Sector de SUSNO-T2 “La Jurada”, concretará las obras con las que se llevarán a cabo las determinaciones del Plan General y del Plan Parcial de este Sector, siguiendo las prescripciones antes mencionadas, entre las que se destacan las siguientes, según redes

Artículo 22. Relación con las Servidumbre Aeronáuticas

Las infraestructuras viarias deberán tener en cuenta las Servidumbres Aeronáuticas, evitando que la señalización, postes, carteles, etc, o el gálibo de de los vehículos invadan dichas superficies, que podrían provocar perturbaciones en las señales radioeléctricas para la Navegación Aérea.

Artículo 23. Red viaria

El Proyecto de Urbanización contendrá los capítulos de viales, destinados a concretar las obras con las que se llevarán a cabo las determinaciones del Plan Parcial del SUSNO-T2 “La Jurada”, en lo referente a los espacios reservados por aquellos, para el desplazamiento, la comunicación y el transporte de personas y bienes.

Así, el Proyecto de Urbanización definirá las obras necesarias para la ejecución de las calzadas para vehículos, su señalización, aceras, aparcamientos, anexos a las vías y sendas para los peatones, plazas y demás espacios del uso previamente descrito en el Plan Parcial, así como los proyectos de obras concretas como enlaces, puentes, túneles, vías de acceso, etc.

Para el correcto diseño del trazado y del dimensionado del firme de los viales se seguirán las determinaciones de las Instrucciones de Carreteras 3.1.I.C y 6.1.I.C vigentes, o las que las sustituyan. Cuando los viales sean de relevancia a juicio de los técnicos municipales, deberá realizarse un estudio de regulación y ordenación del tráfico según las Normas 8.1.I.C, 8.2.I.C y 8.3.I.C de las citadas Instrucciones.

En cualquier caso y cuando sean de aplicación, deberán seguirse las Normativas vigentes del Servicio de Carreteras adscrito a la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias en aras de conseguir que las vías reúnan las condiciones adecuadas a su carácter y tránsito.

El Proyecto de Urbanización desarrollará técnicamente la ejecución de las distintas vías previstas en el Plan Parcial, conforme a la jerarquización y dimensiones de éstas que establezca, ajustándose a las pendientes resultantes de las rasantes previstas en dicho Plan Parcial, corrigiéndolas si fuera pertinente y en beneficio de una mejor funcionalidad sin perturbar las determinaciones de ordenación principales.

Así, no deberán sobrepasarse pendientes superiores al ocho por ciento (8%) para el tráfico rodado. A efectos de facilitar la evacuación de aguas superficiales la pendiente mínima de las vías no deberá ser inferior al uno y medio por ciento (1,50%).Las sendas peatonales no superarán en ningún caso la pendiente del doce por ciento (12%).

El perfil longitudinal de cualquiera de las vías previstas en el Plan Parcial no deberá contener puntos bajos que en caso de emergencia no permitan una salida natural de las aguas a través de zonas públicas. Si por la topografía de una zona se produjeran inevitablemente puntos bajos en las vías, se deberá prever un adecuado sistema de evacuación, con rejillas o aliviaderos que deriven el agua a cauces públicos.

Previa o paralelamente a la redacción del Proyecto de Urbanización, para la determinación del tráfico previsto para un vial habrá de realizarse, si la importancia delmismo lo requiere a juicio del servicio técnico del ayuntamiento, un completo estudio en el que se tendrán en cuenta los nuevos flujos determinados por el tráfico generado y el inducido por la nueva situación.

Las aceras cumplirán las exigencias de la norma U.1.2.1 del Anexo 1 del Reglamento de Accesibilidad y Supresión de las Barreras Físicas y de la Comunicación, así como, al menos, las dimensiones de ancho mínimas establecidas por la Ordenanza Municipal, USNO-T2 “La Jurada”.

Los pasos peatonales cumplirán las exigencias de la norma U.1.2.10.1 del Anexo 1 del Reglamento de Accesibilidad y Supresión de las Barreras Físicas y de la Comunicación.

Dadas las características y destino del Sector de SUSNO-T2 “La Jurada”, el Proyecto de Urbanización preverá zona de aparcamiento para taxis en las aceras de mayor ancho frente a los edificios comerciales principales. Asimismo preverá zonas de carga y descarga de suministro y carga dentro de las parcelas, y no en el viario público, propiamente dicho.

El pavimento en aceras será duro y antideslizante. Cumplirá las exigencias de la norma U.1.2.2. del Reglamento de Accesibilidad y Supresión de las Barreras Físicas y de la Comunicación.

En cuanto al tipo, diseño y color de pavimento que se incluyan en el proyecto de red viaria será entre los normalizados o aprobados, en su caso, por el Ayuntamiento de Ingenio.

Los bordillos a emplear como elemento delimitador entre la calzada y la acera serán prefabricados de hormigón, del tipo bicapa y colocados sobre una solera adecuada. Las piezas serán de cincuenta (50) centímetros de longitud y su ancho el que sea más habitual en la zona donde se coloquen. El modelo a emplear se consensuará entre la dirección facultativa y la Oficina Técnica Municipal en aras a facilitar su futuro mantenimiento.

Los alcorques cumplirán con los requisitos recogidos en la Norma U.1.2.5. del Anexo I del Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación. Las plantaciones de arbolado en los alcorques habrán de realizarse de modo que no disminuya la eficacia del Alumbrado Público.

Artículo 24. Red de saneamiento

El Proyecto de Urbanización, en lo concerniente a recogida, tratamiento y eliminación de aguas residuales, en lo que corresponda a este Sector de SUSNO-T2 “La Jurada”, concretará las obras con las que se llevarán a cabo las determinaciones del Plan Parcial de este Sector SUSNO-T2 “La Jurada”.

Comprende dicho proyecto las obras necesarias desde los puntos de vertido de las parcelas hasta su conexión en la red principal.

El Proyecto de Urbanización recogerá toda la documentación precisa para definir con toda claridad las obras de saneamiento, abarcando las de alcantarillado, depuración y reutilización o vertido de las aguas residuales, de modo que en ningún caso puedan verse afectadas las fincas o propiedades situadas aguas debajo de los puntos de vertido.

Con carácter previo a la redacción del Proyecto de Urbanización habrá de solicitarse del Ayuntamiento de Ingenio y/o de la empresa prestataria del servicio, en su caso, la información necesaria sobre el punto de conexión a la red existente para evacuar las aguas residuales.

La red de saneamiento ha de ser separativa. La recogida y vertido de las aguas pluviales ha de realizarse por separado de la de fecales.

La red de Saneamiento se dimensionará para un caudal máximo que corresponde al caudal punta sanitario, y para un caudal mínimo que corresponde al caudal mínimo de aguas sanitarias.

La formulación a utilizar será la siguiente:

$$Qp = Kp \times P \times D$$

$$Qmín = Kmín \times P \times D$$

Donde: Qp = caudal punta; Qmín = caudal mínimo; Kp = coeficiente punta;
Kmín = coeficiente reductor; P = población (o superficie); D = dotación

Se confeccionará una tabla de dinámica de la red en la que se recojan las características de cada tramo calculado: longitud, cota de pozo inicial y final, diámetro, caudal transportado total, caudal propio, pérdida de carga, velocidad y pendiente.

El diámetro mínimo admisible para colectores es de 300 mm y la sección será circular para diámetros inferiores a 400 mm; para diámetros superiores a 450 mm se recomienda el uso de ovoides que deberán someterse a la aprobación de los servicios técnicos municipales.

En las zonas industriales, a la que se equipara el SUSNO-T2 “La Jurada” salvo prescripción contraria, se estimará una dotación mínima de 20 m3/Hectárea x día.

Las redes de evacuación de aguas residuales deberán dimensionarse procurando que las aguas que circulen en horas punta a alta velocidad sean capaces de arrastrar a los sólidos depositados en periodos de baja velocidad.

La combinación del diámetro y de la pendiente de los colectores ha de ser tal que aseguren velocidades mínimas superiores a 0,65 m/s y velocidades máximas inferiores a 4,50 m/s.

Las pendientes mínimas y máximas serán aquellas que produzcan unas velocidades comprendidas entre 0,65m/s y 4,5m/s para caudales mínimos y caudales máximos admisibles de aguas residuales, estando estas además determinadas por las condiciones orográficas.

Los colectores y demás elementos de la red, deberán disponerse en zonas de dominio público, preferiblemente por viales, debiendo evitarse su ubicación en las aceras.

El trazado de los colectores y demás elementos de la red, deberán disponerse en zonas de dominio público, debiendo evitarse su ubicación en las aceras, para evitar interferencias en otras redes en caso de averías.

El trazado de los colectores deberá estar constituido por tramos rectos entre pozos de registro, no admitiéndose los tramos curvos. Además, la distancia máxima entre pozos será de cincuenta metros (50,00 m), pudiendo ser éstos de hormigón en masa HM-20 o de cualquier otro material que cumpla con las normas vigentes y sea aceptado por los servicios técnicos municipales.

No se permitirán pendientes en los colectores inferiores al uno con cincuenta por ciento (1,50%), salvo excepciones muy justificadas.

La profundidad mínima de la arista superior de los colectores será de uno con veinte metros (1,20 m). En aquellos tramos en los que, por causas justificadas, quede amenos de ochenta centímetros (80 cm) de profundidad, se hormigonará por completo la zanja del colector. Se dispondrá de elementos de ventilación de la red que disten entre no más de trescientos metros (300 m.).

La conducción de cualquier elemento de la red de saneamiento irá siempre por debajo de la red de abastecimiento de agua.

Estarán obligados a depurar sus aguas residuales antes de verterlas a colectores de la red los establecimientos que desarrollen actividades que, dentro de los usos previstos en el SUSNO-T2 “La Jurada”, evacuen aguas o productos que a juicio de los organismos competentes puedan constituir perjuicios para los colectores así como peligrosos para el personal de vigilancia o para el tratamiento general en las estaciones municipales de depuración.

Será totalmente obligatoria la depuración y la decantación previa al vertido a la red general de saneamiento de la urbanización en la estación de servicio propuesta en la ordenación del presente Plan Parcial.

La limpieza y conservación de las redes de saneamiento serán por cuenta del promotor hasta la recepción definitiva de la urbanización. Cumplido el periodo de garantía, el servicio lo prestará el Ayuntamiento o la empresa prestataria del servicio.

Artículo 25. Red de pluviales

El Proyecto de Urbanización concretará las obras que determine el Plan Parcial del Sector SUSNO-T2 “La Jurada”, en lo referente a las instalaciones que hagan posible la recogida y eliminación de las aguas provenientes de las lluvias. Abarcan estas obras a todos los trabajos que sean necesarios para canalizar el agua procedente de la lluvia que caiga o atraviese el área de actuación considerada hasta su evacuación a redes principales o cauces abiertos.

El Proyecto de Urbanización planteará las soluciones precisas para encauzar las aguas a cauces naturales o artificiales destinados a tal fin, de modo que en ningún caso puedan verse afectadas fincas y propiedades situadas aguas abajo de los puntos de vertido.

Con carácter previo al estudio de la red, habrá de solicitarse al Ayuntamiento la información necesaria sobre el punto más aconsejable para realizar la evacuación de las aguas pluviales y solicitar, si esto fuese necesario, la autorización pertinente al organismo oficial competente.

Con carácter general, para el cálculo de la escorrentía se empleará el método hidro-meteorológico propuesto por la vigente instrucción de carreteras, si bien podrá usarse cualquier otro método sancionado por la práctica y previa aprobación de los servicios técnicos municipales.

En ningún caso podrán verterse a la red de saneamiento las aguas pluviales.

La red se dimensiona con el caudal máximo de aguas de lluvia que corresponde al caudal punta, adoptándose como valor mínimo el de 50 mm/hora.

El periodo de retorno a adoptar será, como mínimo, de cinco años (5) y estará en función del tipo de actuación a considerar.

La fórmula de aplicación al cálculo de caudales de referencia desaguados por la red de pluviales es la que se acompaña:

$$Q = C \times I \times A / 300$$

Siendo: Q = caudal máximo previsible (m3/s); C = coeficiente de escorrentía; A = superficie de aportación (Ha); I = intensidad media de precipitación para los datos de concentración y retorno (mm/h).

La combinación del diámetro y de la pendiente de los colectores ha de ser tal que aseguren velocidades mínimas superiores a 0,65 m/s y velocidades máximas inferiores a 4,5 m/s.

- El diámetro mínimo admisible para la conexión de rejillas imbornales y de acometidas domiciliarias es de 200 mm. y el diámetro mínimo admisible para los colectores es de 400 mm.

Los colectores y demás elementos de la red de pluviales deberán discurrir, siguiendo las prescripciones municipales de trazado y elementos de esta red, por zonas de dominio público, preferiblemente bajo viales, debiendo evitarse su ubicación en las aceras por las afecciones que cualquier reparación podría acarrear al resto de las canalizaciones de los demás servicios urbanos públicos que suelen situarse en ellas.

La limpieza y conservación de las redes de pluviales serán por cuenta del promotor hasta la fecha de recepción definitiva de la urbanización. Pasado el periodo de garantía, el servicio lo prestará el Ayuntamiento por medio de la Concejalía responsable de Vías y Obras o la empresa prestataria del servicio.

Artículo 26. Red de abastecimiento

El Proyecto de Urbanización concretará las obras que habrán de llevarse a cabo en ejecución de las determinaciones del Planes Parcial del SUSNO-T2 “La Jurada”, en lo referente a las instalaciones que hacen posible el abastecimiento de agua necesaria para desarrollar la actividad y usos previstos, riego, sistemas contra-incendios y, en general, instalaciones que proveen de la dotación necesaria de agua potable a las áreas que demandan su consumo.

El Proyecto de Urbanización abarcará las obras necesarias para la captación y conexión con la red primaria para aportar la dotación necesaria de agua a los puntos de consumo, depósitos, redes de distribución, etc.

Con carácter previo a la redacción del Proyecto de Urbanización, habrá de solicitarse del servicio técnico municipal la información necesaria sobre redes existentes y consultar los puntos más aconsejables para conectar a la red municipal de abastecimiento, las presiones de trabajo, los caudales disponibles y cualquier dato que pueda resultar de interés al efecto.

La red de agua potable será claramente separada y diferenciada de las posibles redes de agua residual depurada para riego, de contra incendios y de otros usos.

La red de distribución será mallada y procurando no dejar ramales ciegos. Las conducciones discurrirán por espacios libres públicos y en sus aceras en el caso de la red viaria.

Cada calle contará con una tubería de distribución en ambos laterales de la vía pública de manera que no sea necesario el cruce de las mismas para la alimentación de una parcela.

Dentro de la red mallada podrán existir ramales interiores ramificados, y en los extremos de dichos ramales se instalarán llaves o bocas de riego para que puedan efectuarse limpiezas periódicas, ya que en los tramos finales es frecuente el depósito de fangos, arena, flóculos, etc., que no solo pueden obstruir la tubería sino también consumir el cloro que el agua ha de llevar como defensa de una posible contaminación.

Se estima una dotación mínima de 20 m3/Hectárea x día.

La red se calculará para caudales máximos iguales a 2,4 veces el consumo medio, estando la velocidad del fluido comprendida entre 0,5m/s y 3m/s.

El conjunto del abastecimiento se calculará para garantizar una presión mínima en la red de 2,5 atmósferas y una máxima de 6 atmósferas (60 m.c.d.a.). En caso de superarse el valor máximo será obligatorio el uso de válvulas reductoras de presión.

Se emplearán tuberías de fundición dúctil, tipo K9, con unión por copa con junta elástica flexible, que cumpla con la Norma UNE-EN 545, o polietileno de alta densidad tipo PE-100, para cualquier diámetro, con una presión mínima de 16 atm, homologada de acuerdo con la Norma UNE-53.131 así como la experimental UNE53.996. Poseerán los Certificados de Conformidad AENOR y Certificado que son aptas para uso alimentario.

En el comienzo de la red de abastecimiento de la urbanización se colocará una unidad de control, según esquema y características normalizadas por el Servicio Municipal de Aguas.

Las tuberías de agua estarán separadas de los conductos de otros servicios, como mínimo en las siguientes distancias, medidas entre generatrices exteriores:

Servicio	Separación horizontal (cm)	Separación vertical (cm)
Saneamiento	60	50
Pluviales	60	50
Red de media tensión	30	30
Red de baja tensión	20	20
Red de telecomunicaciones	30	30

El tendido de la red de abastecimiento se efectuará con carácter general por terrenos de dominio público. No obstante, cuando por circunstancias justificadas a juicio del Servicio no sea posible dar cumplimiento a lo previsto anteriormente, los particulares propietarios de los terrenos afectados por el paso de la tubería, deberán poner los mismos a disposición del Servicio en una superficie igual a la delimitada por una franja de 2 m de ancho a lo largo del recorrido de la conducción, no pudiendo obstaculizar por ningún medio el acceso del personal de Servicio a dichos terrenos.

Artículo 27. Red de contraincendios

Los hidrantes contraincendios se ubicarán adecuadamente, según requisitos del Ayuntamiento, y perfectamente abastecidos de agua. Para el cálculo de los hidrantes contraincendios se consideran tres bocas funcionando simultáneamente, con un consumo de 5 litros/segundo por unidad.

Las bocas se dispondrán a una distancia no superior a doscientos metros (200m). El emplazamiento será fijado en colaboración con el servicio de Protección Civil y el Servicio de Bomberos del Municipio si lo hubiera.

En función del tipo de núcleo en el que se instalen los hidrantes podrán ser de dos tipos:

- De 100 mm de diámetro nominal, capaz de dar un caudal de 1.000 l/min.
- De 80 mm de diámetro nominal, capaz de dar un caudal de 500 l/min.

Todo hidrante de incendio conectado a la red de abastecimiento deberá llevar obligatoriamente, una válvula de cierre en el punto de conexión con la red de abasto, con un diámetro nominal igual al del hidrante.

Artículo 28. Red de riego

La red de riego se alimentará preferiblemente de aguas depuradas. Su proyecto y ejecución respetará las disposiciones de la Norma Tecnológica de Riego (NTE-IFR). La red será canalizada y enterrada a una profundidad máxima comprendida entre cuarenta y cinco (45 cm) y cincuenta centímetros (50 cm).

El consumo mínimo adoptado será de 25 m3 diarios de agua por Ha.

En las urbanizaciones se emplearán tuberías de polietileno PE-80 o PE-100, fundición dúctil ó PVC orientado molecularmente, para cualquier diámetro, con una presión mínima de 6 atm.

Las tuberías serán de color naranja ó negras con una franja superior naranja.

Todas las tuberías y piezas especiales a emplear en las urbanizaciones deberán poseer los certificados de conformidad de AENOR y cumplir la norma española UNE y la internacional ISO.

Los distribuidores desde la red general para alimentar a un máximo de 12 Unidades de Riego o Bocas, serán al menos de 90 mm de diámetro. Las derivaciones para alimentar a cada Unidad tendrán un diámetro mínimo de 40 mm.

En el comienzo de la red de riego de la urbanización se colocará una unidad de control, según esquema y características aprobadas por el Servicio Municipal de Aguas.

Artículo 29. Red de suministro eléctrico

El Proyecto de Urbanización abarcará los trabajos que llevarán a cabo las determinaciones del Plan Parcial del SUSNO-T2 “La Jurada” en lo referente a las instalaciones que hacen posible el suministro de energía eléctrica a los puntos de demanda, de acuerdo con las condiciones establecidas según la legislación vigente, que recogerá toda la documentación precisa para definir con toda claridad las obras de distribución de energía tanto en media como en baja tensión.

El Proyecto de Urbanización incorporará tanto los elementos eléctricos como las obras civiles precisas para su adecuado funcionamiento, previendo las estaciones de transformación que fueran necesarias para el suministro en baja tensión a las parcelas.

Las líneas de distribución de nueva ejecución de media tensión y baja tensión serán canalizadas de forma subterránea, quedando expresamente prohibidas dentro de las nuevas áreas las conducciones aéreas o adosadas a los edificios.

Las casetas de transformación pueden ser de los tipos subterráneos, semienterrados, superficiales, en interior de edificios y en intemperie.

Las conducciones a emplear serán tubos de polietileno de alta densidad de doble pared, lisa interior y corrugada exterior, de color rojo, de diámetros normalizados.

Las tuberías para la protección de canalizaciones eléctricas enterradas y sus accesorios, deberán poseer los certificados de conformidad de AENOR, y cumplir las normas: NF C 68-171, la UNE-EN 50086-2-4 y la ISO 9002.

Artículo 30. Red de alumbrado público

El Proyecto de Urbanización abarcará los trabajos que llevarán a cabo las determinaciones del Plan Parcial del SUSNO-T2 “La Jurada” en lo referente a las instalaciones que hacen posible el la visión mediante iluminación artificial en los espacios libres públicos, calles y parques.

El Proyecto de Urbanización recogerá a tal fin toda la documentación precisa para definir con toda claridad las obras de alumbrado público, comprendiendo la definición de cuantas obras de fábrica y elementos mecánicos sean necesarios para que el conjunto reúna las condiciones precisas para obtener un alumbrado adecuado.

Los parámetros luminotécnicos y las condiciones generales de diseño de la instalación, se fijarán de acuerdo con las recomendaciones para la iluminación de los diferentes tipos de espacios públicos de la Comisión Internacional de la Iluminación (C. T. I.), en su última edición en cada momento, aunque con las siguientes precisiones:

Ancho calzada (m)	Lmed (cd/m2)	Uo	Ult	Ti	H (m)	P(w)
< 6 m	1	≥0,4	≥0,5	<10	7-8	100-150
6 – 12 m	1,5	≥0,4	≥0,7	<10	8-10	150-250
> 12 m	2	≥0,4	≥0,7	<10	12-14	400

Siendo:

Lmed = Luminancia media en la superficie de calzada (cd/m2); Uo = Uniformidad global; Ult = Uniformidad longitudinal; Ti = Incremento del umbral.

Se emplearán las fuentes de luz de máximo rendimiento en lúmenes por vatio existentes en el mercado del alumbrado público, siempre que sus condiciones de discriminación cromática y vida útil sean aceptables.

La utilancia en vías de circulación automóvil será, como mínimo, de 0,35 para calzadas de hasta 6 m de ancho; de 0,40 para calzadas entre 6 y 12 m; y de 0,45 para calzadas de más de 12 m.

Cuando la tubería discurra por aceras se situará en la zona próxima al bordillo, estando separada de éste, como mínimo 0,2 m para permitir su reparación. Si existieran alcorques, la tubería no discurrirá bajo ellos.

Se emplearán tubos de polietileno de alta densidad de doble pared, lisa interior y corrugada exterior, de color rojo, de diámetros normalizados.

Las tuberías para la protección de canalizaciones de alumbrado público y sus accesorios, deberán poseer los certificados de conformidad de AENOR, y cumplir las normas: NF C 68-171, la UNE-EN 50086-2-4 y la ISO 9002.

Artículo 31. Red de telecomunicaciones

Se consideran tales aquellas destinadas a la transmisión de información por cable, dichas instalaciones habrán de ir forzosamente canalizadas subterráneamente bajo aceras, conforme defina el Proyecto de Urbanización en ejecución de las determinaciones que sobre este tipo de red establezca el Plan Parcial del SUSNO-T2 “La Jurada”, la Normativa sectorial aplicable y la Ordenanza Urbanística Reguladora de Instalaciones de Telecomunicaciones aprobada por el Ayuntamiento de Ingenio.

El número y el tipo de conductos a ejecutar dependerán de los servicios que se contemplen, siendo de obligado cumplimiento el contemplar las canalizaciones subterráneas necesarias como para dotar al menos de dos proveedores de servicios de telefonía a las nuevas actuaciones.

En cualquier caso, el servicio técnico del ayuntamiento habrá de ser consultado y serán los que en cada momento indiquen los operadores de telecomunicación autorizados para suministrar servicios en la zona.

Los conductos a utilizar serán tubos de diámetros y materiales normalizados, tanto en diámetro como en color, por la compañía prestataria del servicio a instalar y por el organismo gubernamental competente.

Actualmente, los colores normalizados son los siguientes:

- Verde: Red de telefonía
- Azul: Televisión por cable
- Blanco: Fibra óptica

Las tuberías para la protección de canalizaciones de telecomunicaciones enterradas y sus accesorios, deberán poseer los certificados de conformidad de AENOR, y cumplir las normas: NF C 68-171, la UNE-EN 50086-2-4 y la ISO 9002.

Artículo 32. Señalización

El Proyecto de Urbanización recogerá con suficiente grado de detalle la señalización horizontal y vertical necesaria para el correcto funcionamiento del tráfico que tenga lugar en el viario del Sector SUSNO-T2 “La Jurada”. Para ello tendrá en cuenta lo prescrito en las siguientes normas:

- Norma 8.1-IC Señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, aprobada por la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo.
- Norma 8.2-IC Señalización horizontal de la Instrucción de Carreteras, aprobada por la Orden Ministerial de 16 de julio de 1987.

Capítulo 4. NORMATIVA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Artículo 33. Aplicación.

Las condiciones de protección ambiental se imponen a las construcciones y parcelas, cualquiera que sea la actividad que albergue y a sus instalaciones, con objeto de que de su utilización no se deriven agresiones al exterior por emisión de ruido, vibraciones, calor, deslumbramientos, gases, humos o partículas, olores o vertidos. Las siguientes condiciones vienen a complementar las actuales Ordenanzas de Protección del Medio Ambiente, las cuales son de obligada aplicación.

Artículo 34. Vertidos.

Se atenderá a lo dispuesto en la Ordenanza de Gestión Reguladora del Uso y Vertidos a la Red de Alcantarillado. Se prohíben el vertido de basuras al alcantarillado y el vertido simple en vertederos incontrolados. Se prohíbe el vertido de aguas pluviales a la red de alcantarillado. Estas deberán verterse obligatoriamente a la red de pluviales allí donde exista y, donde no, verterán directamente a la calzada, preferiblemente a la acera y a una altura sobre ella de entre cinco y quince centímetros (5 cm/15 cm) como máximo. Deberán hacerse tantas salidas de pluviales a la acera como sea necesario para que, por cada uno de los desagües, viertan las aguas recogidas por trescientos cincuenta metros cuadrados (350 m²), como máximo, de cubiertas o patios.

Artículo 35. Vertidos industriales.

Los residuos sólidos procedentes de procesos industriales e instalaciones no domésticas serán almacenados en el mismo lugar de producción hasta su transporte y vertido en el Vertedero Municipal.

Todos los residuos producidos por la industria que no puedan ser recogidos por el Servicio Municipal de Basuras, deberán ser llevados directamente al vertedero por cuenta del particular. Las aguas residuales procedentes de las industrias cumplirán las condiciones de los vertidos de Aguas Residuales.

Las aguas residuales procedentes de procesos industriales e instalaciones que puedan perjudicar al proceso normal de depuración biológica se decantarán y depurarán en primera instancia por la propia industria antes de verterla a las redes generales de saneamiento.

Artículo 36. Emisión de gases, humos y otros contaminantes atmosféricos.

No se permitirá la emisión de ningún tipo de gases, humos, cenizas, polvo, vapores ni ninguna otra forma de contaminación que puedan causar daños a la salud de las personas, a la riqueza animal o vegetal, a los bienes públicos o privados, o deterioren las condiciones del entorno urbano o rústico.

Las chimeneas, vehículos y demás actividades que puedan producir humos o polvo, deberán dotarse inexcusablemente de los elementos correctores necesarios para evitar molestias al vecindario. No podrán instalarse motores fijos o grupos electrógenos en comercios, viviendas, edificios ni locales públicos en general, cualquiera que sea su potencia, sin la previa autorización municipal, incluyendo las instalaciones de aireación y refrigeración mecánicas. Los conductos de chimeneas, salidas de ventilación forzada, o cualquier otro sistema que pueda evacuar humos o malos olores, debe sacarse, necesariamente hacia la cubierta del edificio, atendiendo a las limitaciones que resultan de las condiciones establecidas por la Dirección General de Aviación Civil, y las que imponga en su autorización AESA.

Artículo 37. Emisión de ruidos y vibraciones.

Serán de obligada aplicación las actuales Ordenanzas de Protección del Medio Ambiente, Ruidos y Vibraciones y la Ley del Ruido (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, (BOE 18/11/2003), siempre que no se contradiga la ley.

Las redes de abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, telefónica, telecomunicaciones, etc…., se harán por tendido subterráneo y para ellas, así como para la instalaciones transformadoras y de impulsión que fuera preciso colocar, se establecen las

correspondientes servidumbres sobre los elementos declarados comunes y a favor del titular urbanizador o persona natural o jurídica que la sustituyere en el suministro de estos servicios, siendo a cargo de los mismos, la conservación de dichas redes distribuidoras.

Los propietarios de las parcelas quedan obligados a permitir el paso por las mismas de los servicios comunes para urbanización de la zona, sin perjuicio de las indemnizaciones correspondientes si las hubiere.

Artículo 38. Preservación de elementos arqueológicos y etnográficos

Con carácter previo a la autorización administrativa para la ejecución de las obras de urbanización, se deberá realizar un reconocimiento arqueológico del sector que garantice la preservación del patrimonio arqueológico y etnográfico que pudiera existir.

Durante la ejecución de las obras de urbanización será preceptiva la presencia periódica de un arqueólogo o profesional habilitado para reconocer los yacimientos que puedan aparecer.

Ante la presencia en el área de restos arqueológicos en superficie, se establecen una serie de medidas que se deben garantizar a través del seguimiento ambiental del plan. Estas medidas son:

- La realización de sondeos arqueológicos en el ámbito de la parcela donde se observa el material arqueológico
- Los sondeos arqueológicos deben realizarse antes del comienzo de la obra
- En el caso de que se produzca algún hallazgo, este se delimitará y documentará para obtener datos de su alcance, interés y extensión.
- Una vez terminados, se redactará un informe-memoria de los trabajos realizados y de los resultados obtenidos y en el caso de que se produjese algún hallazgo, se propondrán las medidas de protección y conservación que se estimen adecuadas para compatibilizar el uso de la parcela con la protección y conservación del patrimonio arqueológico.

Artículo 39. Determinaciones ambientales del PGO de Ingenio

Las determinaciones ambientales establecidas en la Ficha Urbanística del SUSNO T-2 La Jurada son las siguientes:

1) En la zona de contacto con el suelo urbano de El Carrizal colindante deberá localizarse una franja peatonal de al menos 4 metros de ancho localizando un árbol de porte cada 10 metros.

2) La zona de defensa de la carretera deberá tratarse de manera arbolada para evitar las afecciones acústicas de la GC-1.
3) Tratamiento de fachadas con materiales de calidad y colores de acuerdo con la carta
4) Tratamiento de las cubiertas como tercera fachada.

Capítulo 5. NORMATIVA POR AFECCIÓN A LA GC-1

Artículo 40. Subordinación a la Normativa del PTE-13

Al Sector SUSNO T-2 La Jurada le será de aplicación la Normativa de rango de eficacia del PTE-13 (BOC nº157 del jueves 14 de agosto de 2014), en especial en lo relativo a la Servidumbre acústica

Artículo 41. Accesos desde la GC-1

Las propuestas de acceso que interceptan con la “Zona de reserva del PTE-13” que figuran en los planos de ordenación, se consideran meramente indicativas y/o tentativas. El diseño final de los citados accesos así como el del “Enlace de El Carrizal” previsto en el artículo 25 de la Normativa del PTE-13 se llevará a cabo en el marco de los Proyectos de Construcción, considerándose que habrá de ser en ellos cuando se proceda a determinar si son viables las citadas conexiones con la futura infraestructura viaria prevista en el PTE-13.

Por ser colindante el Sector SUSNO T-2 La Jurada con la Autopista GC-1, esta tiene que tener impedido el acceso a la misma desde los terrenos colindantes tanto para peatones como animales, de conformidad con lo que establece en el artículo 4 apartado b) de la Ley 9/1991 de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias. Como consecuencia de lo anterior no podrá eliminarse la valla de cierre diáfano de la autopista GC-1 existente hoy en día.

La Parcela P-4 de carácter privado que se propone para la estación de servicio, no podrá tener acceso directo al futuro ramal del “Enlace de El Carrizal”, con objeto de garantizar la seguridad vial, así como una posible disminución de la capacidad de circulación en la vía, cuyo trazado se definirá en los proyectos de construcción que desarrollen lo previsto en el PTE-13, por lo que, los accesos de entrada y/o salida a la estación de Servicio se tendrán que disponer por el vial B.

Los aspectos recogidos en este artículo podrán ser modificados con Informe Favorable de la Administración competente.

Artículo 42. Respecto a las servidumbres

La implantación para que toda la urbanización se debe situar fuera de la servidumbre de la carretera, es decir, a 25 metros de la explanación de la GC-1, quedando la franja de dominio y de servidumbre, como franja de separación física entre la urbanización y la actual GC-1.

Artículo 43. Cerramientos

No se autorizarán cerramientos en la zona de dominio público. En la zona de afección estos podrán autorizarse a partir de la línea de edificación prevista en la Ley 9/1991 de Carreteras de Canarias y en el Decreto 131/1995 por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias.

Artículo 44. Publicidad dirigida a las carreteras insulares

Se estará en lo dispuesto en el artículo 59 y 60 del el Reglamento de Carreteras de Canarias.

Las Palmas de Gran Canaria, Marzo de 2021

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Fdo.: Julio Rodríguez Márquez

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

INDICE

I. PLAN DE ETAPAS..... 3
II. SISTEMA DE EJECUCIÓN 3
III. ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO 4
1. PRESUPUESTO DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN..... 5
2. PREVISIONES DE CAPITAL PRECISO 6
3. RENTABILIDAD DE LA INVERSIÓN..... 6

I. PLAN DE ETAPAS

El presente Plan de Etapas para el desarrollo de las determinaciones del Plan Parcial SUSNO-T2 “La Jurada”, se realiza de acuerdo a lo establecido en el Artículo 198 de la Ley 4/2017 (LSENPC),

El desarrollo inmobiliario inherente a la ordenación pormenorizada que legitima su ejecución, una vez cuente con aprobación definitiva, se acometerá en una ETAPA ÚNICA, en la que se realizarán las actuaciones que se concretan a continuación siendo los plazos máximos los siguientes:

a) Procedimiento para el establecimiento y adjudicación del sistema privado de ejecución, según el Artículo 212 de la Ley 4/2017 (LSENPC), con elaboración de la Documentación prescrita en el Artículo 213 de dicha Ley.

b) Proyecto de urbanización:

   Plazo de presentación **SEIS (6) MESES**, desde la aprobación definitiva del Plan parcial de Ordenación.

c) Ejecución de obras de urbanización:

   El plazo de ejecución de obras se establecerá en **DIECIOCHO (18) MESE**S, desde la firma del acta de replanteo del Proyecto de Urbanización.

d) Obtención de licencias de edificación

   El plazo para la solicitud de licencias de edificación será de 10 años a partir de la conversión del terreno en solar.

II. SISTEMA DE EJECUCIÓN

Con relación al Sistema de Ejecución, la Ficha reguladora del Sector SUSNO-T2 “La Jurada” determina que el sistema de gestión del Sector sea privado, por tanto, conforme a las modalidades previstas en el artículo 204.a) de la Ley 4/2017 (LSENPC) podrá optarse entre el sistema de Concierto, el de Compensación o el de Ejecución Empresarial, sin que, conforme a permitido por el Artículo 203 de la citada Ley 4/2017, haya que decantarse por alguno de ellos en el documento que establezca la ordenación urbanística pormenorizada.

No obstante, la existencia de solo tres propietarios involucrados en la Unidad de Actuación, con uno de ellos en una proporción mayoritaria (61.11 %), como es el caso del promotor del presente Plan Parcial, con voluntad de colaboración, que acepta las condiciones de la ordenación y las cargas de la actuación, aseguran la adecuada y ágil gestión del Sector.

En cualquier caso, la elección del Sistema de Ejecución por el que finalmente se opte se concretará según las disposiciones generales establecidas en la Sección 1ª del Capítulo III del Título V de la Ley 4/2017 (LSENPC)

III. ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

Conforme al artículo 140 apartado C de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias; los planes parciales deben contener, entre otros documentos, un estudio económico-financiero acorde al contenido del propio instrumento de ordenación.

A su vez el Artículo 64.- Estudio económico-financiero del Reglamento de Planeamiento prescribe que los instrumentos de ordenación contendrán un estudio económico-financiero de la ejecución de las obras de urbanización y de implantación de los servicios públicos, expresando su coste aproximado, diferenciando entre las que tendrán carácter público o privado. Con carácter general el citado estudio deberá hacer referencia, sin necesidad de expresar cantidades precisas o concretas, a los siguientes extremos:

a) Las previsiones de capital preciso exigido para el desarrollo del plan.

b) La indicación de las fuentes de financiación de las actuaciones a desarrollar.

3. En particular, en el caso de los instrumentos urbanísticos de desarrollo, el estudio habrá de considerar los siguientes extremos:

a) Explanación, pavimentación y señalización de las vías, incluyendo zonas de aparcamiento.

b) Espacios de jardinería y zonas verdes.

c) Ejecución de zonas de uso público, como plazas, parques y su correspondiente mobiliario urbano.

d) Red de abastecimiento de agua, riego y contra incendios.

e) Red de alcantarillado y, en su caso, depuración de aguas.

f) Red de recogida y evacuación de aguas pluviales y otras redes que sean necesarias.

g) Red de distribución de la energía eléctrica, incluyendo el alumbrado público, así como la de los servicios de telecomunicaciones.

h) Establecimiento de servicios de transporte.

i) Servicio de recogida de residuos sólidos urbanos, incluso la selectiva, u otras infraestructuras de residuos necesarias en relación a la escala de ordenación utilizada.

j) Obras especiales que deban realizarse, tales como pasos a distinto nivel, desviación de redes o servicios, además de las de accesibilidad universal y eficiencia energética.

k) Indemnizaciones a las que se deban hacer frente por diversos conceptos, tales como derribos, destrucción de plantaciones u otras.

1. PRESUPUESTO DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN

El presupuesto de las obras de urbanización recoge todos los aspectos indicados en el Artículo 64 del Reglamento de Planeamiento, incluidos los espacios de jardinería y zonas verdes y la ejecución de zonas de uso público, como plazas, parques y su correspondiente mobiliario urbano.

PRESUPUESTO DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN			
CAPÍTULO 1	Movimiento de Tierras	380.414,99 €	22,06 %
CAPÍTULO 2	Pavimentación de Viales	259.563,26 €	15,05 %
CAPÍTULO 3	Pavimentación de Aceras	258.848,10 €	15,01 %
CAPÍTULO 4	Red de Abastecimiento	110.005,63 €	6,38 %
CAPÍTULO 5	Red de Saneamiento	100.560,81 €	5,83 %
CAPÍTULO 6	Red de Drenaje	64.794,54 €	3,76 %
CAPÍTULO 7	Red de Alumbrado Público	96.917,22 €	5,62 %
CAPÍTULO 8	Red de Baja Tensión	86.339,06 €	5,01 %
CAPÍTULO 9	Centros de Transformación	59.965,60 €	3,48 %
CAPÍTULO 10	Red de Distribución en MT	32.463,94 €	1,88 %
CAPÍTULO 11	Red de Telecomunicaciones	47.358,88 €	2,75 %
CAPÍTULO 12	Señalización	18.169,43 €	1,05 %
CAPÍTULO 13	Red de Riego y Jardinería	112.811,34 €	6,54 %
CAPÍTULO 14	Servicios Afectados	51.826,56 €	3,00 %
CAPÍTULO 15	Seguridad y Salud	17.242,92 €	1,00 %
CAPÍTULO 16	Mobiliario Urbano	1.553,09 €	0,09 %
CAPÍTULO 17	Residuos Sólidos	25.913,28 €	1,50 %
TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL		**1.724.748,66€**	100,00%
Gastos Generales		224.217,32 €	13,00%

Beneficio Industrial	103.484,92 €	6,00%
TOTAL EJECUCIÓN POR CONTRATA	**2.052.450,90 €**	

Asciende el Presupuesto de ejecución por contrata de las obras de urbanización del Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada a la expresada cantidad de Dos millones cincuenta y dos mil cuatrocientos cincuenta euros y noventa céntimos (2.052.450,90 €).

2. PREVISIONES DE CAPITAL PRECISO

PREVISIONES DE CAPITAL PRECISO			
CONCEPTO	**UNIDAD**	**PRECIO UNITARIO**	**TOTAL**
Coste del Suelo	52.592,00 m^2	60,00 €/m^2	3.155.460,00 €
Urbanización	52.592,00 m^2	39,03 €/m^2	2.052.450,90 €
Proyectos y Dirección de Obra (8% de costes de Urb.)	-	-	164.196,07 €
Conexión sistemas externos	-	-	408.632,07 €
Indemnizaciones (Edificaciones)	-	-	0,00 €
SUBTOTAL 1	**-**	**-**	**5.780.739,04 €**
Gastos de Escritura, trasmisiones y varios (4,5 % del Subtotal 1)	-	-	260.133,26 €
TOTAL CAPITAL PRECISO	-	-	**6.040.872,30 €**

3. RENTABILIDAD DE LA INVERSIÓN

El aprovechamiento lucrativo del Plan Parcial es de **28.926 m^2c** y la superficie total bruta de 52.592 m^2. A partir de estos valores y de los costes generales de actuación, obtenemos los siguientes resultados:

Repercusión por la superficie del plan	52.592,00 m^2	114,87 €/m^2s
Repercusión suelo lucrativo (1)	22.849,00 m^2	245,92€/m^2s
Repercusión sobre edificabilidad	28.926,00 m^2c	208,84 €/m^2c

(1) Suelo neto comercial + suelo de equipamiento

Los precios de mercado permiten pensar en un precio de venta de 300 €/m^2s en las parcelas con uso lucrativo, lo que supone una rentabilidad financiera de la inversión de 21,99%.

Considerando una tasa de actualización (coste de oportunidad) del 5,5%, la rentabilidad financiera neta de la inversión es del 16,49%

Las Palmas de Gran Canaria, Marzo de 2021

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Fdo.: Julio Rodríguez Márquez

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

ANEXOS

ANEXOS

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

ANEXO 1. ESTUDIO AERONÁUTICO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

ANEXO 1. ESTUDIO AERONÁUTICO

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

ANEXO 1.- ESTUDIO AERONÁUTICO. INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA EN EL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE S.U.S.N.O- T2, "LA JURADA", (EL CARRIZAL), EN EL T.M DE INGENIO (GRAN CANARIA)

ESTUDIO AERONÁUTICO

INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA EN EL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE S.U.S.N.O.-T2, "LA JURADA", (EL CARRIZAL), EN EL T. M. DE INGENIO (GRAN CANARIA)

MAYO 2012

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES ..... - 1 -
2. OBJETO DEL ESTUDIO ..... - 1 -
3. SITUACIÓN Y ESTADO ACTUAL DE LOS TERRENOS ..... - 1 -
4. LEGISLACIÓN AERONÁUTICA QUE AFECTA AL USO DE LOS TERRENOS ..... - 4 -
5. SERVIDUMBRES DEL AEROPUERTO (R.D. 417/2011) ..... - 4 -
   5.1. SERVIDUMBRES FÍSICAS O DE AERÓDROMO ..... - 5 -
   5.2. SERVIDUMBRES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS AERONÁUTICAS ..... - 6 -
   5.3. SERVIDUMBRES DE LAS OPERACIONES DE LAS AERONAVES ..... - 6 -
6. SERVIDUMBRES PREVISTAS EN EL PLAN DIRECTOR ..... - 8 -
   6.1. SERVIDUMBRES FÍSICAS O DE AERÓDROMO ..... - 8 -
   6.2. SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS ..... - 8 -
   6.3. SERVIDUMBRES DE LA OPERACIÓN DE AERONAVES ..... - 9 -
7. PROPUESTA DE SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS PARA EL SECTOR S.U.S.N.O.–T2 - 9 -
8. AUTOR DEL DOCUMENTO ..... - 10 -

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA. PLANOS. ..... - 11 -

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA CARTAS DEL AIP ..... - 13 -

ANEXO DE LEGISLACIÓN AERONÁUTICA ..... - 14 -

1. ANTECEDENTES

La entidad Sociedad Inmobiliaria Canaria, S.A. (SOLINCA), tiene intención de promover el Plan Parcial previsto en el Plan General de Ordenación de Ingenio para el desarrollo del Sector de referencia (SUSNO T-2 "La Jurada"), que incluye los terrenos situados en "El Carrizal", dentro del término municipal de la Villa de Ingenio en Gran Canaria, según un planeamiento cuyo alcance se desarrolla en el Documento titulado "PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO DE "LA JURADA" (El Carrizal) T.M. DE INGENIO " redactado por el equipo de arquitectura URBANED, S,L., y que se ajunta al presente Estudio.

Las determinaciones establecidas en el Plan General de Ordenación de Ingenio para el Sector SUSNO T-2 "La Jurada" vienen recogidas en la ficha reguladora correspondiente, que permite la implantación de edificios de hasta tres plantas y 12 metros de altura, para albergar un uso Comercial como uso característico y otros complementarios de oficinas, dotacionales y servicios, y en la cual se advierte que, con carácter previo a cualquier actuación, se hace preciso el informe y autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

A este respecto, en el Plano nº1 del Estudio, puede apreciarse que los terrenos que conforman el Sector SUSNO T-2 "La Jurada" se encuentran próximos al aeropuerto de Gran Canaria y, por tanto afectados, tanto por las servidumbres aeronáuticas definidas por el Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria – Base Aérea de Gando (BOE 31/03/2011), como por las establecidas por su Plan Director (Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001 # BOE 29/09/2001).

2. OBJETO DEL ESTUDIO

El presente Estudio Aeronáutico tiene por objeto dar respuesta al requerimiento establecido en el P.G.O. de Ingenio de realizar un Informe Aeronáutico para su posterior presentación en la D.G.A.C., estudio que debe definir las superficies limitadoras de obstáculos en el Sector SUSNO T-2 "La Jurada", para asegurar que las construcciones que se implanten en los terrenos, cumpliendo con los límites que se establezcan en el Informe, no afectarán a la seguridad de las aeronaves que operen en el Aeropuerto de Gran Canaria, ni a la regularidad de sus maniobras, tanto el configuración actual del aeropuerto como en la prevista en el Plan Directo del mismo, así como que no interfieren en el correcto funcionamiento y la radiación de los equipos de ayuda a la Navegación Aérea.

3. SITUACIÓN Y ESTADO ACTUAL DE LOS TERRENOS

El Plano nº 2 muestra la ubicación de los terrenos, definida mediante las Coordenadas UTM de los vértices, que definen el Sector en estudio: SUSNO T-2 "La Jurada".

Los terrenos del Sector se encuentran ubicados a unos 1.000 m del umbral 03L de la pista de vuelo 03L-21R y a unos 2.500 m del umbral de la nueva pista que se propone en el Plan Director.

El Plano nº 3, muestra, dentro del Plan General de Ordenación de Ingenio, la posición y características urbanísticas de los mismos, que están clasificados como <Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado> T-2. De su observación puede verse que los límites del ámbito de dicho Sector son los siguientes:

NORTE: Suelo rústico de protección territorial, deslinde del Bco. de los Aromeros

SUR: Avda. de Canarias / Ctra. Local que conduce a El Burrero

ESTE: Autovía GC-1 (Las Palmas GC-Puerto Rico).

OESTE: Núcleo urbano de El Carrizal / Calle Mijail Gorbachov

La ilustración 1, obtenida del Documento adjunto al estudio, "PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO DE "LA JURADA" (El Carrizal) T.M. DE INGENIO" ofrece una panorámica de los terrenos del Sector.

En la actualidad, como puede verse tanto en el plano como en la ilustración 1 que se acompaña en este apartado, existe en los terrenos del Sector una edificación consolidada, del Centro Canario de Salud, con altura de entre los 10 y 11 m.

Los terrenos presentan una suave pendiente, descendente hacia el naciente, partiendo de una cota máxima de 58 metros a una mínima de 46 m. Su pendiente media es del 3.5 %. La Ilustración 2 ofrece dos perfiles trasversales, el de inicio y el del final de los mismos.

También puede apreciarse en la información gráfica aportada, que los terrenos de "La Jurada" son colindantes en todo su lindero de Poniente con el barrio de El Carrizal, el cual constituye un núcleo plenamente consolidado tanto por la urbanización como por la edificación, con un alto grado de densidad edificatoria de tres plantas y alturas medias entre 10 y 11 m, las cuales producirán un efecto de apantallamiento sobre la mayoría de los terrenos del Sector.

Ilustración 1
Vista general del Sector

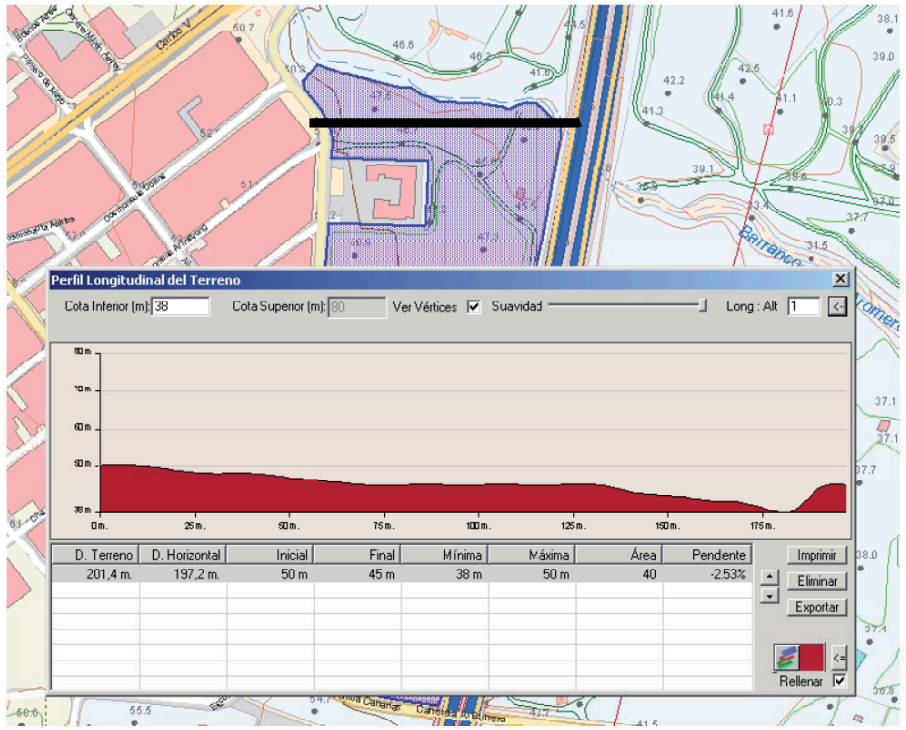


Ilustración 2
Perfiles característicos del terreno

4. LEGISLACIÓN AERONÁUTICA QUE AFECTA AL USO DE LOS TERRENOS

La Ley 48/1960, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio), en su capítulo IX sobre Servidumbres Aéreas, establece que "*los terrenos, construcciones e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en disposiciones especiales referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación*"

La Ley de Servidumbres Aeronáuticas actualmente en vigor en España, se estableció por el Decreto 584/1972, de 24 de Febrero, que sería modificado sucesivamente por el Decreto 2490/1974, de 9 de Agosto y por el Real Decreto 1541/2003 de fecha 5 de diciembre de 2003 (BOE nº 303, de 19 de diciembre de 2003).

El Real Decreto 1541/2003 dispone en su Artículo primero:

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

"*Artículo séptimo*:

1. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.

2. No obstante, el Ministerio de Defensa o el Ministerio de Fomento, según corresponda, podrá autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superando dichos límites, los estudios aeronáuticos requeridos por la autoridad aeronáutica civil o militar competente acrediten no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves. Asimismo, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en los supuestos de apantallamiento, tal y como se determina en el artículo noveno."

Las Servidumbres Aeronáuticas propias, y en vigor, para el Aeropuerto de Gran Canaria - Base Aérea de Gando, son las establecidas en el Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo, que actualizó anteriores servidumbres aeronáuticas existentes para el aeropuerto.

La legislación aeronáutica anterior se complementa con la legislación contenida en la Orden del Ministerio de la Presidencia del 20 de Septiembre de 2001 (BOE núm. 234, de 29 de septiembre).que aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, sus usos territoriales y sus servidumbres.

El Anexo Legislativo que acompaña el Estudio contiene los textos completos de las leyes referenciadas.

5. SERVIDUMBRES DEL AEROPUERTO (R.D. 417/2011)

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972, las servidumbres aeronáuticas de un aeropuerto, se dividen en tres clases:

- *servidumbres físicas o de aeródromo,*

- *servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y*
- *servidumbres de la operación de las aeronaves.*

Los Planos nº 4 y 5 que se adjuntan, desarrollan gráficamente, en el entorno del Sector SUSNO T-2, las servidumbres del aeropuerto de Gran Canaria establecidas en el Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo.

- El Plano nº 4 hace referencia a las servidumbres físicas y radioeléctricas.
- El Plano nº 5 muestra las servidumbres operativas.

Es importante indicar que según el mismo Decreto 584/1972 un objeto se considera que está apantallado cuando:

- *Se encuentre situado por debajo del plano que pasa por el punto más elevado del obstáculo que sirve de apantallamiento y forma una pendiente negativa del 10% con la horizontal que pasa por dicho punto, cualquiera que sea la dirección que se encuentre respecto al aeródromo (excepto en sentido contrario a la dirección del mismo), y a una distancia, medida horizontalmente, no superior a ciento cincuenta metros.*

- *Se encuentra situado dentro del volumen engendrado por la traslación horizontal del contorno del obstáculo que sirve de apantallamiento, en sentido opuesto al que se encuentra al aeródromo, y a una distancia horizontal de dicho obstáculo, no superior a ciento cincuenta metros.*

En los siguientes subapartados se procederá a determinar, de acuerdo con estos conceptos, la incidencia en el Sector en estudio, de la totalidad de las servidumbres del aeropuerto.

5.1. Servidumbres físicas o de aeródromo

En el Plano nº6 ofrece a una escala más apropiada a las dimensiones de la superficie del sector, la superposición de los dos elementos en estudio, la configuración de los terrenos y las servidumbres en la zona.

En el Plano nº 7 se han representado exclusivamente las superficies físicas de limitación de obstáculos correspondientes al campo de vuelos existente del aeropuerto. Como puede apreciarse en el citado plano los terrenos del sector se encuentran afectados, en una parte por la superficie horizontal interna de las servidumbres, de cota 61 metros sobre el nivel del mar, y en otra por la superficie de transición.

Se comprueba que el terreno se encuentra a una cota inferior a las de las superficies limitadoras de obstáculos, por lo que la altura de edificación admisible dependerá de la cota de arranque de las mismas (rasante de la urbanización del Sector), y de las permitidas por el apantallamiento de las edificaciones existentes de la urbanización El Carrizal.

En el Plano nº 10 se representan las curvas de nivel correspondientes a las cotas máximas para la regulación de las alturas de las edificaciones que se podrían construir en el terreno afectado por las servidumbres de aeródromo, y que vienen determinadas por el apantallamiento de las edificaciones existentes.

5.2. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

La única instalación radioeléctrica del Aeropuerto que puede resultar afectada por las edificaciones a realizar en los terrenos a urbanizar, es el equipo indicador de pendiente de descenso del sistema de aterrizaje instrumental GP/ILS.

En el Plano nº6 se ha representado el Sector en estudio y las limitaciones de alturas del equipo GP/ILS. Como puede apreciarse en el citado plano, los terrenos se encuentran fuera de la zona de seguridad de esta instalación, aun cuando se vean afectados parte de ellos por la zona de limitación de alturas.

En el mencionado Decreto 584/1972, de 24 de Febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, en su Capítulo II, Artículo decimoquinto, Apartado a), se establece lo siguiente: "Zona de limitación de alturas.- En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes".

La parte de terreno afectado por las servidumbres del GP/ILS, perfora el plano de la superficie de limitación de alturas, del orden de los 20 metros.

Esto plantea la consideración de que la construcción en los terrenos estudiados al encontrarse en un borde del sector de radiación y con edificaciones cercanas de más altura, algunas de ellas en el mismo sector de radiación del GP/ILS difícilmente podrían interferir en el actual funcionamiento del GP/ILS.

En todo caso para evitar posibles reflexiones esporádicas de las ondas electromagnéticas en los nuevos edificios, se evitará en lo posible el empleo en su construcción de grandes superficies metálicas, como cubiertas de chapa metálica, paneles metálicos verticales en las fachadas etc. Así mismo, si los motores o maquinaria que se instale en los edificios de uso industrial, se comprueba que pueden causar interferencias radioeléctricas, se les dotaría, si fuese preciso, de los dispositivos adecuados para eliminar dichas interferencias.

5.3. Servidumbres de las operaciones de las aeronaves

Las maniobras de operaciones de aeronaves establecidas para el Aeropuerto de Gran Canaria con las nuevas servidumbres del RD 417/2011, son las incluidas en la publicación A.I.P. del Servicio de Información Aeronáutica, y en la fecha de redacción del Estudio, éstas son las siguientes:

a) IAC - Cartas de aproximación por instrumentos - OACI/APATC-1

- IAC/1 - ILS Z RWY 03L
- IAC/2 - ILS Y RWY 03L
- IAC/3 - LOC Z RWY 03L DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 03R
- IAC/4 - LOC Y RWY 03L DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 03R
- IAC/5 - VOR RWY 03L DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 03R
- IAC/6 - ILS Z RWY 21R
- IAC/7 - ILS Y RWY 21R
- IAC/8 - LOC Z RWY 21R DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 21L

- IAC/9 - LOC Y RWY 21R DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 21L
- IAC/10 - VOR RWY 21R DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 21L
- IAC/11 - NDB RWY 21R DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 21L
- IAC/12 - NDB
- IAC/13 - HI-VOR/DME-ILS/DME A RWY 03L DESPLAZAMIENTO
- LATERAL RWY 03R
- IAC/14 - HI-VOR/DME-ILS/DME B RWY 03L DESPLAZAMIENTO
- LATERAL RWY 03R
- IAC/15 - HI-TACAN A RWY 03R
- IAC/16 - HI-TACAN B RWY 03R
- IAC/17 - HI-TACAN RWY 21L
- IAC/18 - HI-VOR/DME RWY 21R
- DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 21L

Como puede apreciarse en las citadas cartas de aproximación por instrumentos de OACI, en las correspondientes a las aproximaciones instrumentales a las pistas 21R y 21L, los terrenos del Sector SUSNO T-2 "La Jurada" no se encuentran afectados ni por la fase de aproximación a las pistas ni por las frustrada de las maniobras, ya que en todas estas maniobras la aproximación frustrada se realiza en línea recta para dirigirse al DVOR/DME LPC.

En todos los casos la altitud mínima de franqueamiento de obstáculos (OCA) en la aproximación final y por lo tanto en el inicio de la frustrada, descontando el margen mínimo de franqueamiento de obstáculos (MOC), que para aproximaciones frustradas en viraje es de 50 m, supera con amplio margen los 120 m de altitud.

Las maniobras de aproximación instrumental que no son de precisión, en sus fases final y frustrada, los niveles de vuelo, y por lo tanto las alturas de franqueamiento de obstáculos (OCH), están determinados por los obstáculos existentes, más los márgenes de franqueamiento de obstáculos, (MOC). En el presente caso, muy por encima de las cotas de los posibles edificios objeto de este estudio

b) Salidas instrumentales (SID – OACI)

Las salidas en vuelo instrumental están definidas en las correspondientes CARTAS DE SALIDA NORMALIZADA VUELOS POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI:

- AD2-GCLP SID 1.1; para las pistas 03L/03R
- AD2-GCLP SID 2.3; para las pistas 21R/21L

que se adjuntan como documentación gráfica en el anexo específico al final de la memoria. Como se indica en la Carta SID 2.3 las salidas se efectúan en rumbo de pista hasta alcanzar DVOR/DME LPC,

punto donde inician el viraje para proceder a los distintos destinos, con pendiente mínima de ascenso 5% hasta abandonar 1300 ft.

Los terrenos del Sector (La Jurada) no se ven afectados por las superficies de limitación de obstáculos correspondientes a las salidas tanto instrumentales, como en vuelo visual de las pistas en la configuración actual del aeropuerto.

6. SERVIDUMBRES PREVISTAS EN EL PLAN DIRECTOR

Dentro del Estudio, se considera también, como es preceptivo, la valoración de la incidencia que sobre el Sector en estudio pueden suponer las actuaciones previstas a desarrollar en el Plan Director del aeropuerto, con sus correspondientes servidumbres de protección.

El Plan Director, como actuación más destacada, contempla la posible construcción de una pista de 3.100 m paralela a la 03L-21R, situada a una distancia entre ejes de 1.100 metros y desplazada 1.000 en dirección opuesta a los terrenos que se analizan, con lo que el umbral más cercano al Sector en estudio se encuentra sobre los 2.500 m.

El Plano nº 8, muestra gráficamente las servidumbres físicas y radioeléctricas establecidas en el Plan Director y aprobadas por Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001 # BOE 29/09/2001.

6.1. Servidumbres físicas o de aeródromo

En el Plano nº 9, se han representado, a escala más apropiada a la extensión de los terrenos, las superficies físicas de limitación de obstáculos, correspondientes a la configuración prevista del campo de vuelo del Aeropuerto, una vez construida la nueva pista.

De estas nuevas servidumbres en estudio, el área que afecta al Sector, es la Superficie Horizontal Interna, pues las protectoras de despegues y aproximaciones, dada la distancia del sector al umbral más crítico, no presentan afecciones a considerar.

Teniendo en cuenta la mayor altitud de la nueva pista prevista con respecto a las existentes, el Punto de Referencia del Aeropuerto para la nueva configuración tendrá un valor más elevado en su altitud que el actual, por lo que las servidumbres de aeródromo más limitativas para el sector siguen siendo las protectoras de las pistas existentes actualmente.

6.2. Servidumbres radioeléctricas

La única instalación radioeléctrica de la nueva configuración del aeropuerto que pudiera afectar al sector, es la correspondiente al equipo indicador de pendiente de descenso del sistema de aterrizaje instrumental GP/ILS de la nueva pista.

Teniendo en cuenta la distancia del equipo al sector, y que la limitación de alturas generadas por el GP/ILS de dicha pista sería del orden de los 40-50 metros, sobre la cota del terreno, las servidumbres a establecer no supondrían limitaciones a considerar.

6.3. Servidumbres de la operación de aeronaves

El nivel de detalle que proporciona el Plan Director no aporta la definición necesaria para valorar este tipo de servidumbres. Será preciso, cuando se construya la nueva pista, programar nuevas maniobras de aproximación y salidas instrumentales como las existentes. No obstante se estima que estas nuevas maniobras serían semejantes a las actuales, y por lo tanto no presentarían afecciones al sector en estudio.

7. PROPUESTA DE SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS PARA EL SECTOR S.U.S.N.O.–T2

El Plano nº 10 muestra la propuesta de Superficies Limitadoras de Obstáculos que se hace como conclusión del estudio para el Sector SUSNO-T2 "La Jurada", y que resume lo ya expuesto en los distintos apartados precedentes.

Las actuaciones urbanísticas a realizar en los terrenos del Sector de "La Jurada" en el término municipal de Ingenio, serán viables desde el punto de vista de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria en su configuración actual, siempre que no se superen las alturas calculadas y establecidas en esta propuesta, ya que entonces no vulnerarían ninguna de las superficies de limitación de obstáculos, al encontrarse apantallados por edificios ya existentes.

La radioayuda GP/ILS no se vería más afectada de lo que está actualmente ya que el terreno actualmente perfora la superficie de limitación de alturas y los alrededores, también dentro de la zona de limitación de alturas se encuentran a mayor cota y consolidado por edificios más altos que los que se tiene previsto en los terrenos del Estudio.

Para mayor seguridad, se indica a los redactores del desarrollo urbanístico del Sector, que deben incluir indicaciones apropiadas en el mismo para evitar la presencia de grandes superficies metálicas en cubiertas y en paramentos verticales en las fachadas que dan hacia el aeropuerto, con el fin de evitar posibles reflexiones en la radiación de los equipos GP.

Tampoco se afectarían las maniobras de las aeronaves establecidas para este Aeropuerto.

Las servidumbres que se pudieran establecer para la nueva configuración prevista en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria con la construcción de la nueva pista de vuelo paralela no son limitaciones a tener en cuenta al ser más restrictivas las existentes.

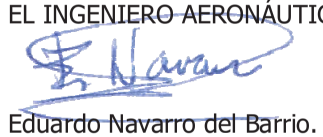
Se estima por todo lo anteriormente expuesto, que no debe existir inconveniente para que estas superficies limitadoras de obstáculos que se proponen sean aprobadas desde el punto de vista de las Servidumbres Aeronáuticas, por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, y por ello incorporadas a las actuaciones urbanísticas previstas a desarrollar en los terrenos del Sector SUSNO T2 "La Jurada", dentro del Término Municipal de Ingenio en cumplimiento de lo expresado en el Plan General de Ordenación de Ingenio para el Sector SUSNO T-2 "La Jurada".

8. AUTOR DEL DOCUMENTO

El presente documento ha sido elaborado por Eduardo Navarro del Barrio, Ingeniero Superior Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid, con número de colegiado 594 en el Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España.

Madrid, mayo de 2.012

EL INGENIERO AERONÁUTICO



Eduardo Navarro del Barrio.
Colegiado Número 0594

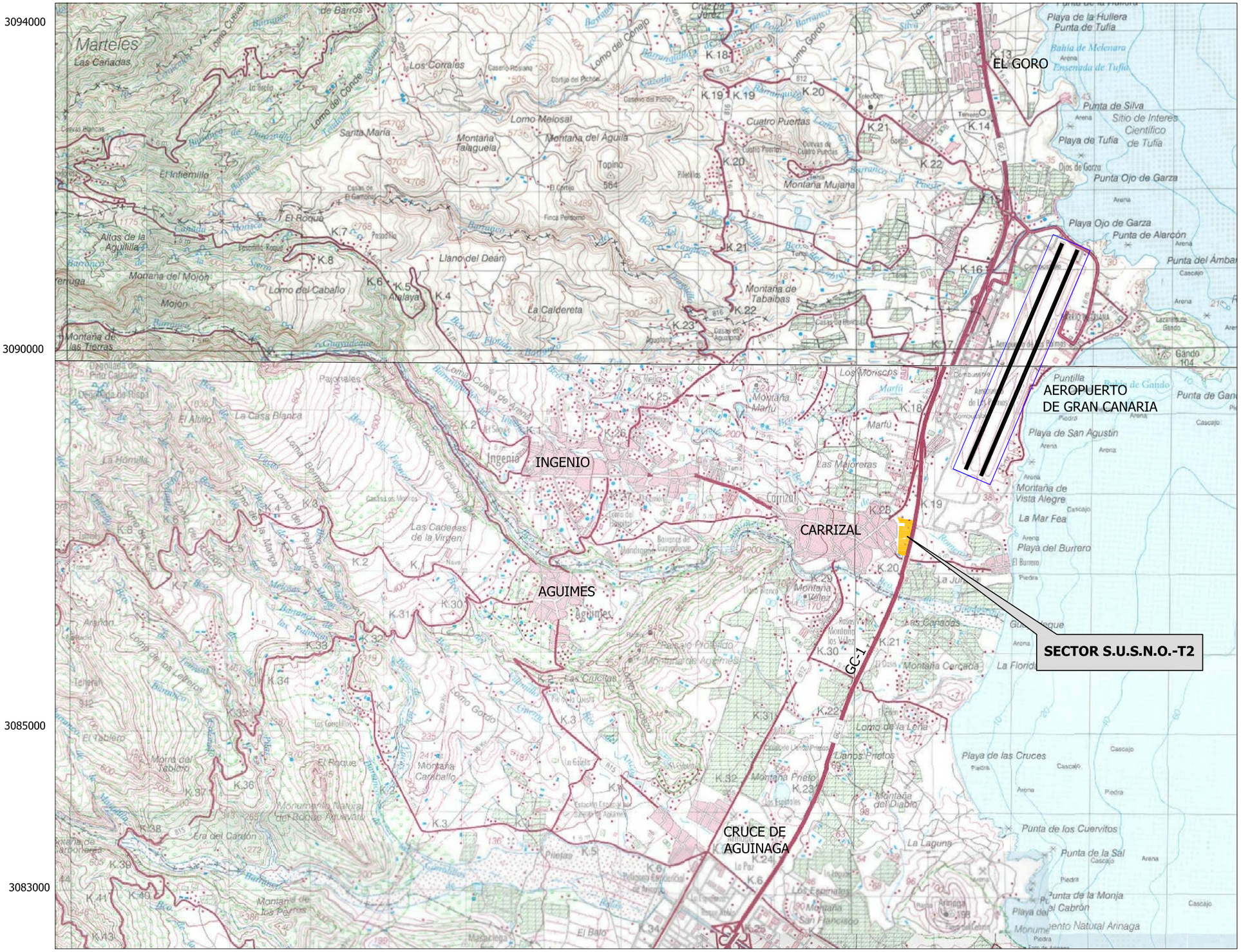
DOCUMENTACIÓN GRÁFICA.

PLANOS.

ESTUDIO AERONÁUTICO: INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA EN EL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE S.U.S.N.O.-T2, "LA JURADA", (EL CARRIZAL), EN EL Tº. MPAL. DE INGENIO – GRAN CANARIA

INDICE DE PLANOS.-

PLANO 1 .....LOCALIZACIÓN E INDICE DE PLANOS
PLANO 2 ..... ESTADO ACTUAL. EMPLAZAMIENTO SECTOR
PLANO 3 ..... CALIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO
PLANO 4 ..... SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS FÍSICAS Y RADIOELÉCTRICAS. ESTADO ACTUAL
PLANO 5 ..... SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS OPERATIVAS. ESTADO ACTUAL
PLANO 6 .....SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS FISICAS Y RADIOELÉCTRICAS. EMPLAZAMIENTO SECTOR
PLANO 7 ..... SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS FISICAS. DETALLE. EMPLAZAMIENTO SECTOR
PLANO 8 .....SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS FISICAS Y RADIOELÉCTRICAS PLAN DIRECTOR
PLANO 9 .....SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS FISICAS Y RADIOELÉCTRICAS. PLAN DIRECTOR. DETALLE
PLANO 10 .....SOLUCIÓN PROPUESTA. SLOs



INDICE DE PLANOS

P-1 LOCALIZACION E INDICE DE PLANOS

P-2 ESTADO ACTUAL EMPLAZAMIENTO SECTOR

P-3 CALIFICACION URBANISTICA DEL SUELO

P-4 SERVIDUMBRES AERONAUTICAS FISICAS Y RADIOELECTRICAS ESTADO ACTUAL

P-5 SERVIDUMBRES AERONAUTICAS OPERATIVAS ESTADO ACTUAL

P-6 SERVIDUMBRES AERONAUTICAS FISICAS Y RADIOELECTRICAS EMPLAZAMIENTO SECTOR

P-7 SERVIDUMBRES AERONAUTICAS FISICAS DETALLE EMPLAZAMIENTO SECTOR

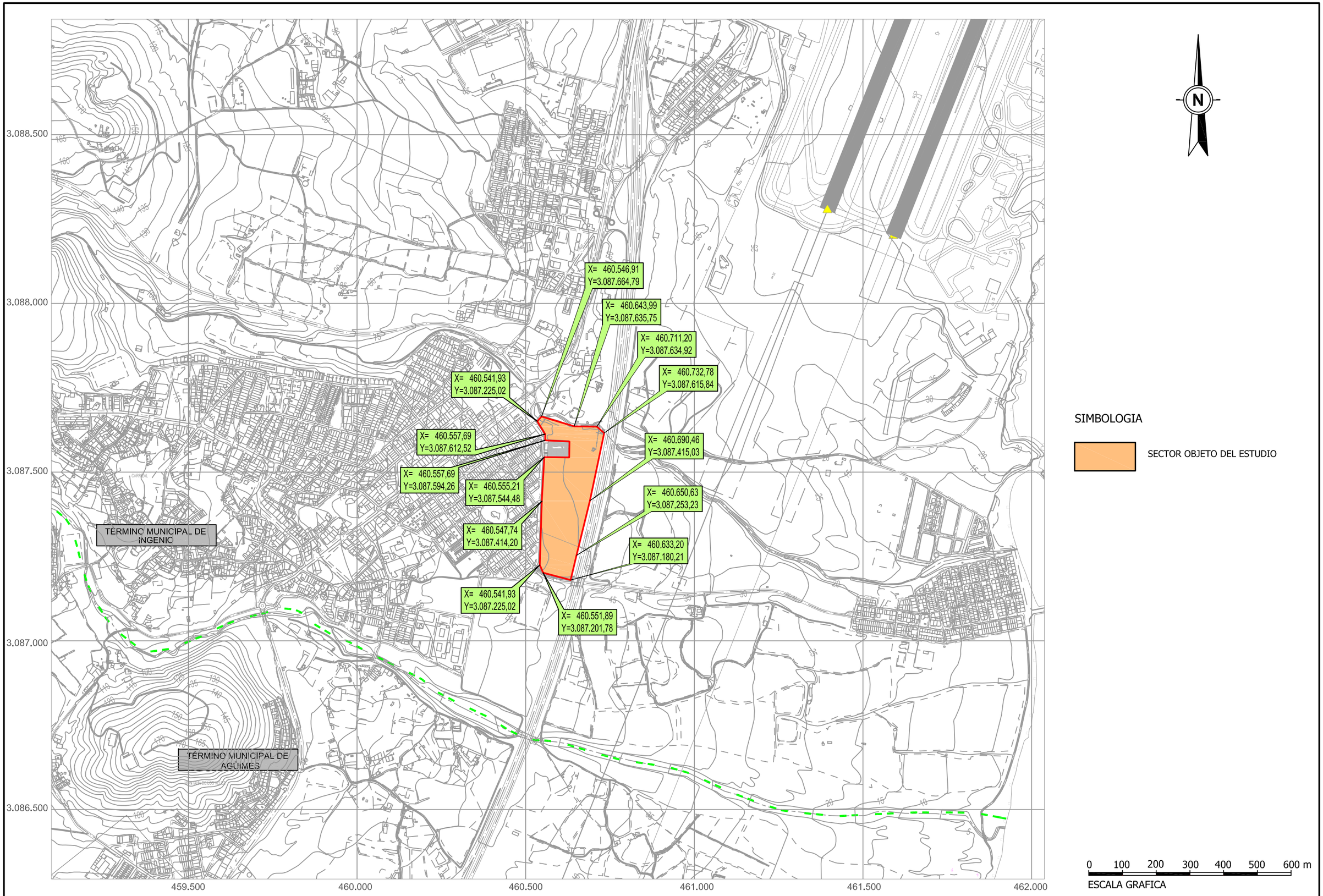
P-8 SERVIDUMBRES AERONAUTICAS FISICAS Y RADIOELECTRICAS PLAN DIRECTOR

P-9 SERVIDUMBRES AERONAUTICAS FISICAS Y RADIOELECTRICAS PLAN DIRECTOR DETALLE

P-10 SOLUCION PROPUESTA. SLOs

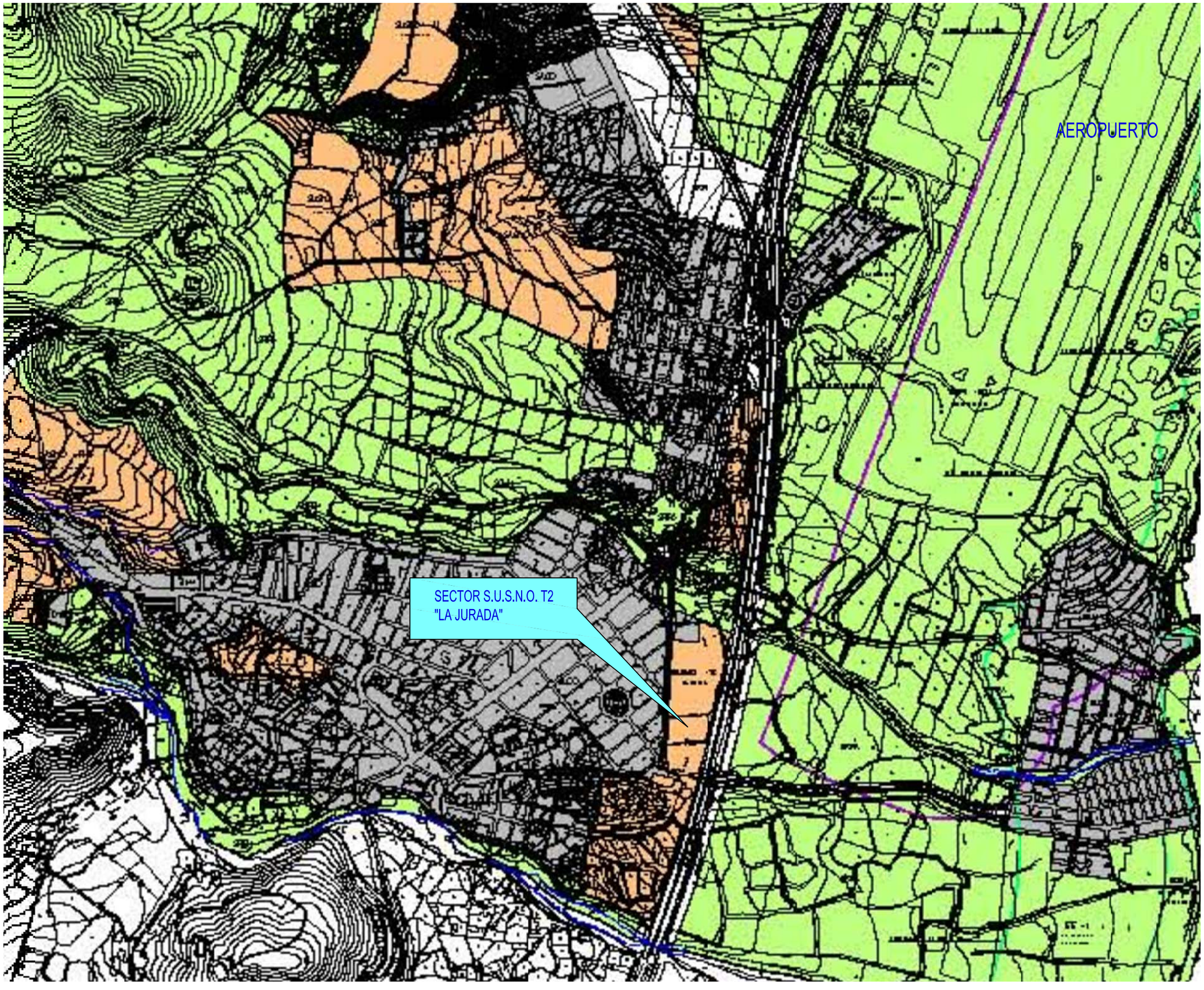
PROYECCIÓN U.T.M. ELIPSOIDE ED-50

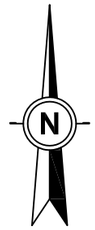
	TALLER DE TRABAJOS TECNICOS, S.A.	ESCALA 1:50.000	ESTUDIO AERONAUTICO SOBRE INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS EN EL SECTOR S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA" (T.M. INGENIO)	FECHA ABRIL 2012	PLANO Nº 1	LOCALIZACION E INDICE DE PLANOS



	TALLER DE TRABAJOS TECNICOS, S.A.	ESCALA 1:10.000	ESTUDIO AERONAUTICO SOBRE INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS EN EL SECTOR S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA" (T.M. INGENIO)	FECHA ABRIL 2012	PLANO Nº 2

ESTADO ACTUAL
EMPLAZAMIENTO SECTOR





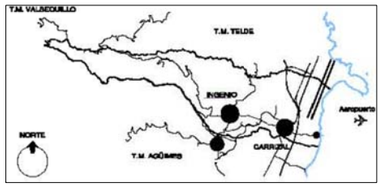
SIMBOLOGIA

SUELO URBANO
- SUCO — SUELO URBANO CONSOLIDADO
- SUNCO — SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
- SUIC — SUELO URBANO DE INTERES CULTURAL

SUELO URBANIZABLE
- SUS — SUELO URBANO SECTORIZADO
- SUSNO — SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO
- SUNS — SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO

SISTEMAS GENERALES
- SGEL — SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES
- SGEQ — SISTEMA GENERAL EQUIPAMIENTOS
- SGAG — SISTEMA GENERAL AGRARIO
- SGPC — SISTEMA GENERAL PECUARIO
- SGA — SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO
- EE — EQUIPAMIENTO EXTRUCTURANTE

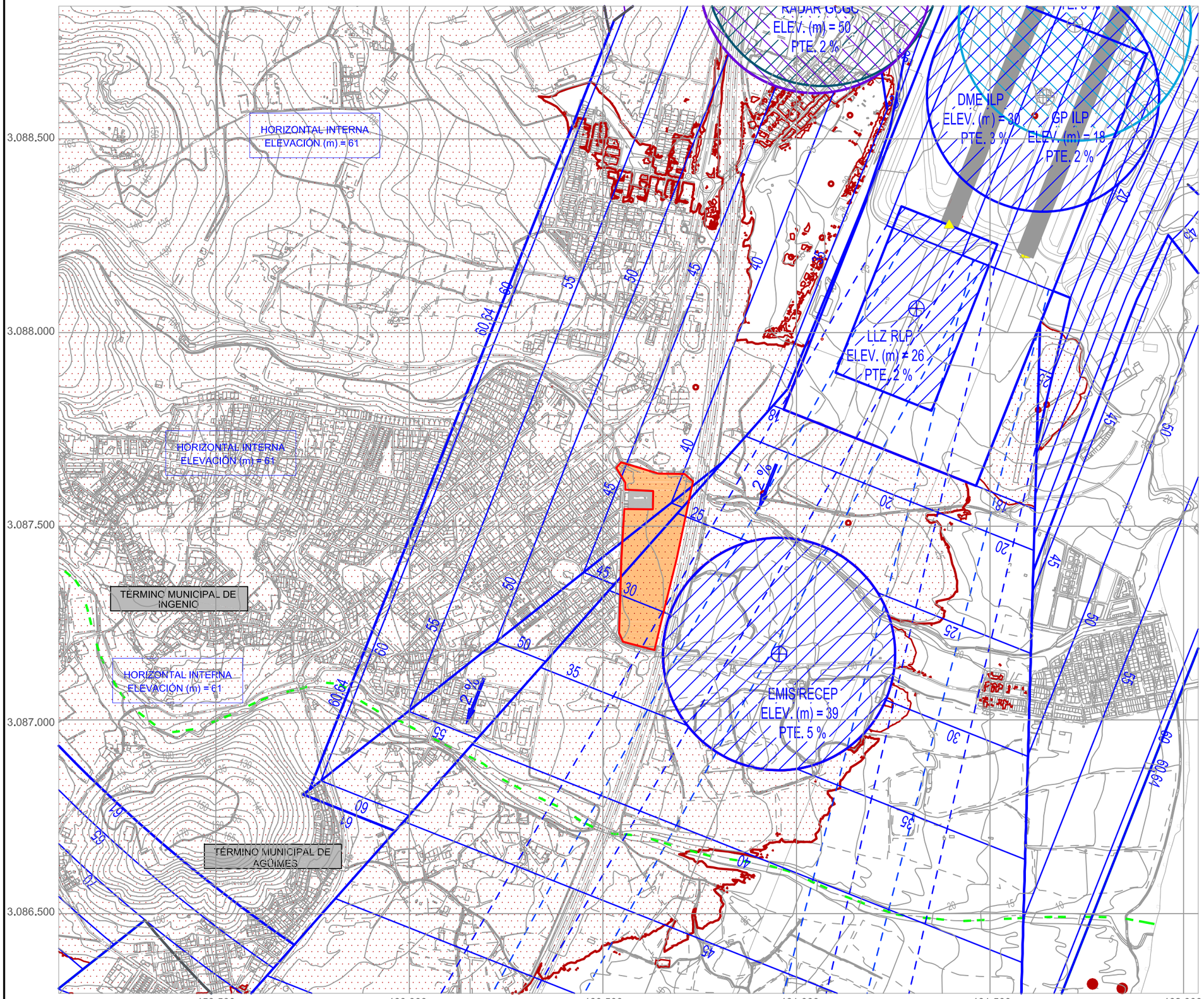
SUELO RÚSTICO
- SRPN — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN NATURAL
- SRPP — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA
- SRPH — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN HIDROLÓGICA
- SRPCO — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN COSTERA
- SRPCU — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN CULTURAL
- SRPA — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN AGRARIA
- SRPE — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE ENTORNOS
- SRPM — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN MINERA
- SRPI — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
- SRPT — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN TERRITORIAL
- AR — SUELO RÚSTICO DE ASENTAMIENTO RURAL
- YA — SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN AGRARIA



0 100 200 300 400 500 600 m

ESCALA GRAFICA

	TALLER DE TRABAJOS TECNICOS, S.A.	ESCALA 1:10.000	ESTUDIO AERONAUTICO SOBRE INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS EN EL SECTOR S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA" (T.M. INGENIO)	FECHA ABRIL 2012	PLANO Nº 3	CALIFICACION URBANISTICA DEL SUELO



N

SIMBOLOGIA

SECTOR OBJETO DEL ESTUDIO

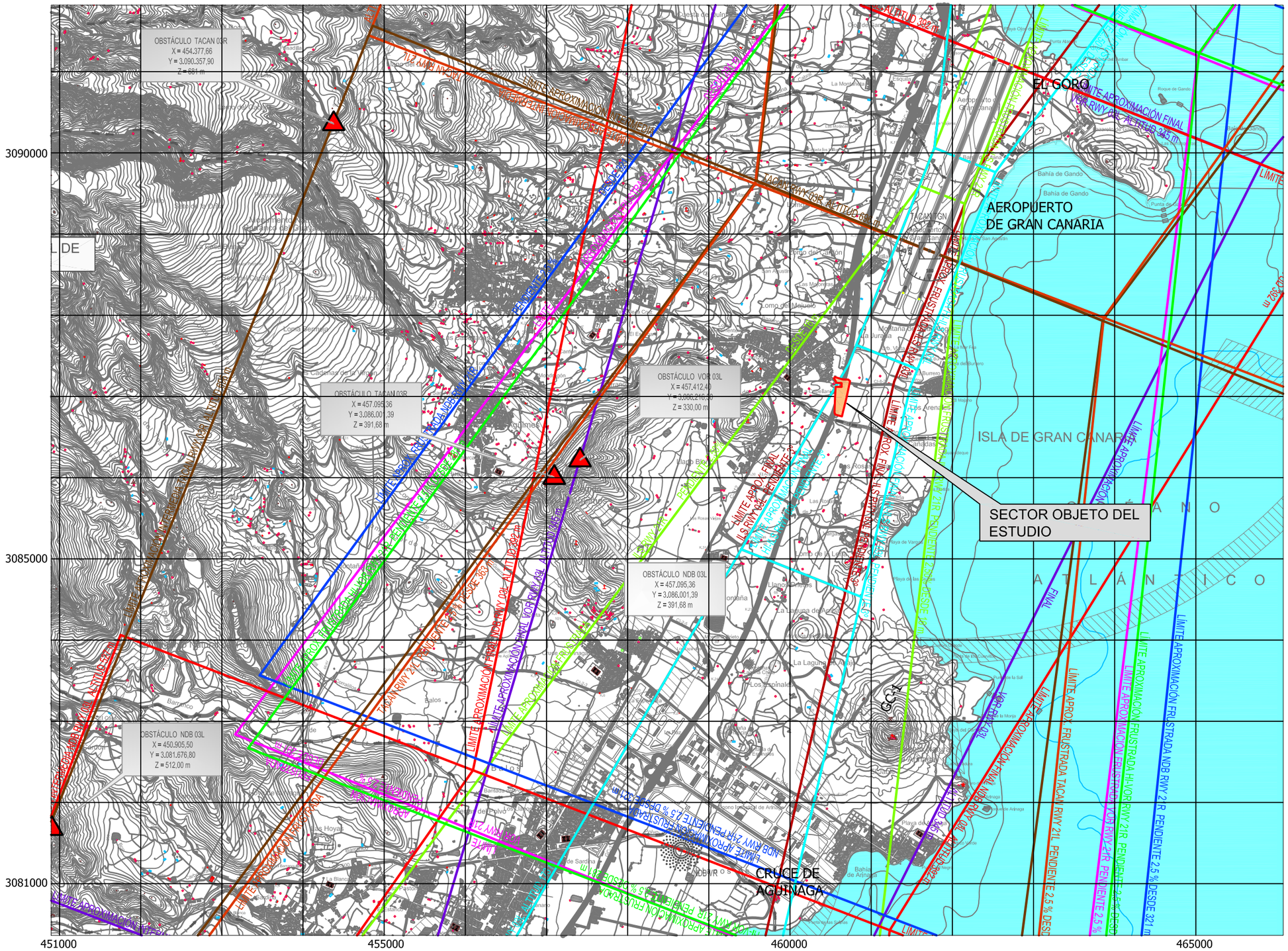
AREA DE VULNERACION DEL TERRENO

0 100 200 300 400 500 600 m

ESCALA GRAFICA

PROYECCIÓN U.T.M. ELIPSOIDE ED–50

TALLER DE TRABAJOS TECNICOS, S.A.	ESCALA 1:10.000	ESTUDIO AERONAUTICO SOBRE INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS EN EL SECTOR S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA" (T.M. INGENIO)	FECHA ABRIL 2012	PLANO Nº 4	SERVIDUMBRES AERONAUTICAS FISICAS Y RADIOELECTRICAS ESTADO ACTUAL

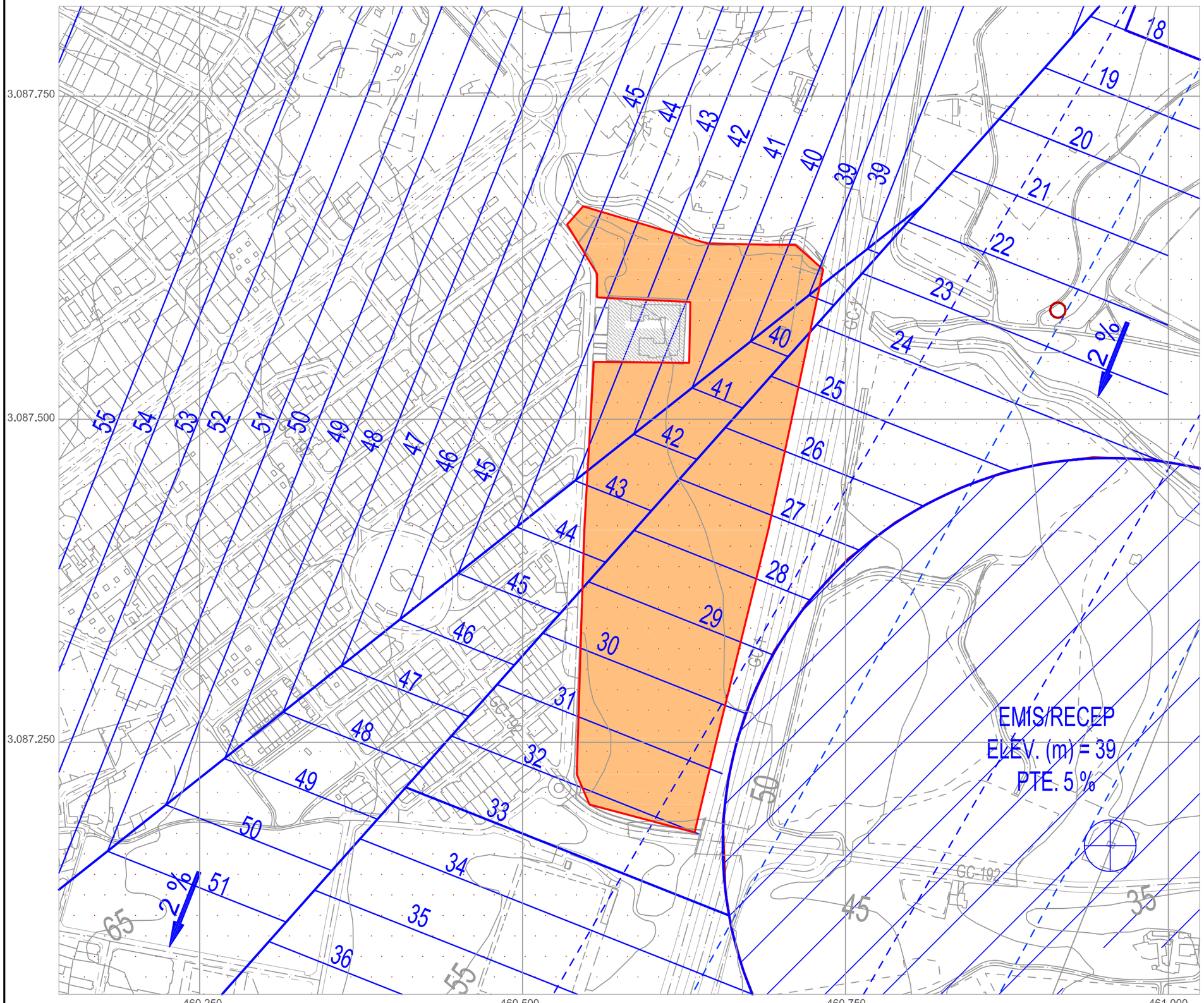


0 1 2 3 4 5 km

ESCALA GRÁFICA

PROYECCIÓN U.T.M. ELIPSOIDE ED–50

	TALLER DE TRABAJOS TECNICOS, S.A.	ESCALA 1:50.000	ESTUDIO AERONAUTICO SOBRE INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS EN EL SECTOR S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA" (T.M. INGENIO)	FECHA ABRIL 2012	PLANO Nº 5	SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS OPERATIVAS ESTADO ACTUAL



TALLER DE TRABAJOS TECNICOS, S.A.	ESCALA 1:3.000	ESTUDIO AERONAUTICO SOBRE INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS EN EL SECTOR S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA" (T.M. INGENIO)	FECHA ABRIL 2012	PLANO Nº 6	SERVIDUMBRES AERONAUTICAS FISICAS Y RADIOELECTRICAS EMPLAZAMIENTO SECTOR

3.087.750

3.087.500

3.087.250

460.250 460.500 460.750 461.000

COTA PARTE SUP. DEL EDIF. 64,70

COTA PARTE SUP. DEL EDIF. 64,39

COTA PARTE SUP. DEL EDIF. 64,79

COTA PARTE SUP. DEL EDIF. 65,95

COTA PARTE SUP. DEL EDIF. 66,08

COTA PARTE SUP. DEL EDIF. 65,90

COTA PARTE SUP. DEL EDIF. 80,21

COTA PARTE SUP. DEL EDIF. 68,17

COTA PARTE SUP. DEL EDIF. 68,79

HORIZONTAL INTERNA
ELEVACIÓN (m) = 61

61 60 55 50 45 40

65 55 50 45 35

GC-3 GC-1 GC-192

N

SIMBOLOGIA

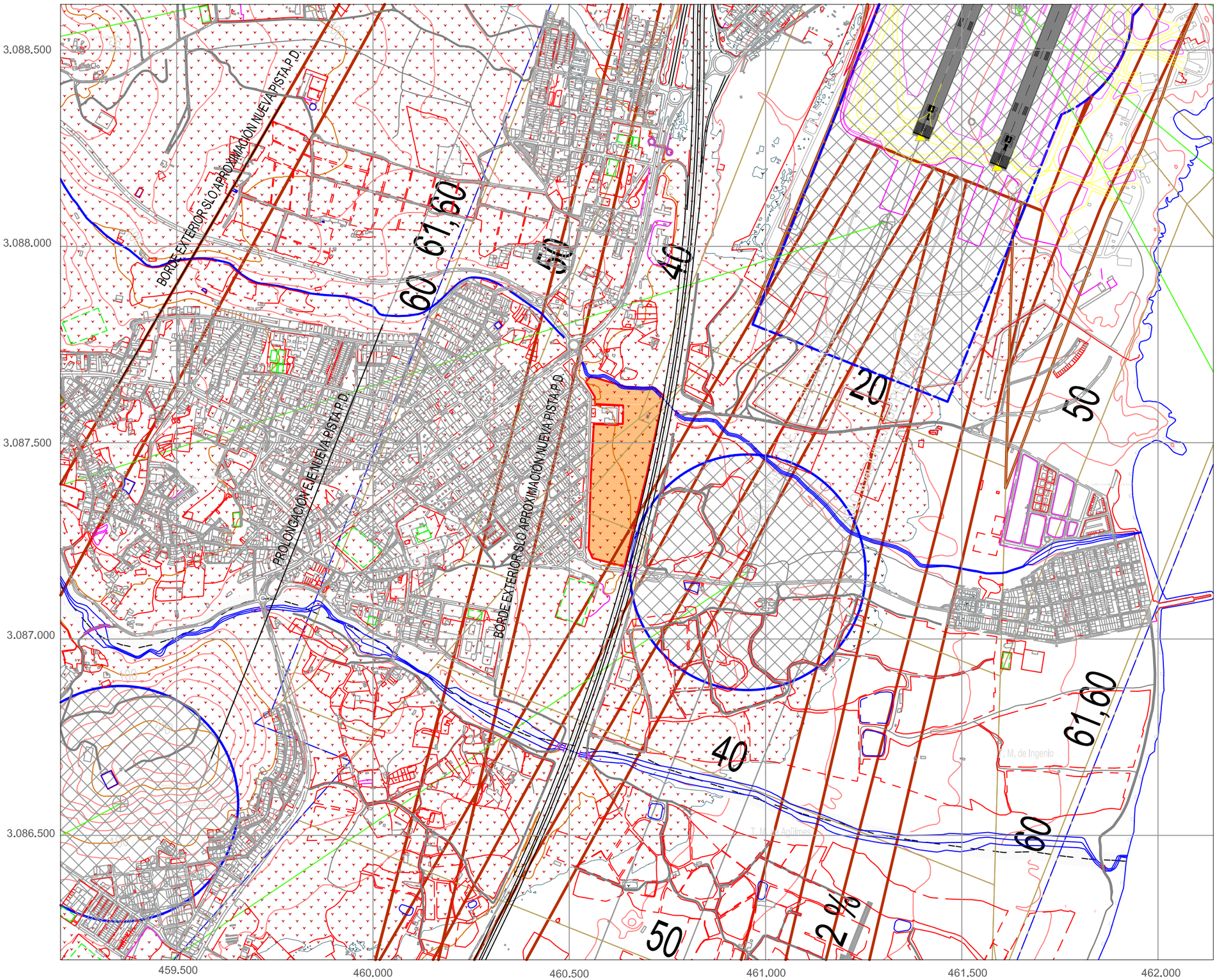
SECTOR OBJETO DEL ESTUDIO

AREA DE VULNERACION DEL TERRENO

0 25 50 75 100 125 150 175 m
ESCALA GRAFICA

PROYECCIÓN U.T.M. ELIPSOIDE ED-50

	TALLER DE TRABAJOS TECNICOS, S.A.	ESCALA 1:3.000	ESTUDIO AERONAUTICO SOBRE INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS EN EL SECTOR S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA" (T.M. INGENIO)	FECHA ABRIL 2012	PLANO Nº 7	SERVIDUMBRES AERONAUTICAS FISICAS DETALLE EMPLAZAMIENTO SECTOR



N

SIMBOLOGIA

SECTOR OBJETO DEL ESTUDIO

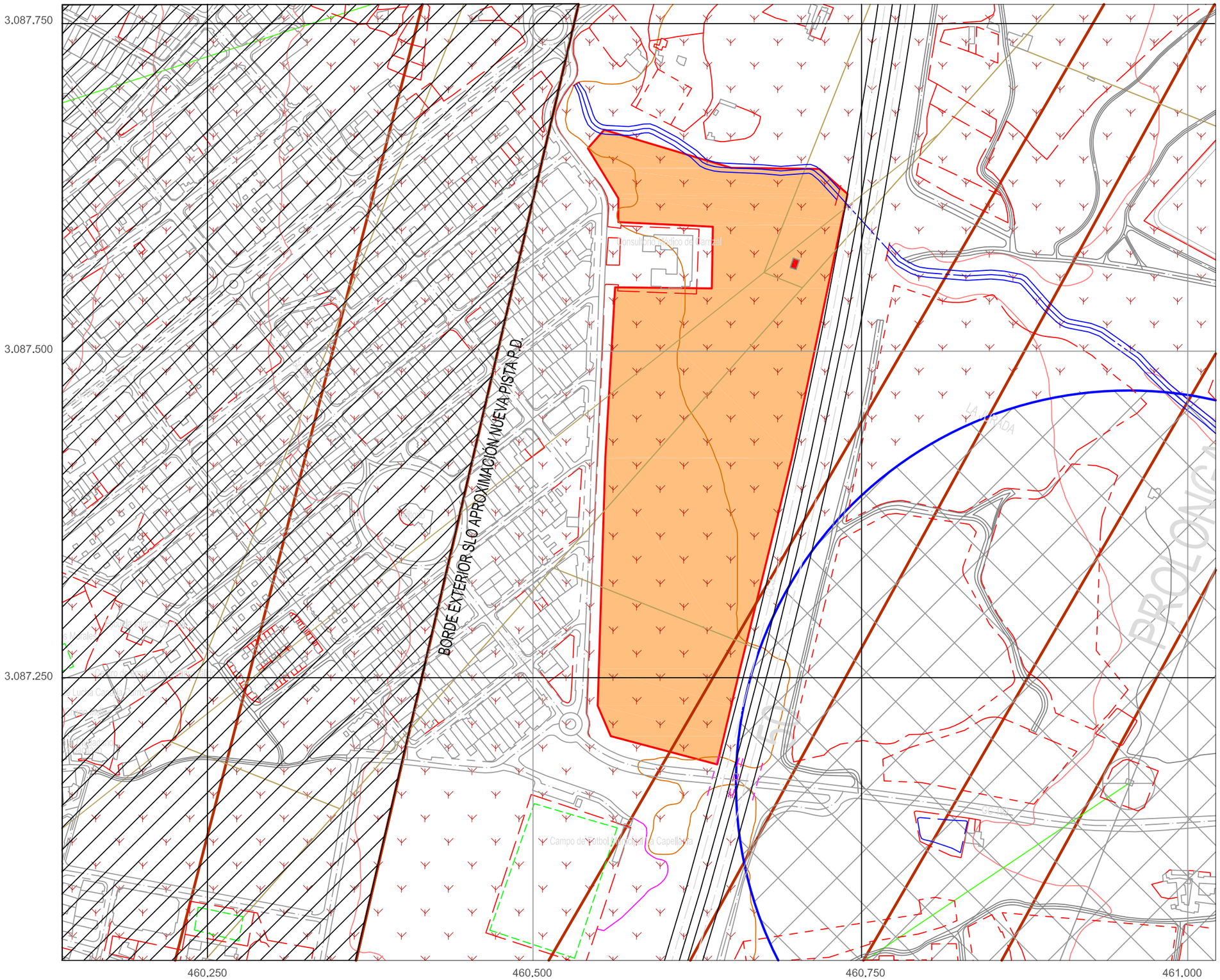
AREA DE VULNERACION DEL TERRENO

0 50 100 150 200 250 600 m

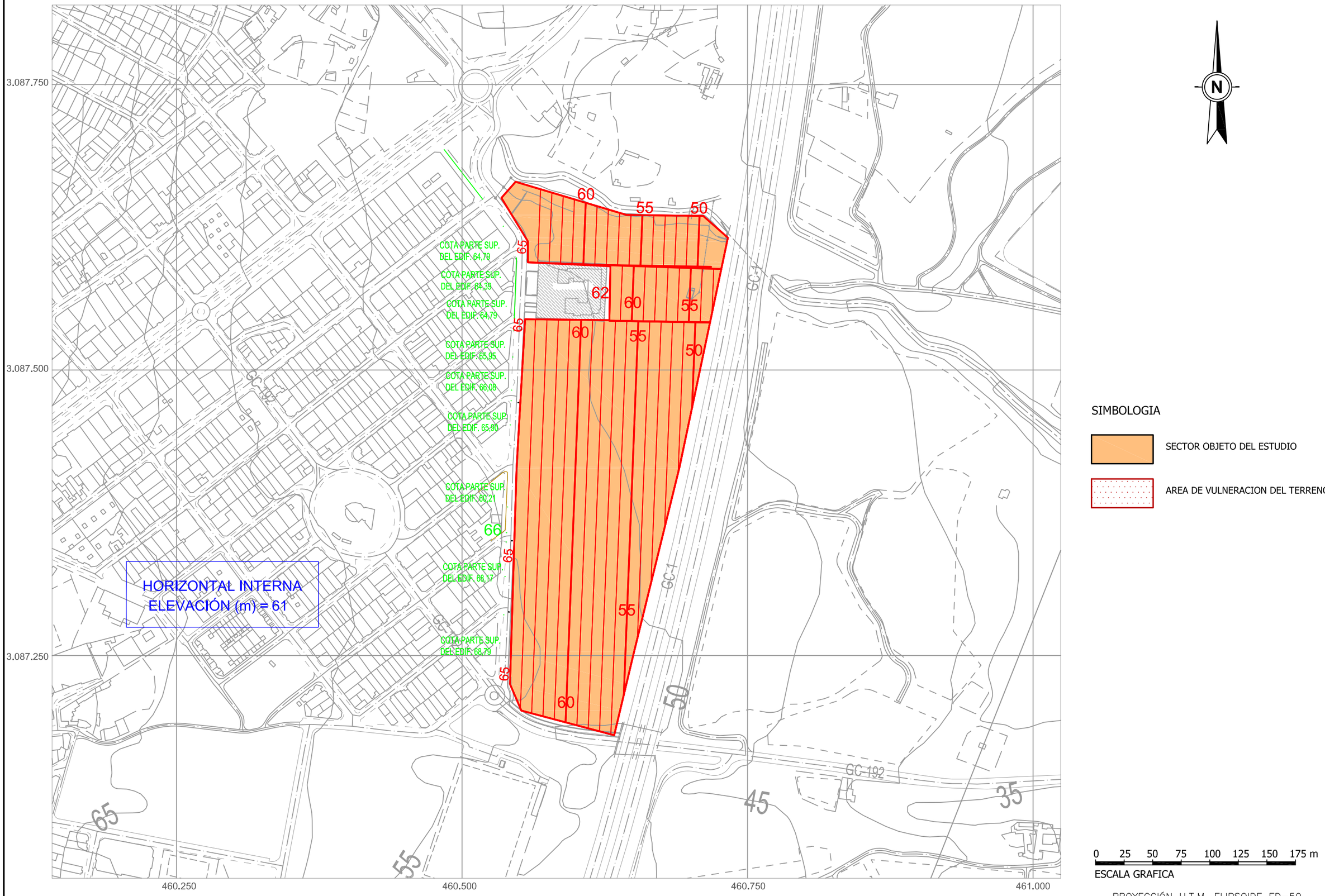
ESCALA GRAFICA

PROYECCIÓN U.T.M. ELIPSOIDE ED-50

	TALLER DE TRABAJOS TECNICOS, S.A.	ESCALA 1:10.000	ESTUDIO AERONAUTICO SOBRE INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS EN EL SECTOR S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA" (T.M. INGENIO)	FECHA ABRIL 2012	PLANO Nº 8	SERVIDUMBRES AERONAUTICAS FISICAS Y RADIOELECTRICAS PLAN DIRECTOR



TALLER DE TRABAJOS TECNICOS, S.A.	ESCALA 1:3.000	ESTUDIO AERONAUTICO SOBRE INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS EN EL SECTOR S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA" (T.M. INGENIO)	FECHA ABRIL 2012	PLANO Nº 9	SERVIDUMBRES AERONAUTICAS FISICAS Y RADIOELECTRICAS PLAN DIRECTOR DETALLE



	TALLER DE TRABAJOS TECNICOS, S.A.	ESCALA 1:3.000	ESTUDIO AERONAUTICO SOBRE INCIDENCIA DE LAS SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS EN EL SECTOR S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA" (T.M. INGENIO)	FECHA ABRIL 2012	PLANO Nº 10	SOLUCION PROPUESTA. SLOs

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

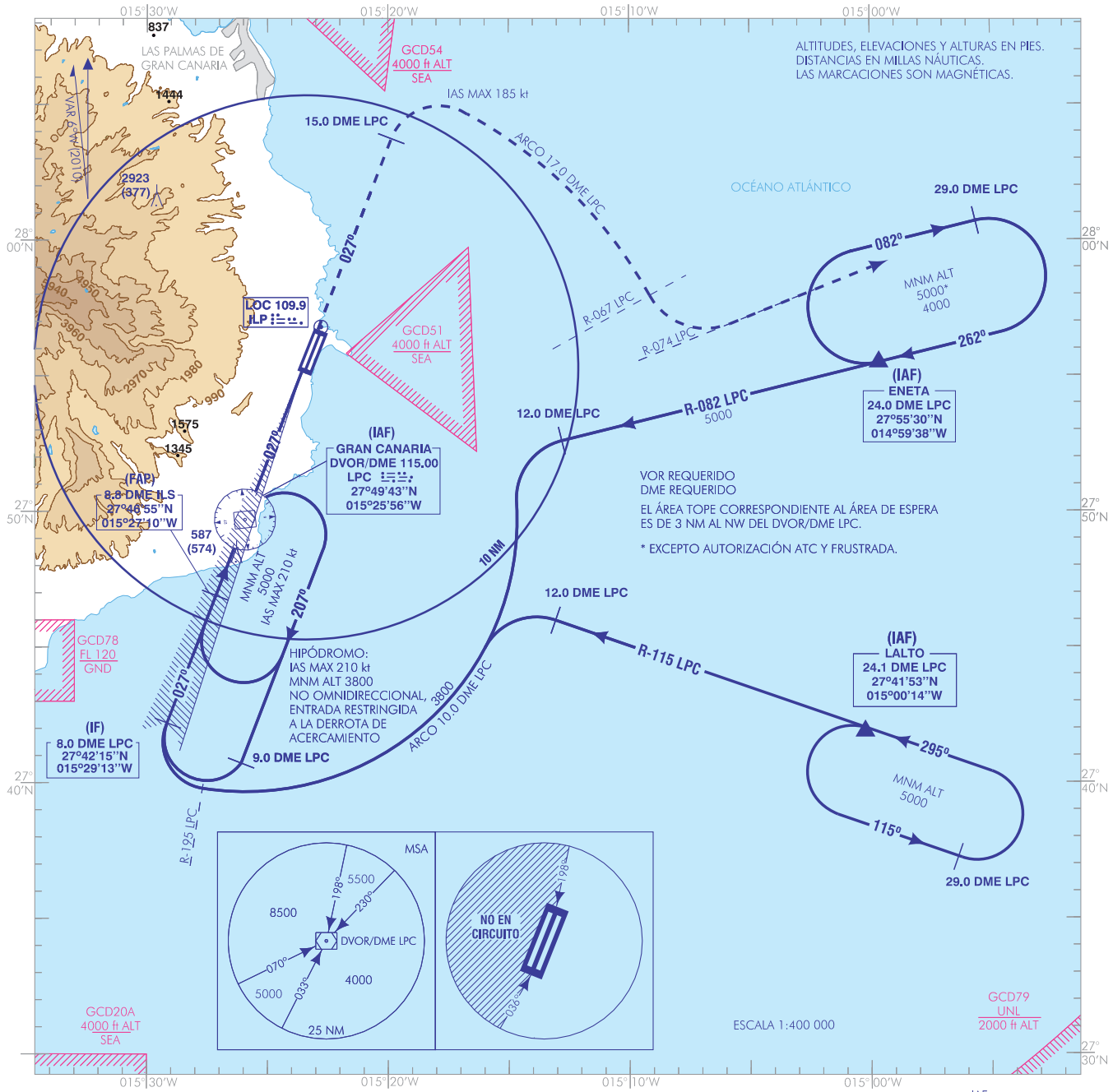
CARTAS DEL AIP

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

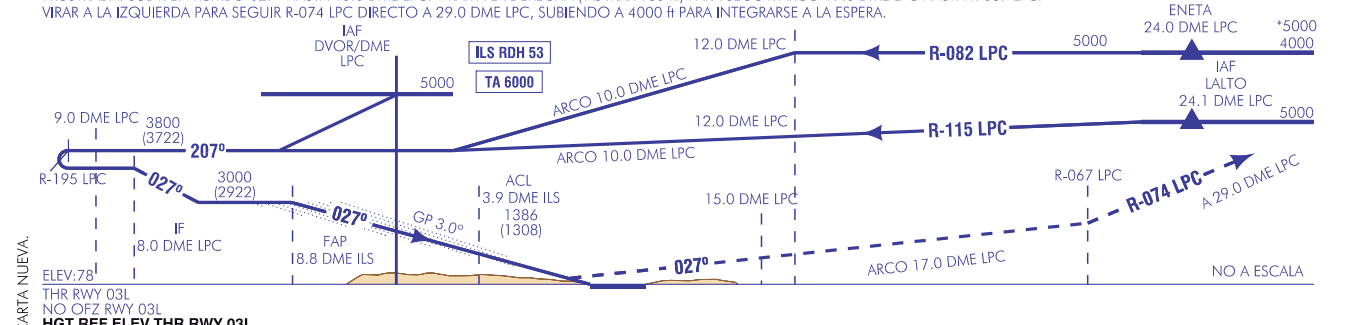
ELEV AD 78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA ILS Z RWY 03L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 027º HASTA 15.0 DME LPC. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR ARCO 17.0 DME LPC HASTA R-067 LPC. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA SEGUIR R-074 LPC DIRECTO A 29.0 DME LPC, SUBIENDO A 4000 ft PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.



HGT REF ELEV THR RWY 03L

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	327 (249)	339 (261)	349 (271)	358 (280)
En circuito (H) sobre 78		980 (910)		1150 (1080)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 8.8 NM	min:s	6:36	5:17	4:24	3:46	3:18	2:56
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5,2%	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA

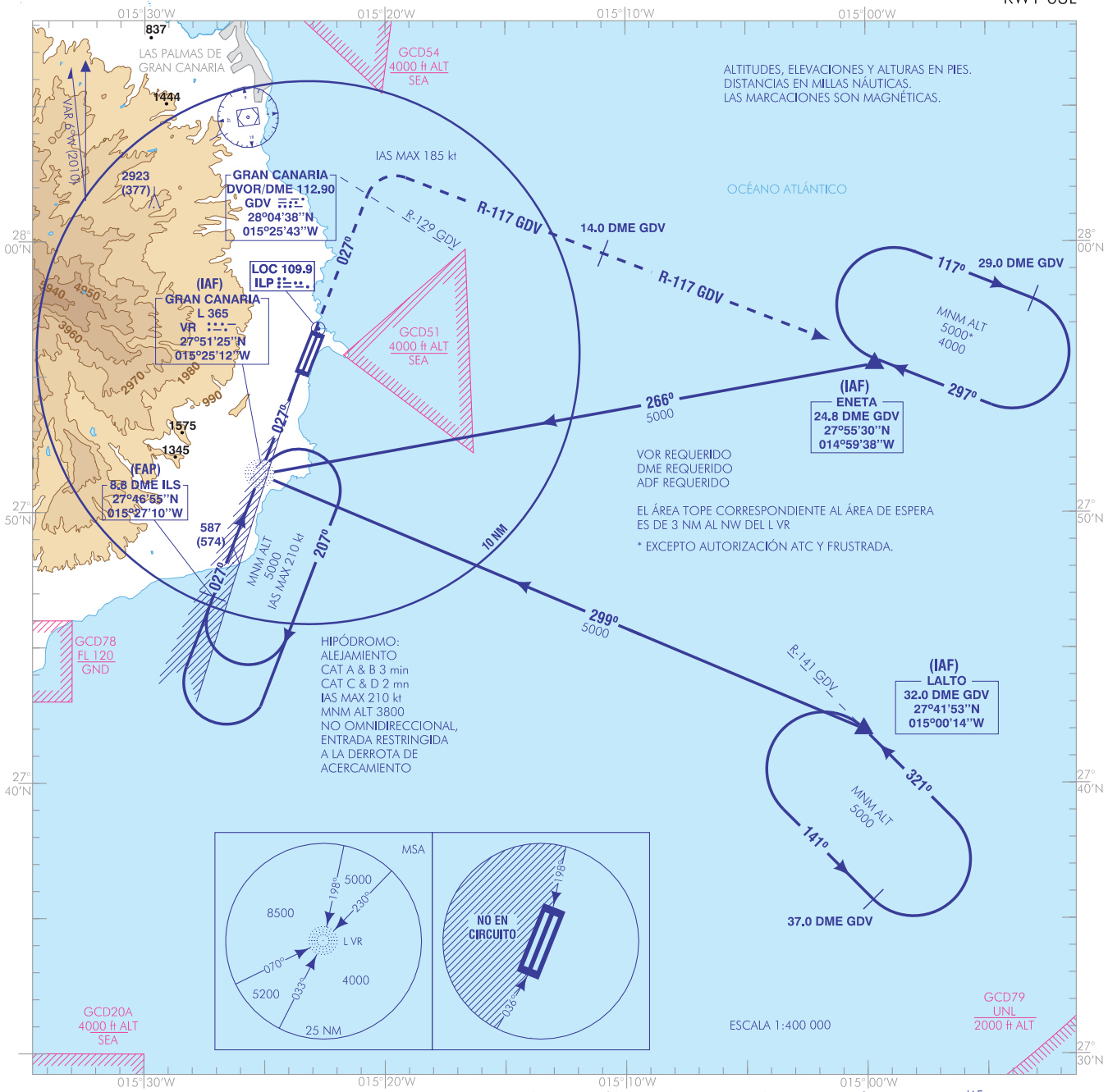
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME
					2740 (2670)	2410 (2340)	2080 (2010)	1750 (1680)	1420 (1350)	1100 (1030)	780 (710)	450 (380)

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

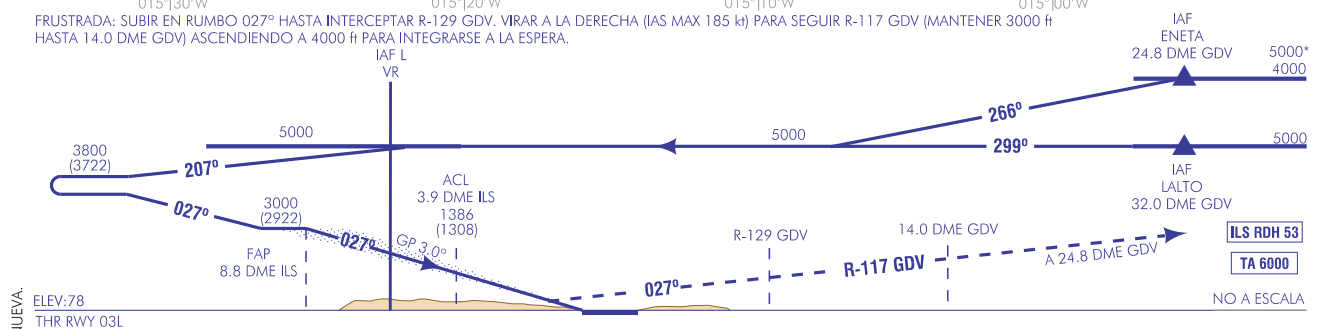
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
ILS Y
RWY 03L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 027° HASTA INTERCEPTAR R-129 GDV. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR R-117 GDV (MANTENER 3000 ft HASTA 14.0 DME GDV) ASCENDIENDO A 4000 ft PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.



CARTA NUEVA.

HGT REF ELEV THR RWY 03L

NO OEZ RWY 03L

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	327 (249)	339 (261)	349 (271)	358 (280)
En circuito (H) sobre 78		980 (910)		1150 (1080)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 8.8 NM	min:s	6:36	5:17	4:24	3:46	3:18	2:56
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5,2%	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA

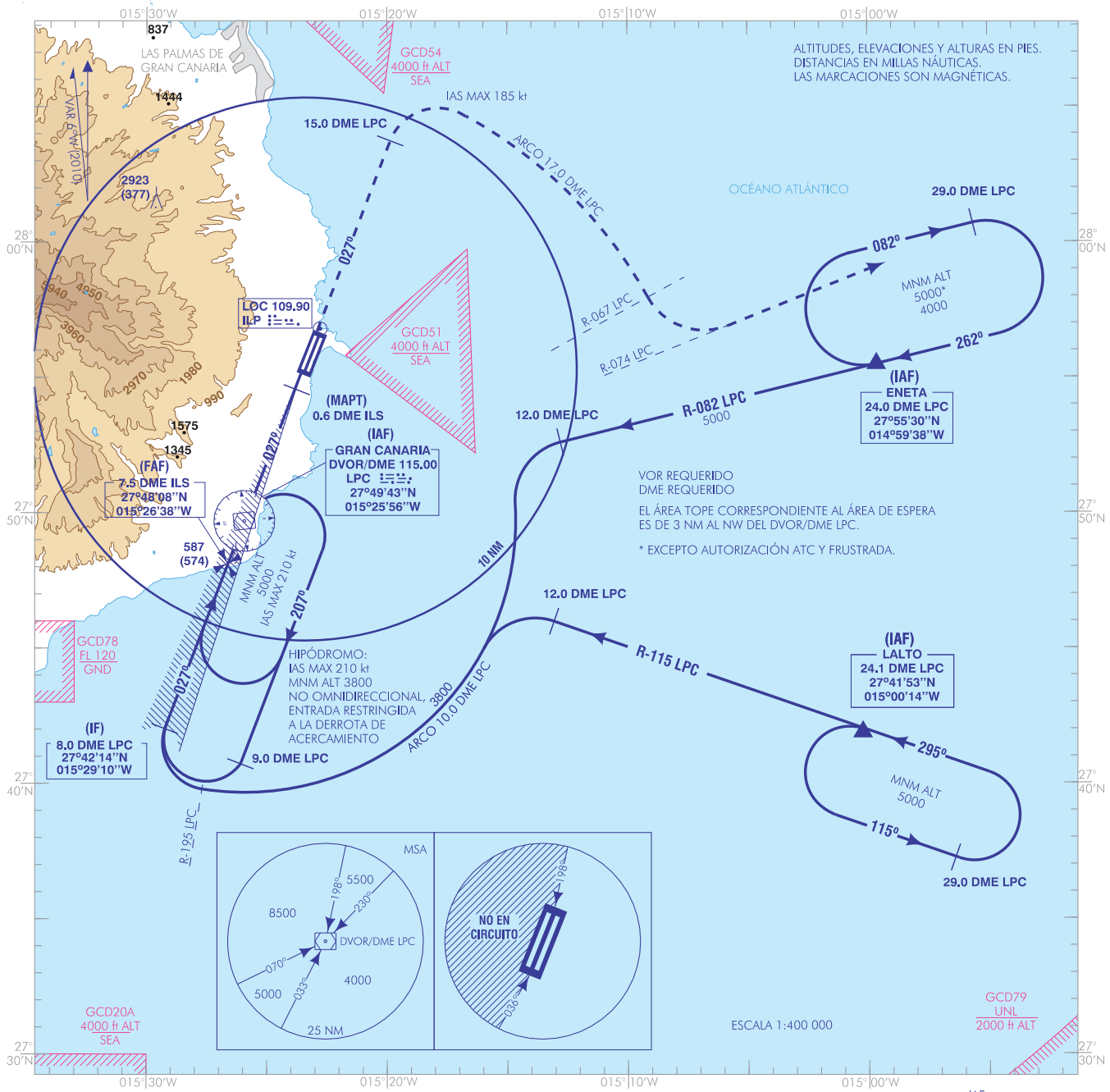
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME
					2740 (2670)	2410 (2340)	2080 (2010)	1750 (1680)	1420 (1350)	1100 (1030)	780 (710)	450 (380)

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

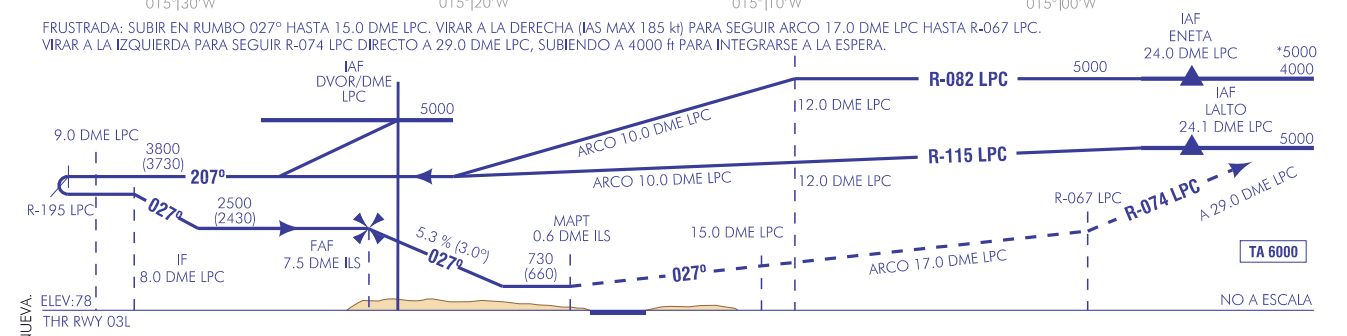
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
LOC Z RWY 03L
DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 03R



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 027° HASTA 15.0 DME LPC. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR ARCO 17.0 DME LPC HASTA R-067 LPC. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA SEGUIR R-074 LPC DIRECTO A 29.0 DME LPC, SUBIENDO A 4000 ft PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.



CARTA NUEVA.

HGT REF ELEV AD

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5 %	730 (660)			
	Side step RWY 03R	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR ÁNGULO DE LA DERROTA ENTRE FNA Y RCL EXCESIVO			
En circuito (H) sobre		980 (910)		1150 (1080)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 7.5 NM	min:s	5:38	4:30	3:45	3:13	2:49	2:30
FAF-MAPT: 6.9 NM	min:s	5:11	4:08	3:27	2:57	2:35	2:18
ROD: 5,3%	ft/min	431	538	646	754	861	969

ALT/HGT DME (ILS) FNA

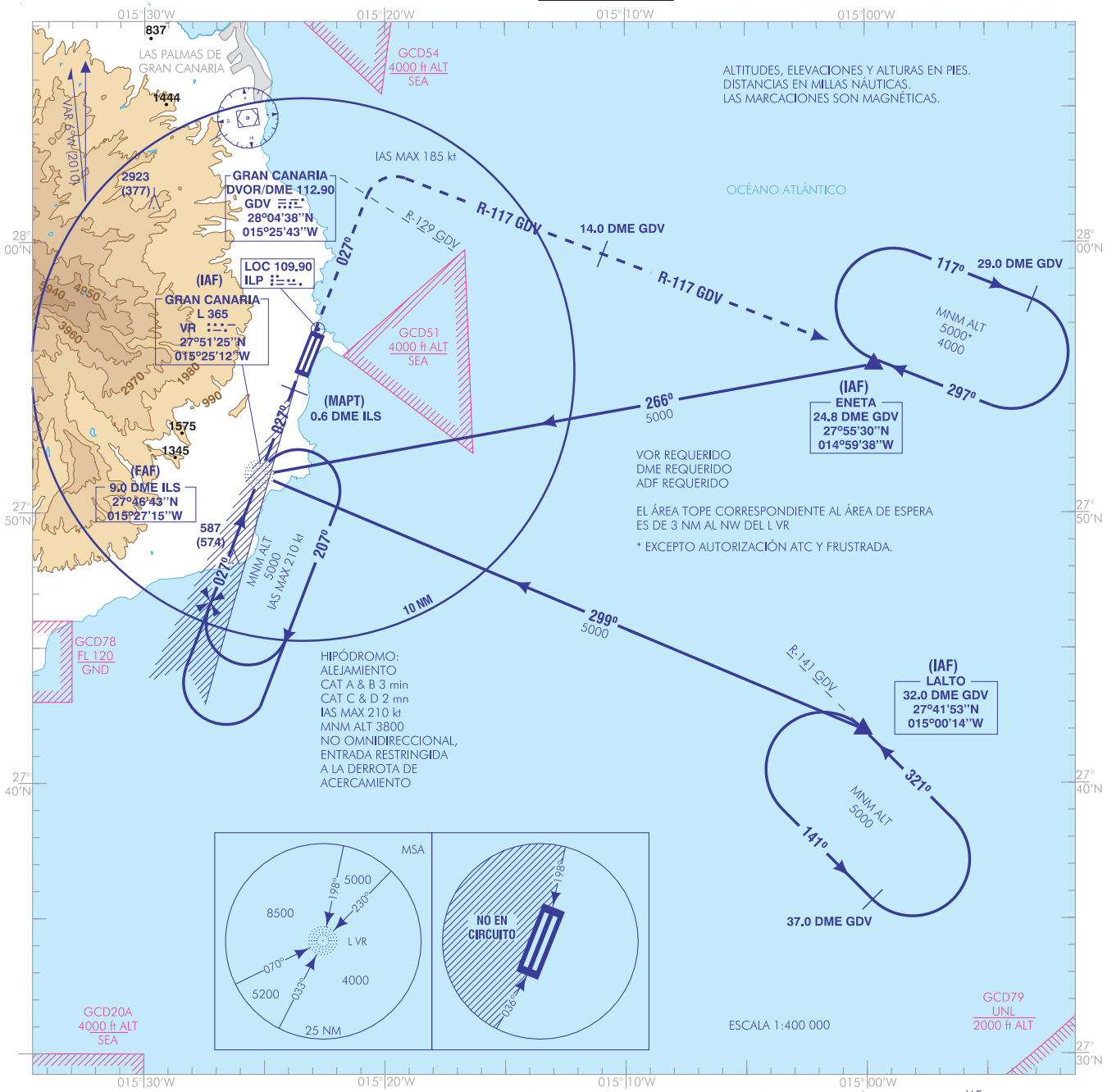
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME
						2390 (2320)	2070 (2000)	1750 (1680)	1420 (1350)	1100 (1030)	780 (710)	

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

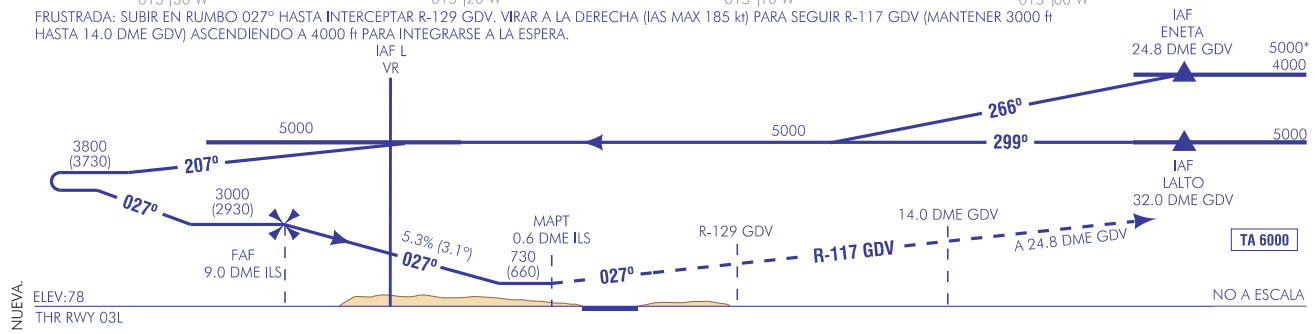
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
LOC Y RWY 03L
DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 03R



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 027° HASTA INTERCEPTAR R-129 GDV. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR R-117 GDV (MANTENER 3000 ft HASTA 14.0 DME GDV) ASCENDIENDO A 4000 ft PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.



HGT REF ELEV AD

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5 %	730 (660)			
	Side step RWY 03R				
En circuito (H) sobre		980 (910)		1150 (1080)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 9.0 NM	min:s	6:46	5:25	4:31	3:52	3:23	3:00
FAF-MAPT: 8.4 NM	min:s	6:19	5:03	4:13	3:37	3:09	2:48
ROD: 5.3%	ft/min	432	540	648	756	864	972

ALT/HGT DME (ILS) FNA

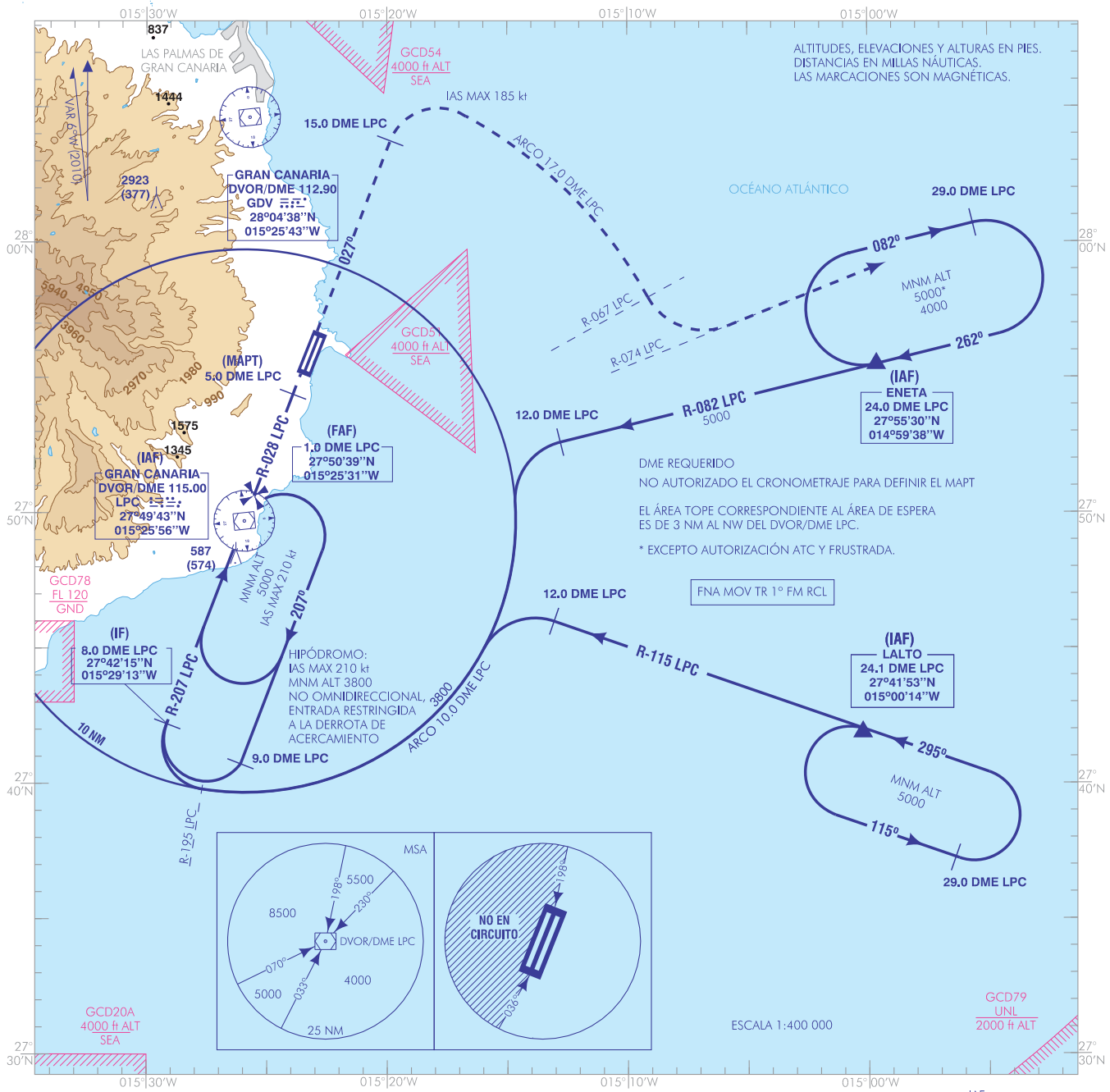
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME
					2720 (2650)	2400 (2330)	2080 (2010)	1750 (1680)	1430 (1360)	1100 (1030)	780 (710)	

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

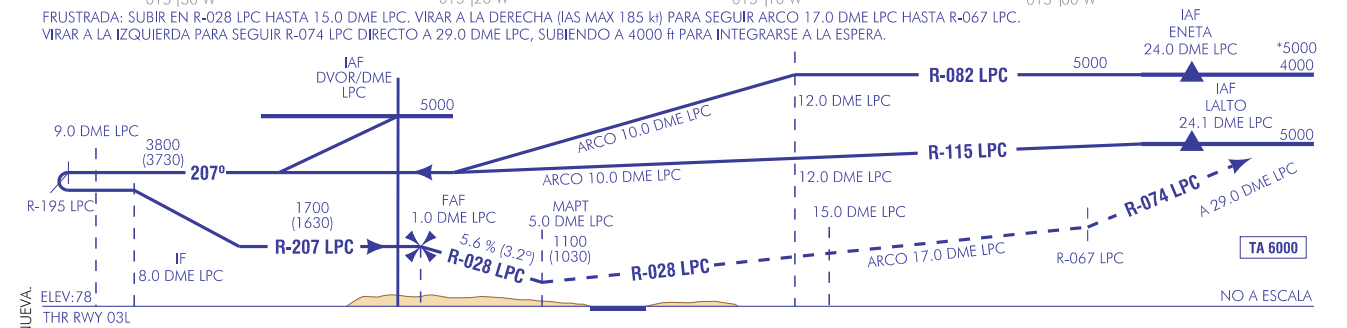
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
VOR RWY 03L
DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 03R



FRUSTRADA: SUBIR EN R-028 LPC HASTA 15.0 DME LPC. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR ARCO 17.0 DME LPC HASTA R-067 LPC. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA SEGUIR R-074 LPC DIRECTO A 29.0 DME LPC, SUBIENDO A 4000 ft PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.



HGT REF ELEV AD

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5 %	1100 (1030)			
	Side step RWY 03R				
En circuito (H) sobre		1300 (1230)	1560 (1490)	1660 (1590)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.6%	ft/min	452	564	677	790	903	1016

ALT/HGT DME (LPC) FNA

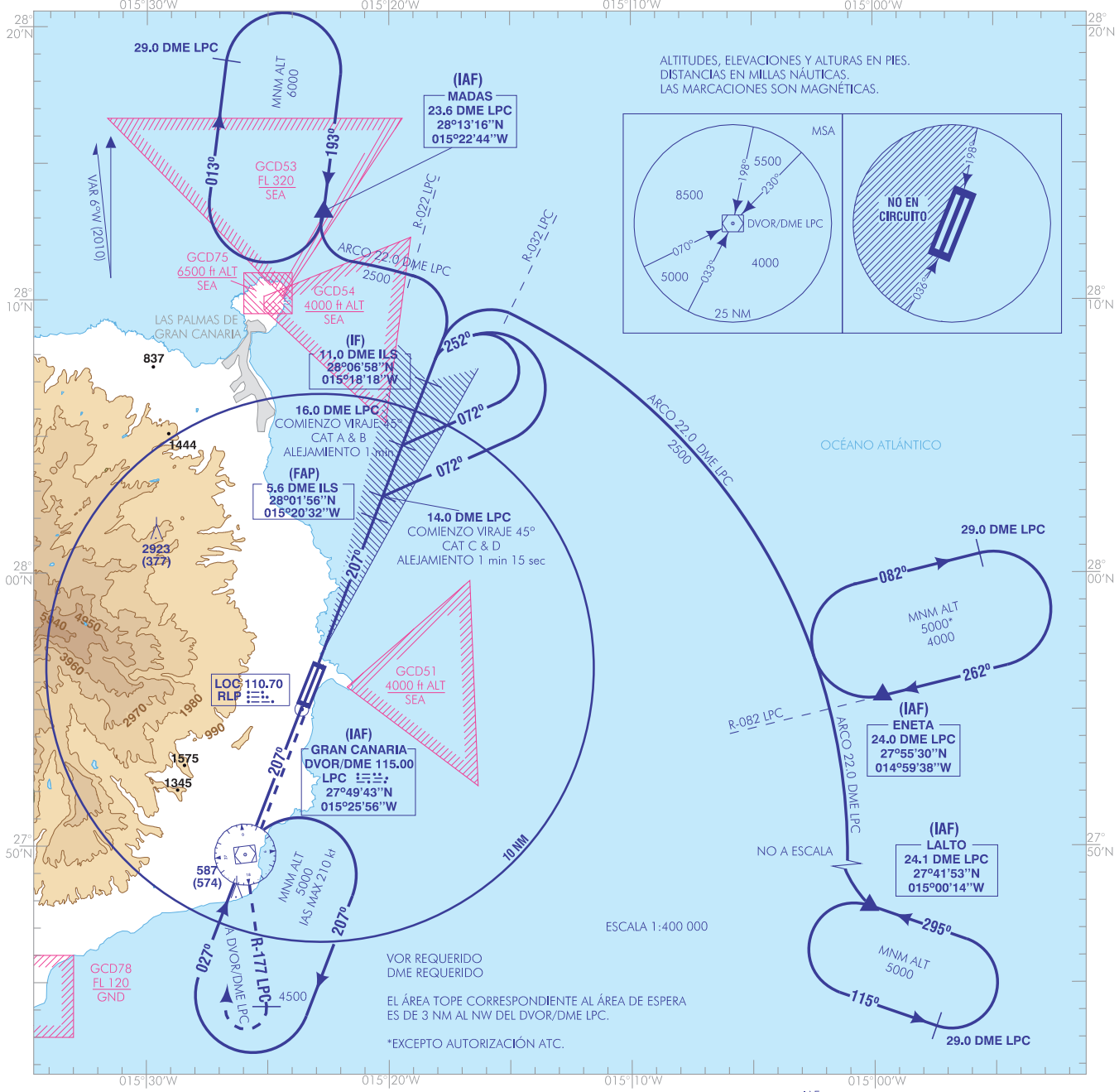
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME
											1420 (1350)	

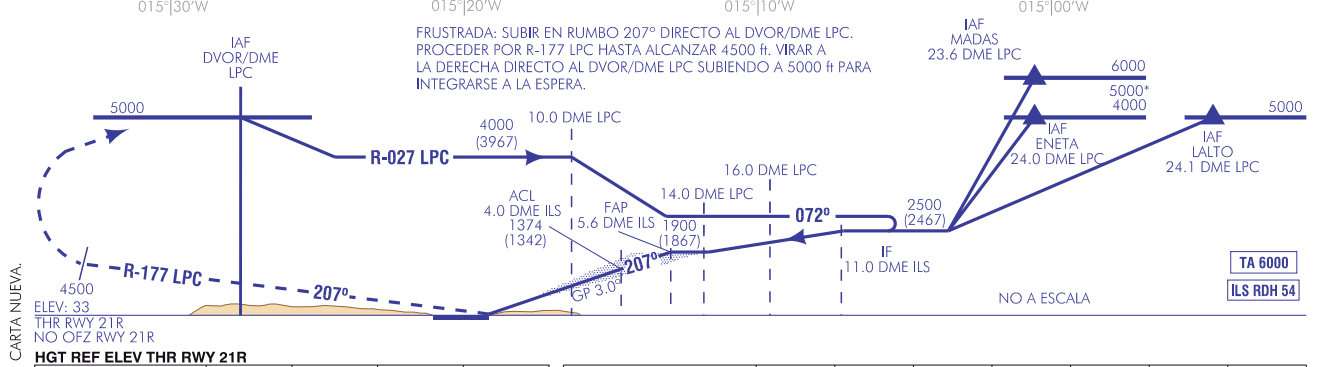
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
ILS Z
RWY 21R





HGT REF ELEV THR RWY 21R

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	316 (283)	328 (295)	336 (303)	347 (314)
En circuito (H) sobre 78		1500 (1430)		1540 (1470)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 5.6 NM	min:s	4:12	3:22	2:48	2:24	2:06	1:52
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2%	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA

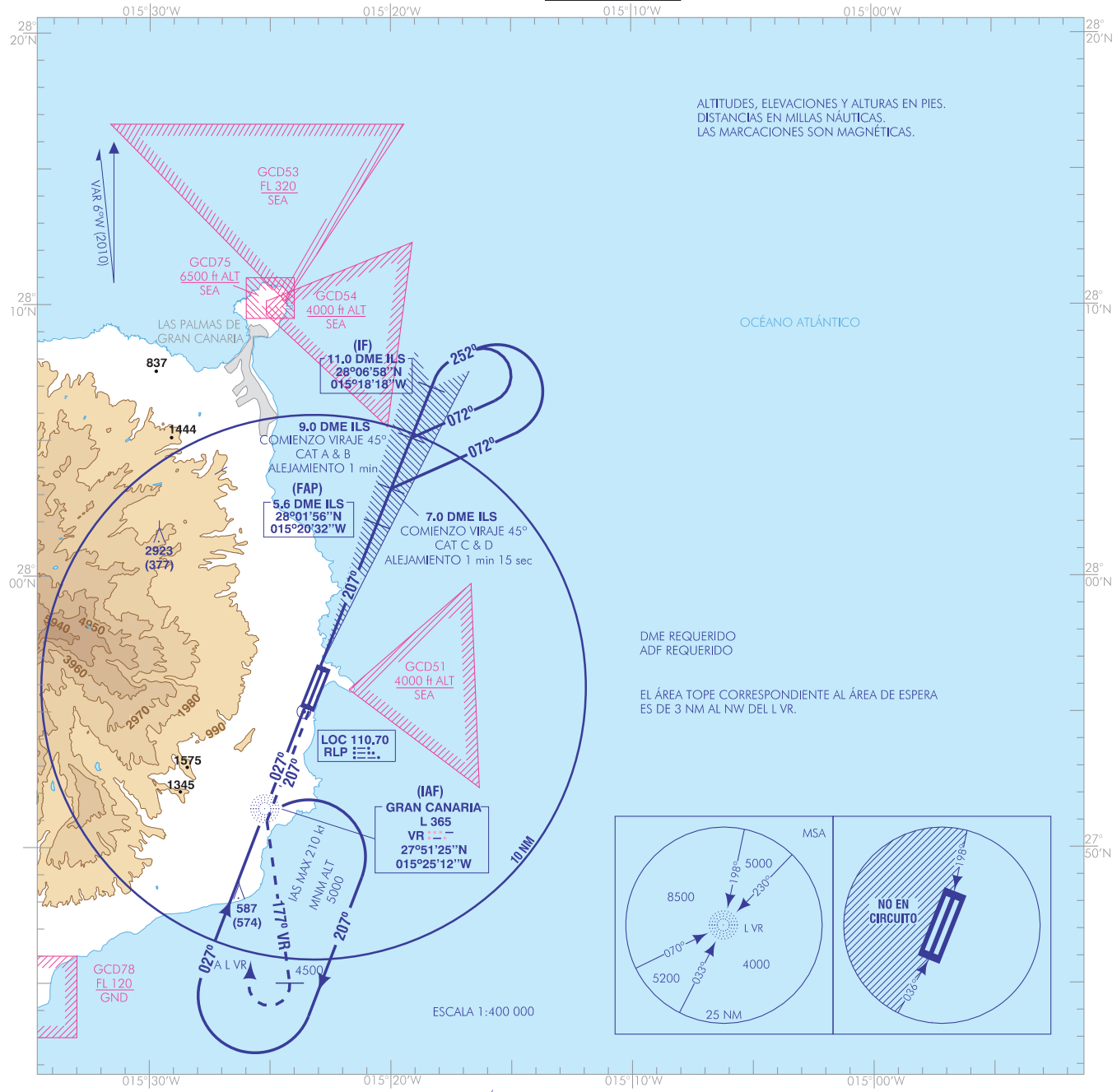
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME
								1710 (1680)	1380 (1350)	1050 (1020)	730 (700)	410 (380)

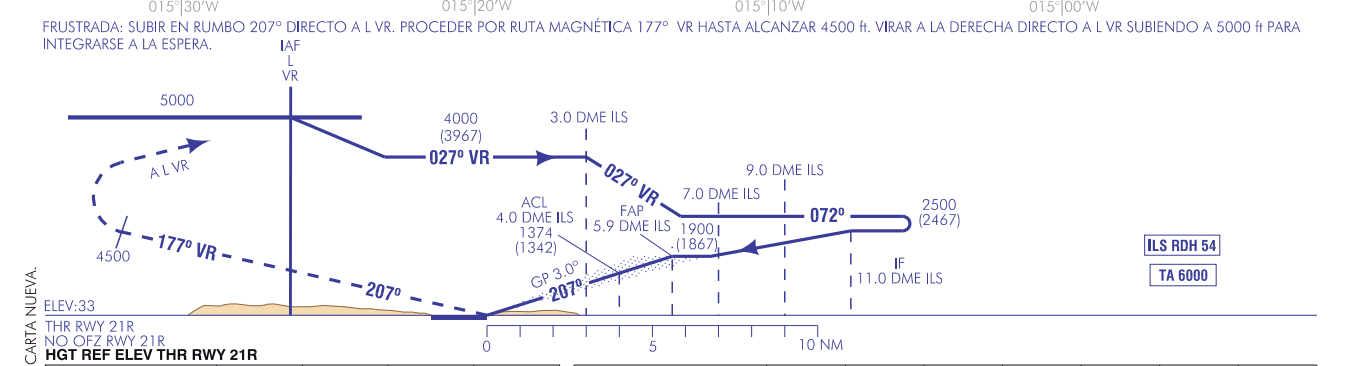
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
78

APP 124.300
TWR 118.300
GMC 121.700
ATIS 118.600

GRAN CANARIA
ILS Y
RWY 21R





HGT REF ELEV THR RWY 21R

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	316 (283)	328 (295)	336 (303)	347 (314)
En circuito (H) sobre 78		1500 (1430)		1540 (1470)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 5.6 NM	min:s	4:12	3:22	2:48	2:24	2:06	1:52
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2%	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA

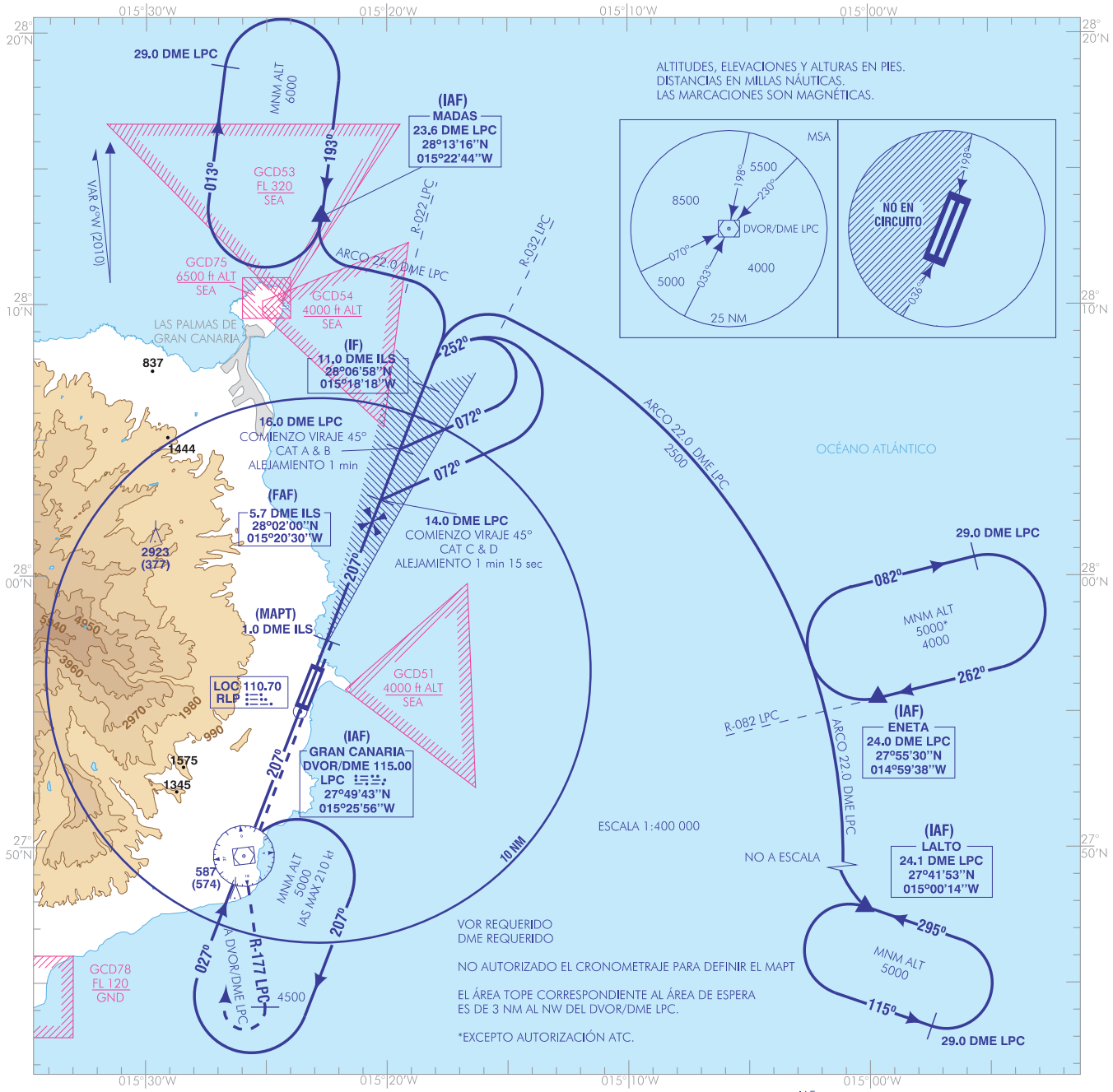
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME
								1710 (1680)	1380 (1350)	1050 (1020)	730 (700)	410 (380)

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

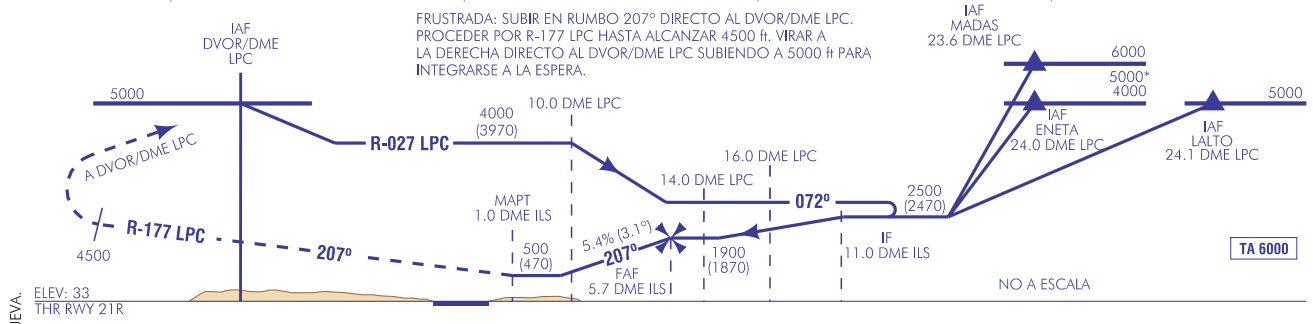
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
LOC Z RWY 21R
DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 21L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 207° DIRECTO AL DVOR/DME LPC. PROCEDER POR R-177 LPC HASTA ALCANZAR 4500 ft. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL DVOR/DME LPC SUBIENDO A 5000 ft PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.



CARTA NUEVA.

HGT REF ELEV THR RWY 21R

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	500 (470)			
	Side step RWY 21L				
En circuito (H) sobre 78		1500 (1430)		1540 (1470)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 5.7 NM	min:s	4:16	3:25	2:51	2:26	2:08	1:54
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.4%	ft/min	438	547	656	766	875	985

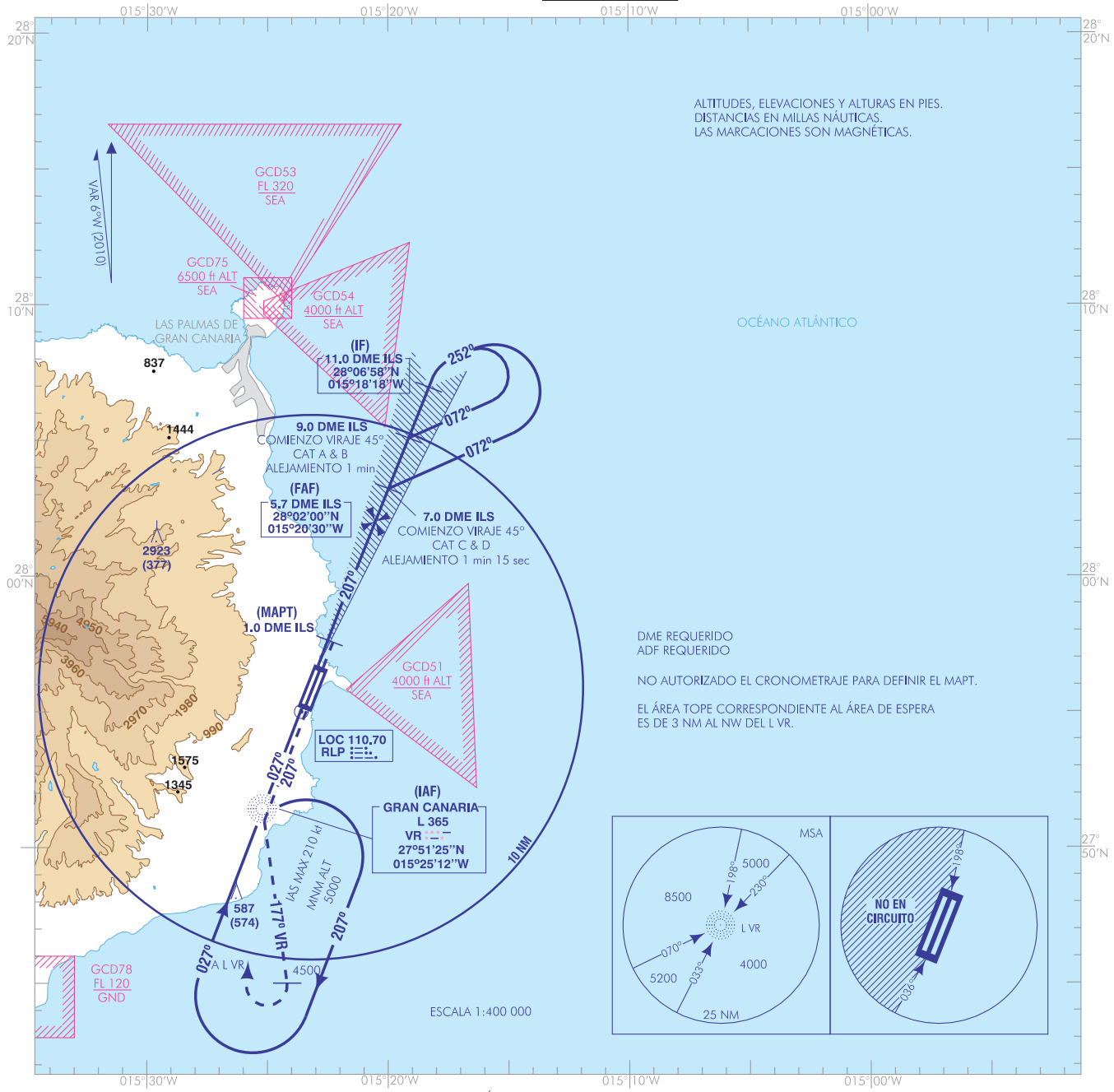
ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME
								1730 (1700)	1400 (1370)	1070 (1040)	740 (710)	

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

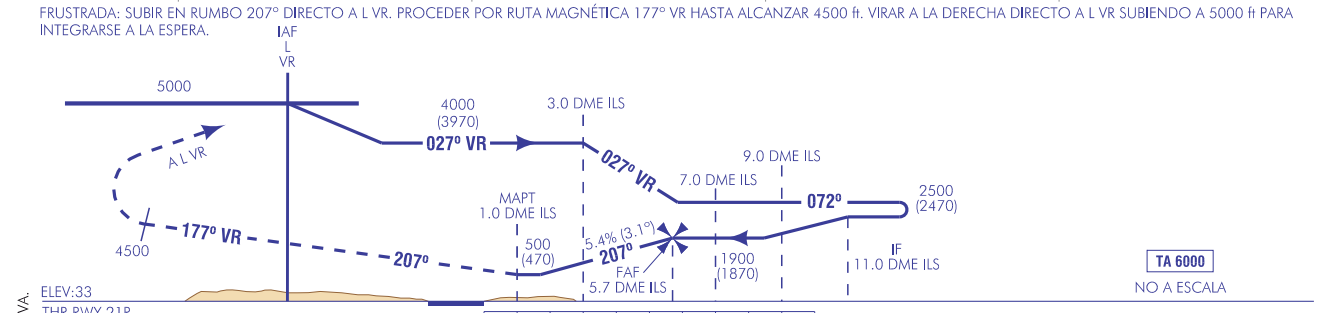
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
LOC Y RWY 21R
DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 21L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 207° DIRECTO A L VR. PROCEDER POR RUTA MAGNÉTICA 177° VR HASTA ALCANZAR 4500 ft. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO A L VR SUBIENDO A 5000 ft PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.



CARTA NUEVA.

HGT REF ELEV THR RWY 21R

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	500 (470)			
	Side step RWY 21L				
En circuito (H) sobre 78		1500 (1430)		1540 (1470)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 5.7 NM	min:s	4:16	3:25	2:51	2:26	2:08	1:54
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.4%	ft/min	438	547	656	766	875	985

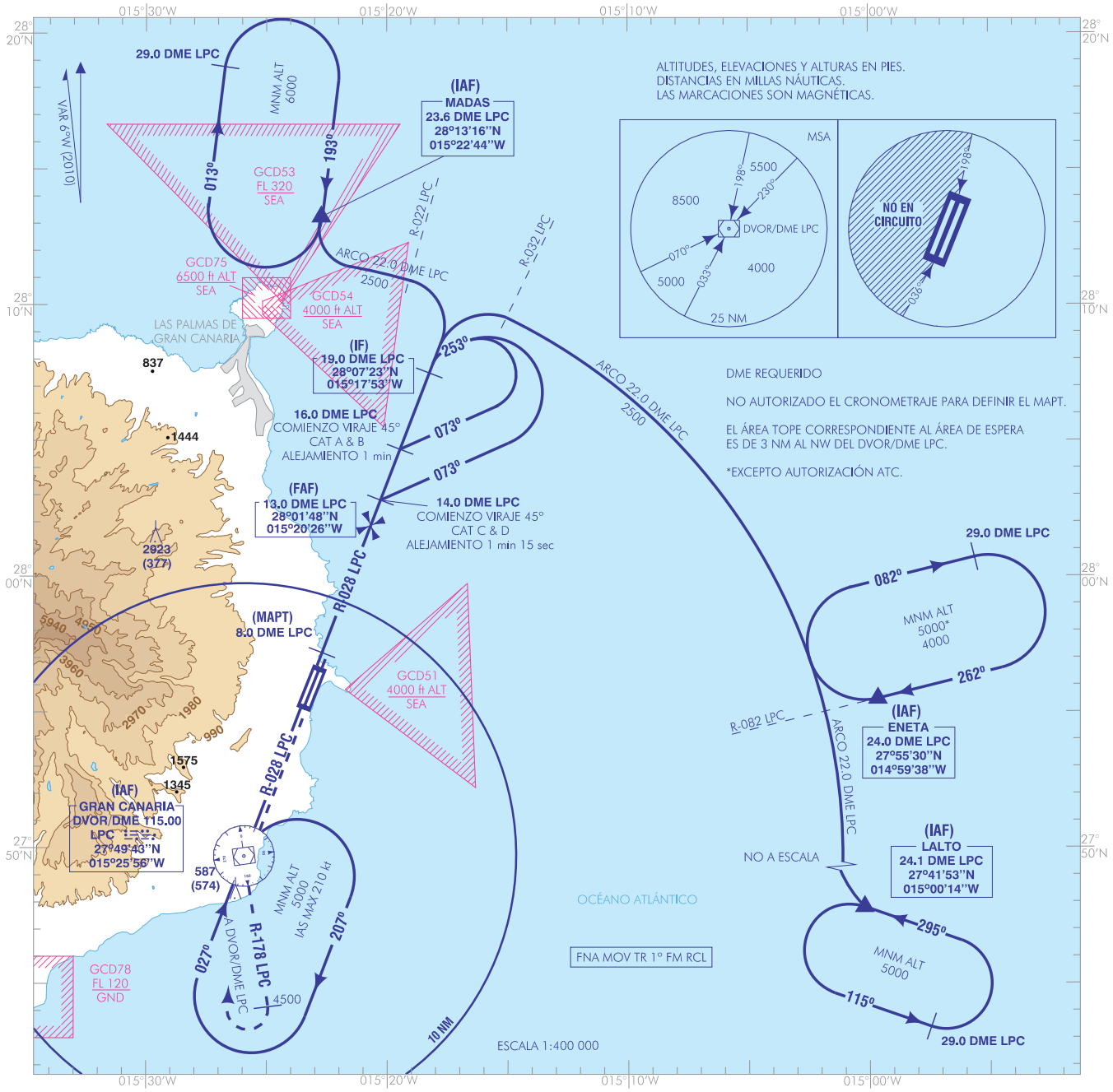
ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME
								1730 (1700)	1400 (1370)	1070 (1040)	740 (710)	

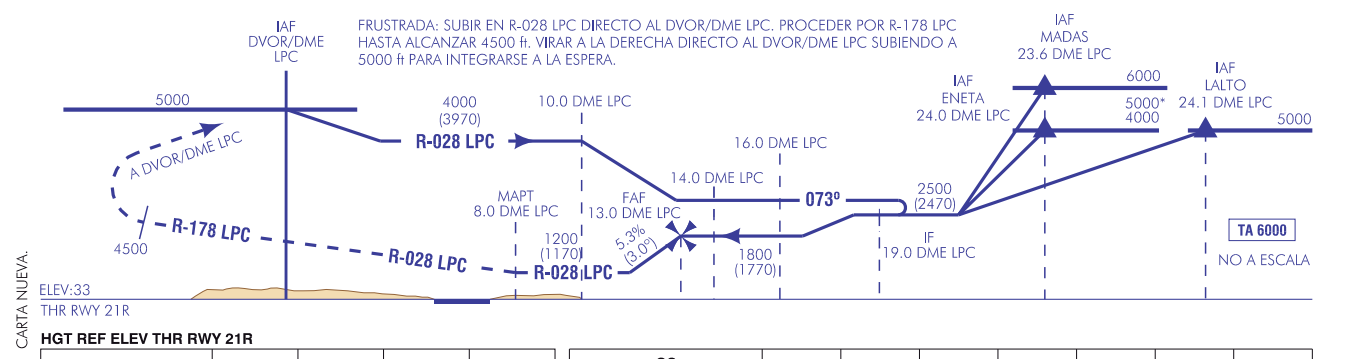
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
VOR RWY 21R
DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 21L





HGT REF ELEV THR RWY 21R

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	1200 (1170)			
	Side step RWY 21L				
En circuito (H) sobre 78		1500 (1430)		1540 (1470)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.3%	ft/min	426	533	639	746	853	959

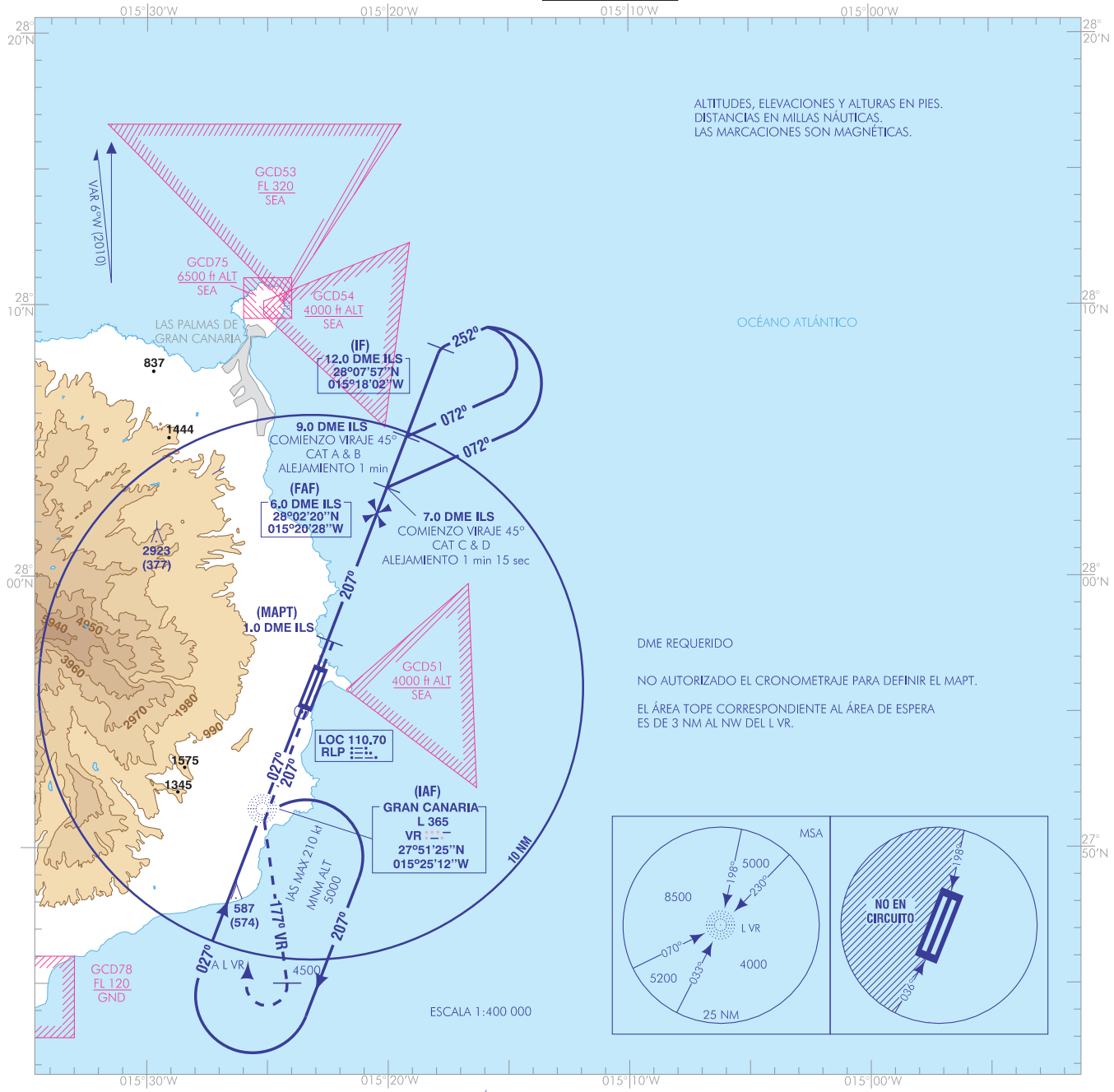
ALT/HGT DME (LPC) FNA												
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME
	1530 (1500)											

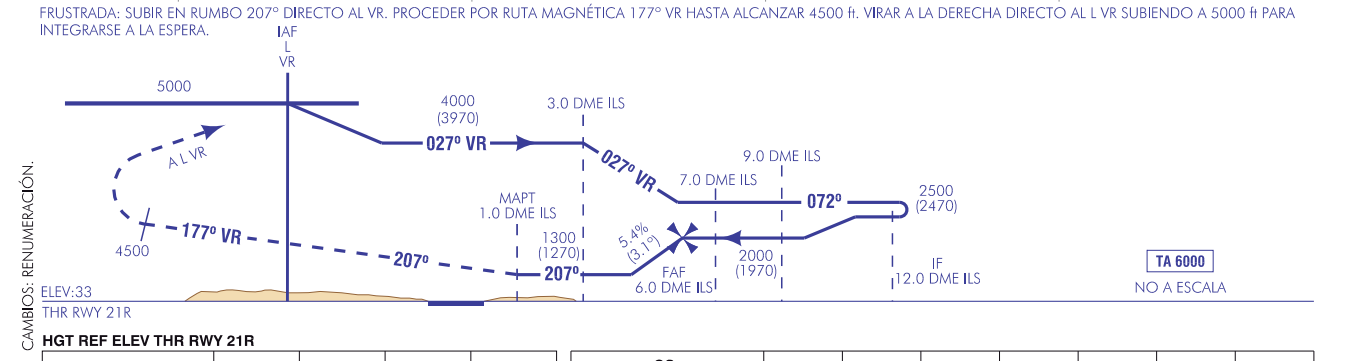
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
NDB RWY 21R
DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 21L





HGT REF ELEV THR RWY 21R

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	1300 (1270)			
	Side step RWY 21L	1300 (1270)			
En circuito (H) sobre 78		1500 (1430)		1590 (1520)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.4%	ft/min	437	546	656	765	874	984

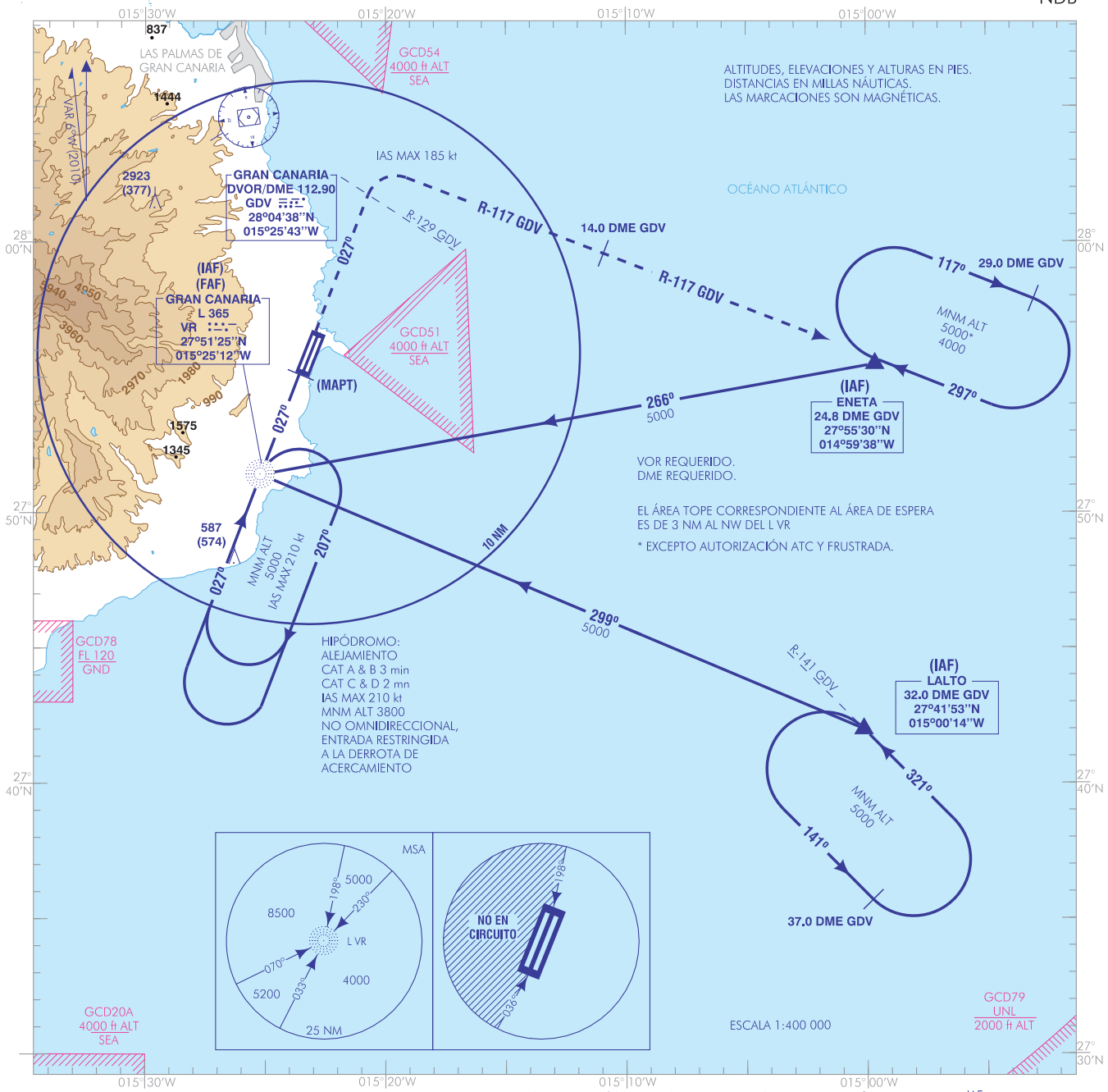
ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME
								1730 (1700)	1400 (1370)			

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

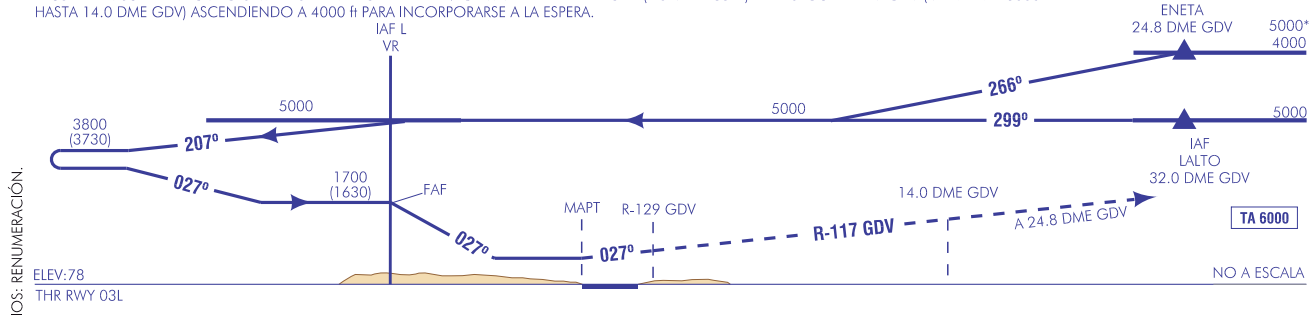
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
NDB



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 027° HASTA INTERCEPTAR R-129 GDV. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR R-117 GDV (MANTENER 3000 ft HASTA 14.0 DME GDV) ASCENDIENDO A 4000 ft PARA INCORPORARSE A LA ESPERA.



HGT REF ELEV AD

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR PENDIENTE EXCESIVA EN FNA			
	Side step RWY 03R				
En circuito (H) sobre		1280 (1210)	1550 (1480)	1650 (1580)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 4.0 NM	min:s	3:00	2:24	2:00	1:43	1:30	1:20
ROD:	ft/min						

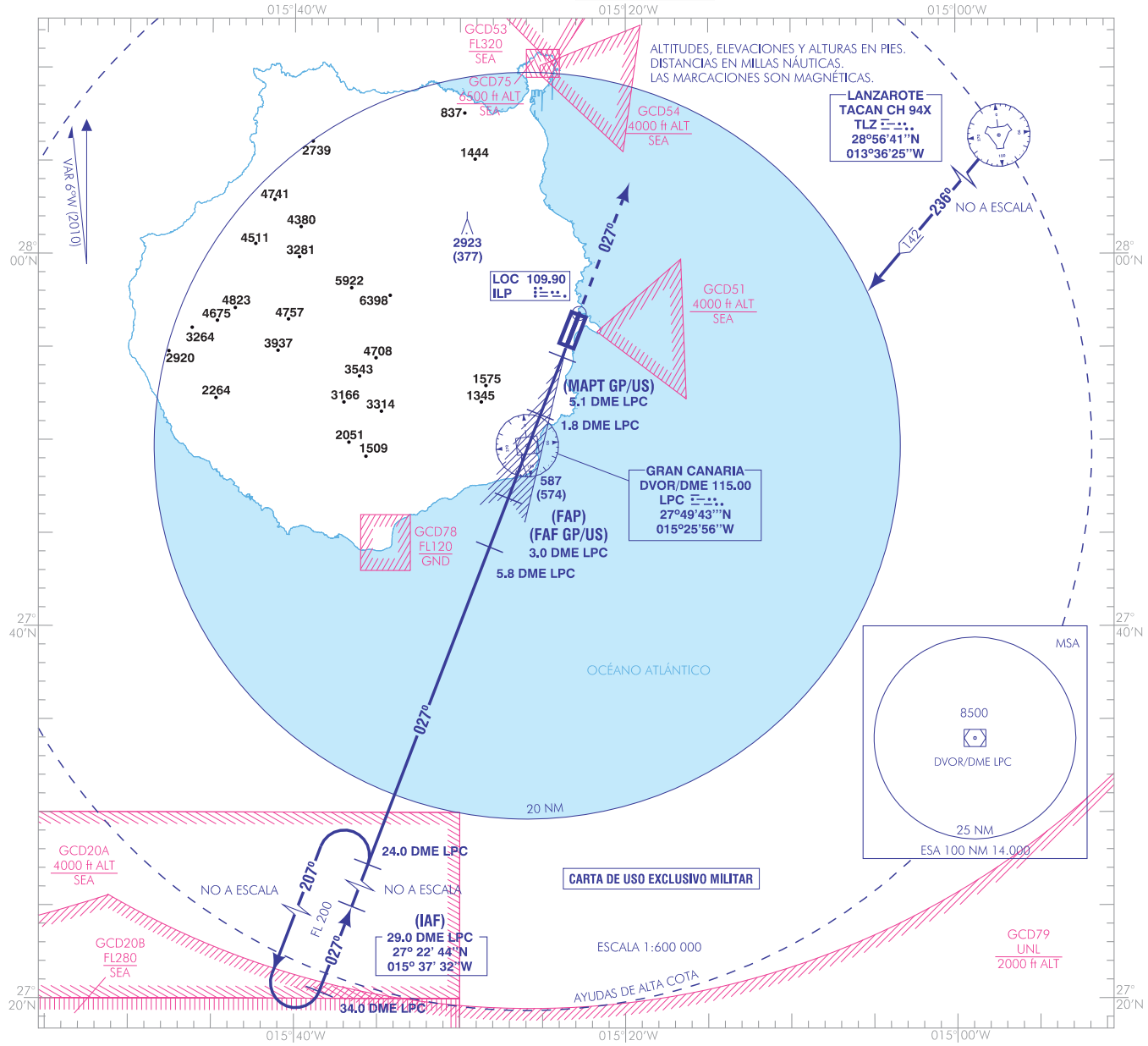
ALT/HGT DME ( ) FNA												
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-AATCP-1C

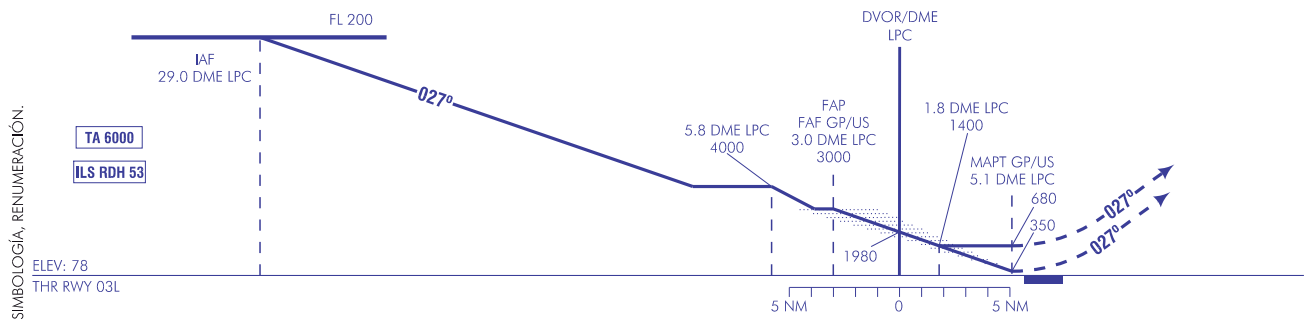
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
HI-VOR/DME-ILS/DME A RWY 03L
DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 03R



FRUSTRADA: ASCENDER EN RUMBO 027° A 3000 ft Y SOLICITAR INSTRUCCIONES.



HGT REF ELEV THR RWY 03L

CATEGORIA	C	D	E
S-ILS 03L*	350-0.8 278 (300-0.8)		NO AUTORIZADO
S-LOC 03L* DESP. LAT. 03R	680-2.0 611 (700-2.0)	680-2.4 611 (700-2.4)	
S-VOR 03L* DESP. LAT. 03R	1460-4.0 1382 (1400-4.0)		
CIRCUITO	1460-4.8 1382 (1400-4.8)		

* CUANDO ALS U/S INCREMENTAR VIS. EN 0.8 PARA CAT C, D.

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	min:s						
FAP-MAPT:	min:s						
ROD:	ft/min						

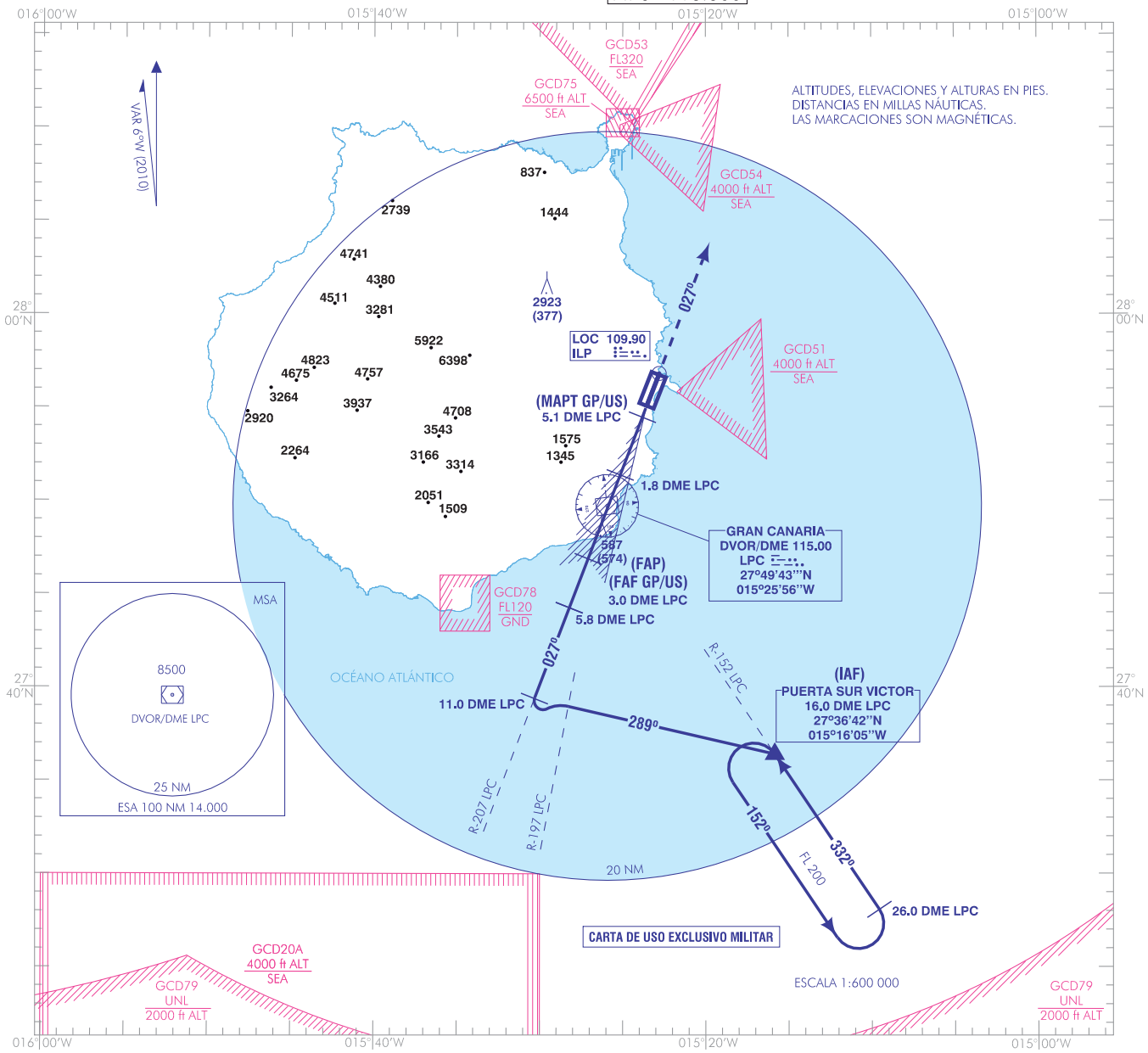
ALT/HGT DME ( ) FNA												
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-AATCP-1C

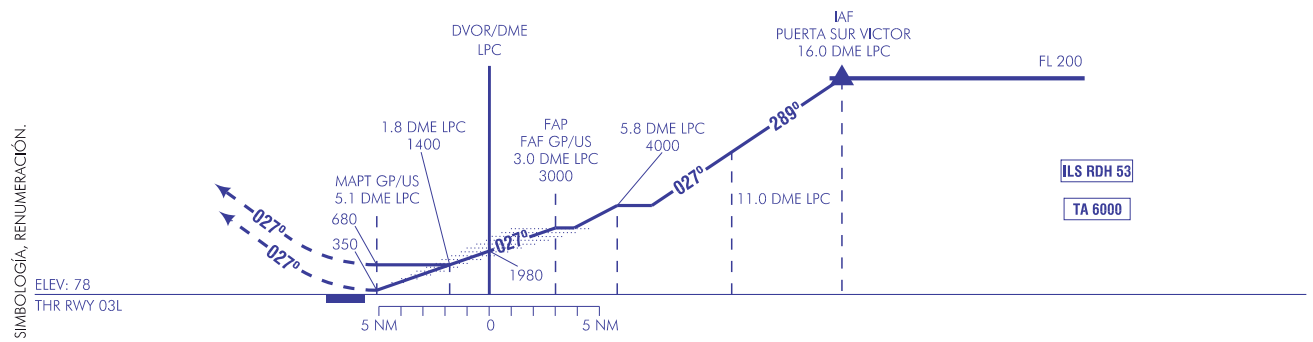
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
HI-VOR/DME-ILS/DME B RWY 03L
DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 03R



FRUSTRADA: ASCENDER EN RUMBO 027° A 3000 ft Y SOLICITAR INSTRUCCIONES.



HGT REF ELEV THR RWY 03L

CATEGORIA	C	D	E
S-ILS 03L*	350-0.8 272 (300-0.8)		NO AUTORIZADO
S-LOC 03L* DESP. LAT. 03R	680-2.0 611 (700-2.0)	680-2.4 611 (700-2.4)	
S-VOR 03L* DESP. LAT. 03R	1460-4.0 1382 (1400-4.0)		
CIRCUITO	1460-4.8 1382 (1400-4.8)		

* CUANDO ALS U/S INCREMENTAR VIS. EN 0.8 PARA CAT C, D.

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	min:s						
FAP-MAPT:	min:s						
ROD:	ft/min						

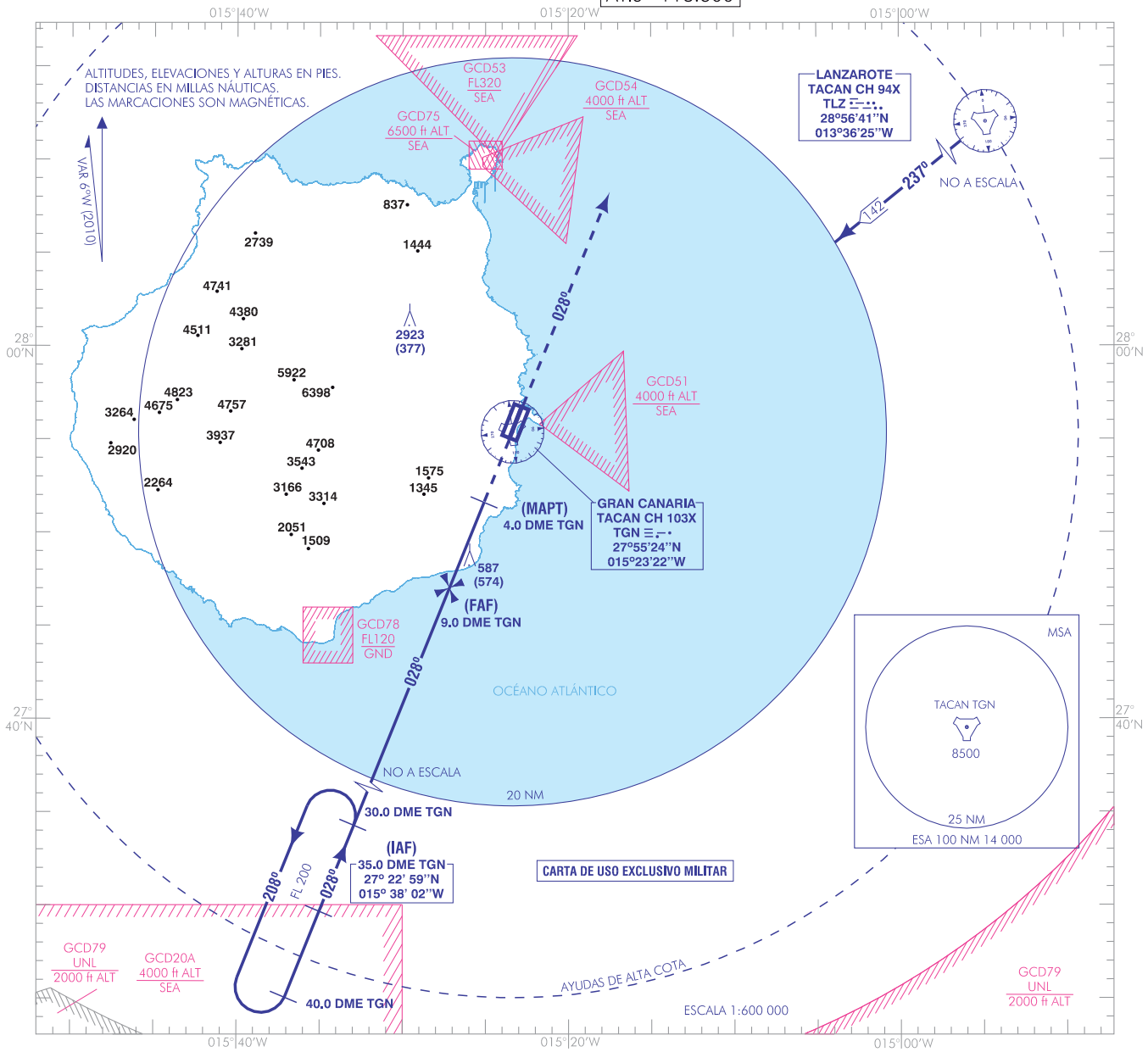
ALT/HGT DME ( ) FNA												
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-AATCP-1C

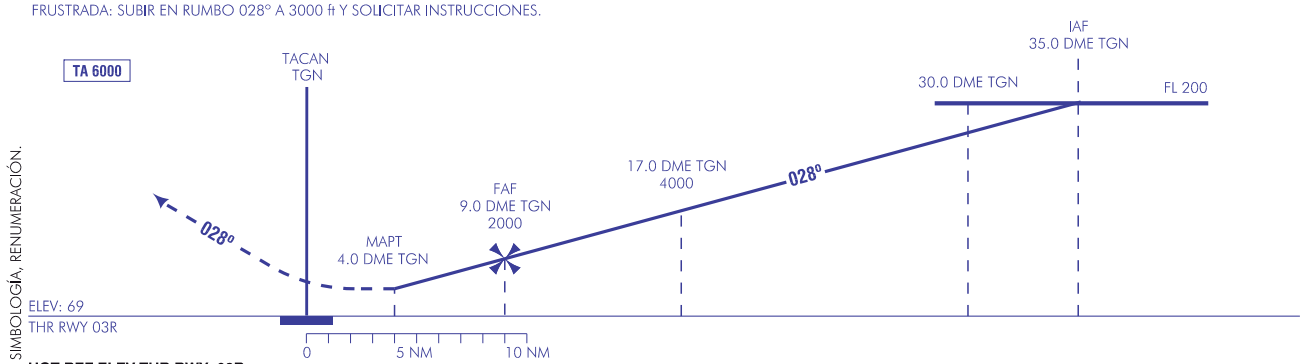
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
HI-TACAN A
RWY 03R



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 028° A 3000 ft Y SOLICITAR INSTRUCCIONES.



HGT REF ELEV THR RWY 03R

CATEGORIA	C	D	E
S-TAC 03 R*	1460/4.0 1391 (1400-4.0)	NO AUTORIZADO	
CIRCUITO	1460/4.8 1382 (1400-4.8)		

*CUANDO ALS U/S INCREMENTAR VIS. EN 0.8

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD:	ft/min						

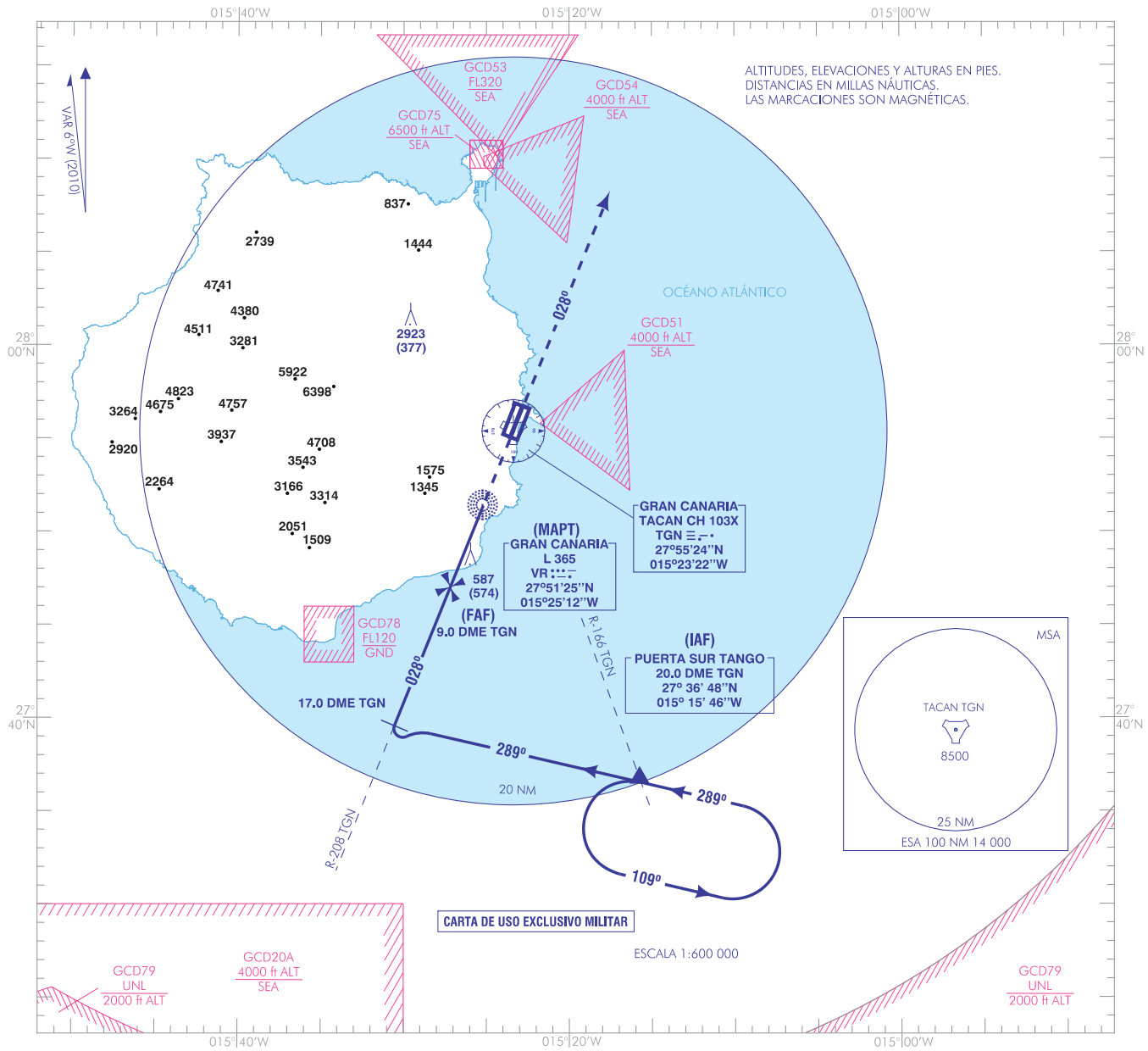
ALT/HGT DME ( ) FNA												
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-AATCP-1C

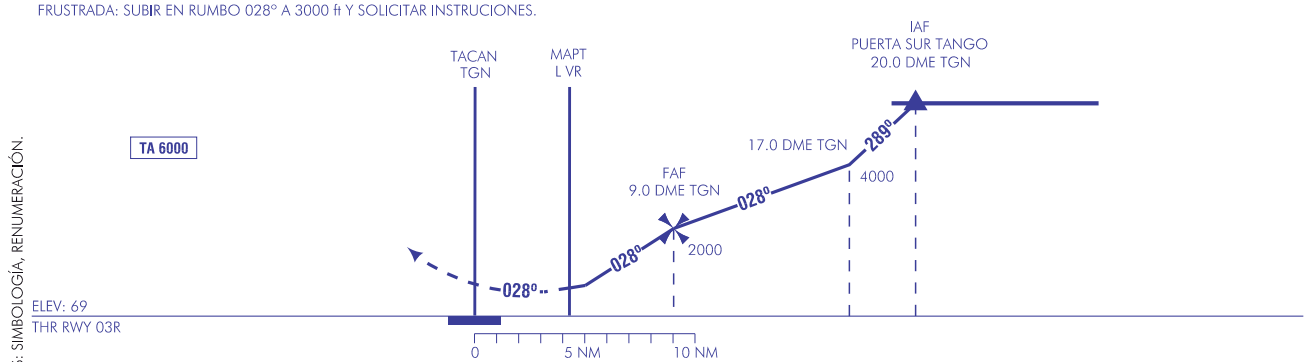
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
HI-TACAN B
RWY 03R



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 028° A 3000 ft Y SOLICITAR INSTRUCIONES.



CAMBIOS: SIMBOLOGÍA, RENUMERACIÓN.

HGT REF ELEV THR RWY 03R

CATEGORIA	C	D	E
S-TAC 03 R*	1460/4.0 1391 (1400-4.0)	NO AUTORIZADO	
CIRCUITO	1460/4.8 1382 (1400-4.8)		
*CUANDO ALS U/S INCREMENTAR VIS. EN 0.8			

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD:	ft/min						

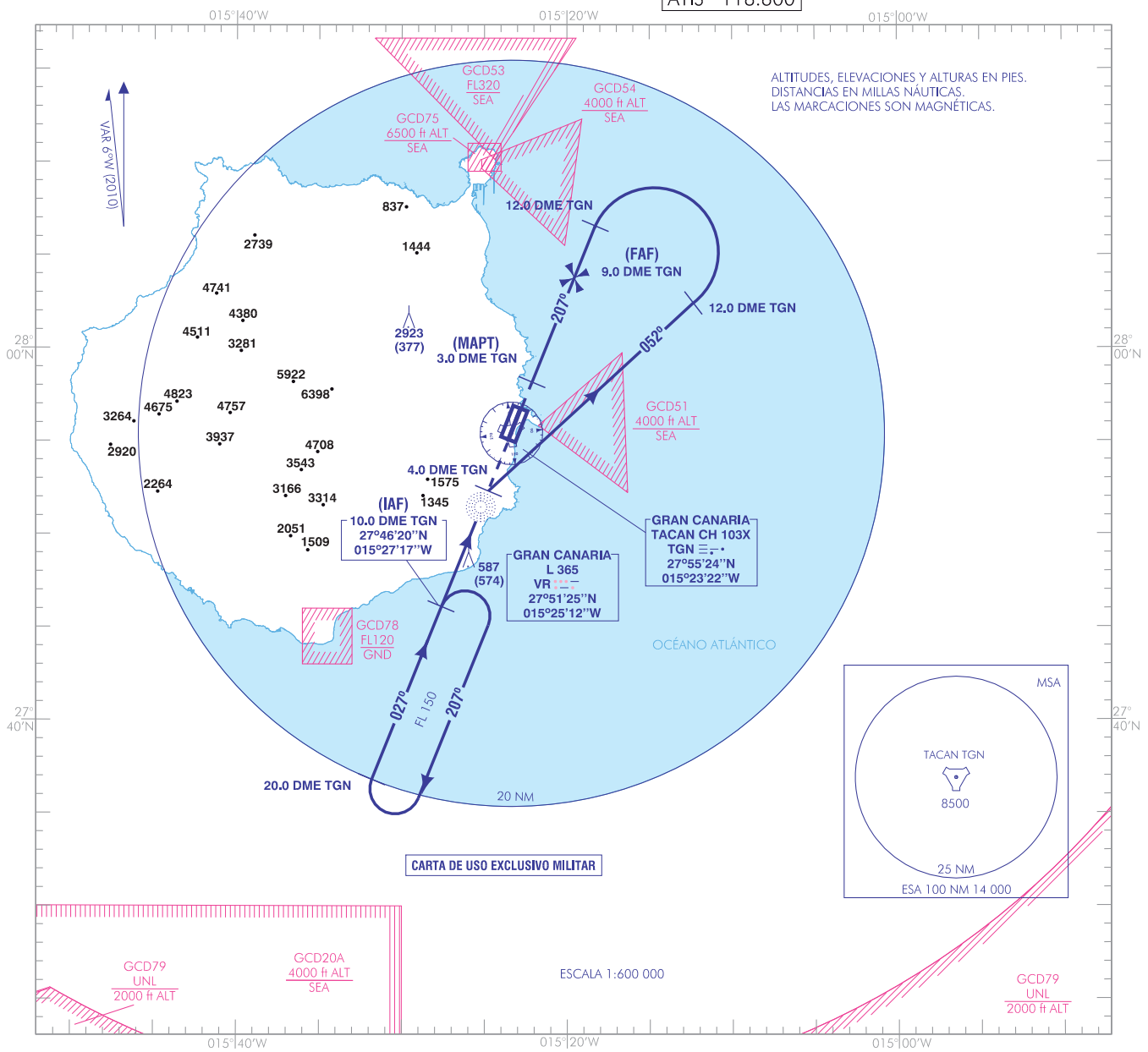
ALT/HGT DME ( ) FNA												
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-AATCP-1C

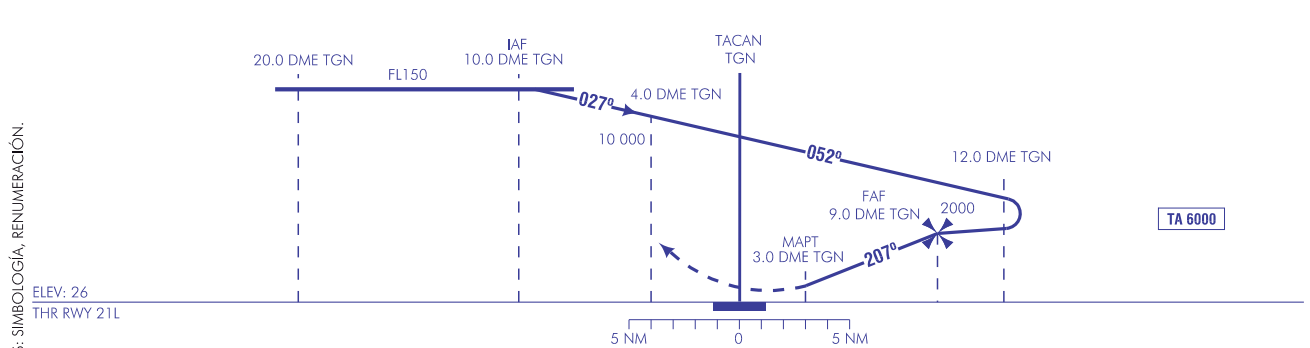
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
HI-TACAN
RWY 21L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA A FL60 Y ESPERAR INSTRUCCIONES DE APP PARA PROCEDER AL IAF.



CAMBIOS: SIMBOLOGÍA, RENUMERACIÓN.

HGT REF ELEV THR RWY 21L

CATEGORIA	C	D	E
S-TAC 21 L*	1160/4.4 1134 (1200-4.4)	NO AUTORIZADO	
CIRCUITO	1200/4.8 1122 (1200-4.8)		
*CUANDO ALS U/S INCREMENTAR VIS. EN 0.4			

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD:	ft/min						

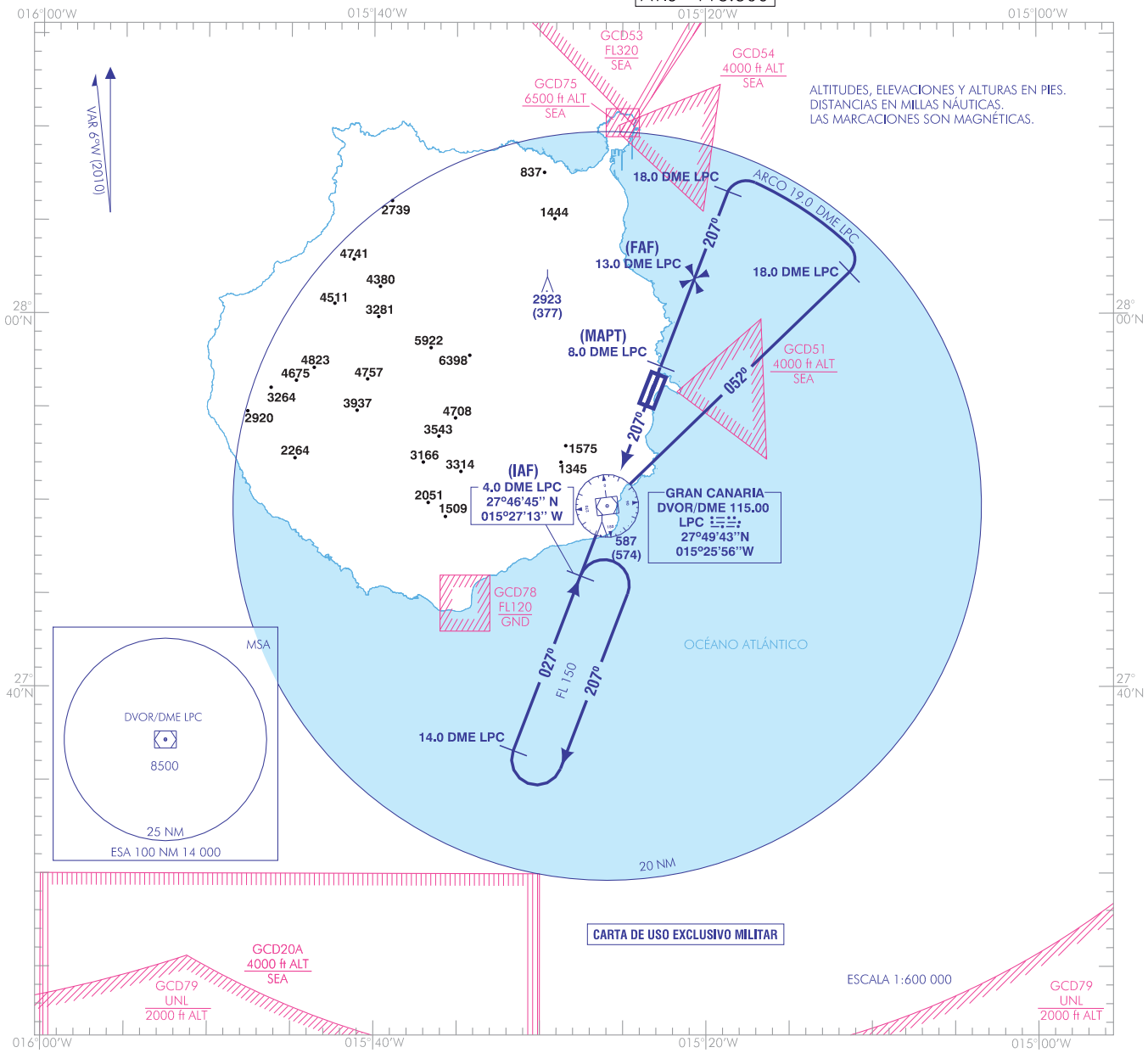
ALT/HGT DME ( ) FNA												
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-AATCP-1C

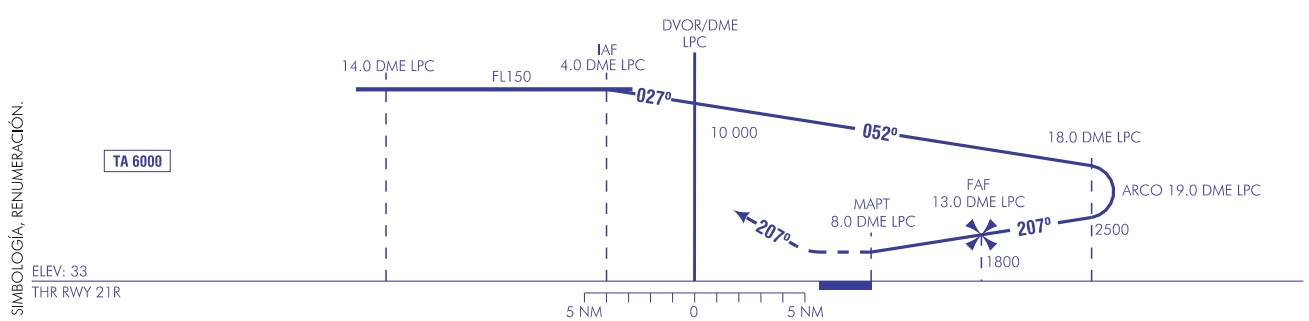
ELEV AD
78

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
HI-VOR/DME RWY 21R
DESPLAZAMIENTO LATERAL RWY 21L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 207° A FL 70 Y ESPERAR INSTRUCCIONES DE APP.



CAMBIOS: SIMBOLOGÍA, RENUMERACIÓN.

HGT REF ELEV THR RWY 21R

CATEGORIA	C	D	E
S-VOR 21 R*	1200/4.4 1167 (1200-4.4)		NO AUTORIZADO
CIRCUITO	1540/4.8 1462 (1500-4.8)		
*CUANDO ALS U/S INCREMENTAR VIS. EN 0.4			

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD:	ft/min						

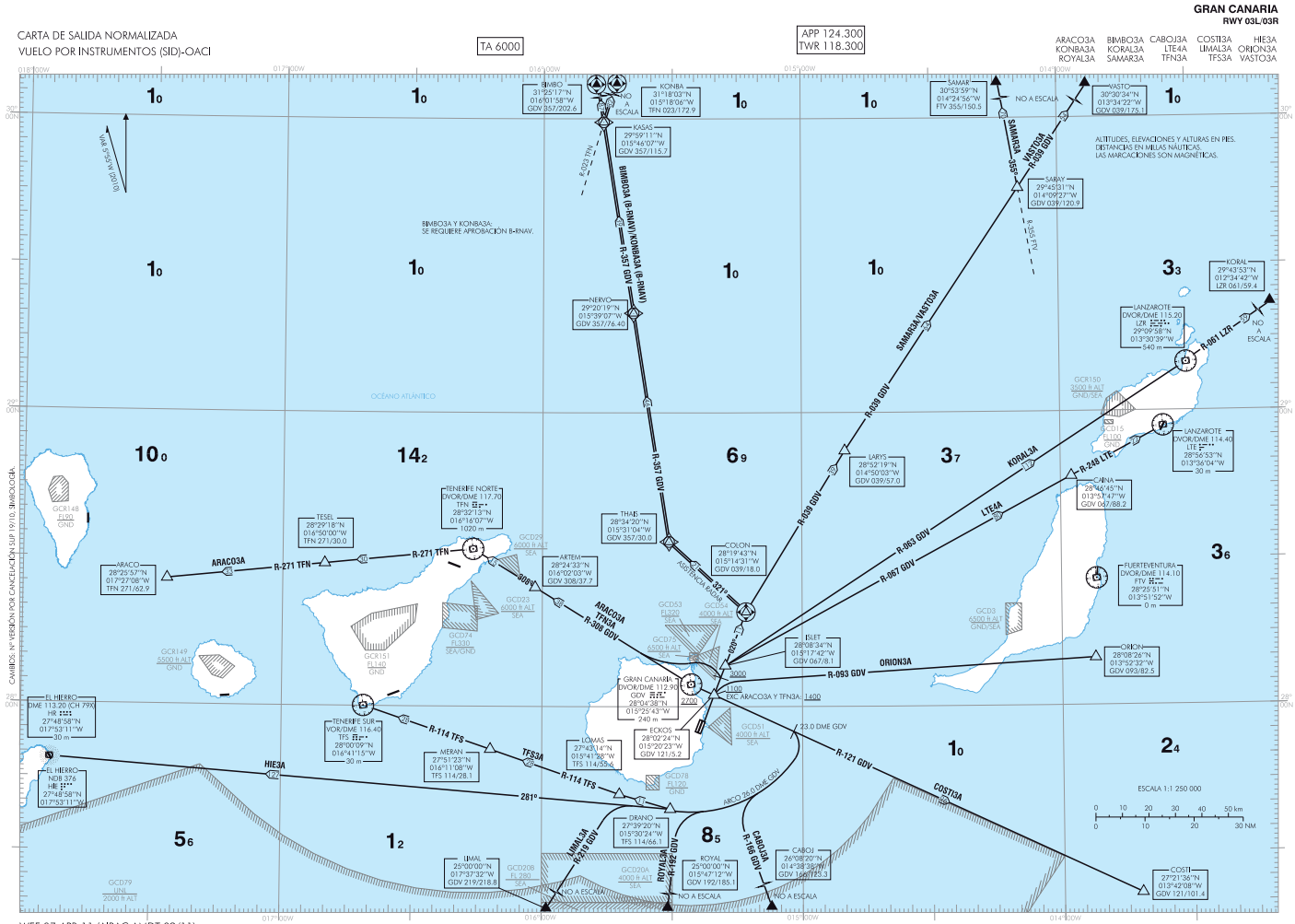
ALT/HGT DME ( ) FNA												
13 DME	12 DME	11 DME	10 DME	9 DME	8 DME	7 DME	6 DME	5 DME	4 DME	3 DME	2 DME	1 DME

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

APP 124.300
TWR 118.300

GRAN CANARIA
RWY 03L/03R



GRAN CANARIA AD

→ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 03L

SALIDA ARACO TRES ALPHA (ARACO3A).
Aeronaves CAT A y B: Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1400 ft o superior. Virar a la izquierda para cruzar DVOR/DME GDV a 2700 ft o superior. Proceder por R-308 GDV directo a ARTEM. Directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-271 TFN directo a TESEL. Directo a ARACO.
Pendiente mínima de ascenso 4% hasta abandonar 2700 ft.
Aeronaves CAT C y D: Subir en rumbo de pista directo a ECKOS. Mantener rumbo de pista hasta alcanzar 3000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-308 GDV directo a ARTEM. Directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-271 TFN directo a TESEL. Directo a ARACO.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC para todas las CAT: Mantener 6000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA BIMBO TRES ALPHA (BIMBO3A) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Directo a cruzar ISLET a 5000 ft o inferior. Directo a COLON. Virar a la izquierda a rumbo magnético 321° directo a THAIS. Virar a la derecha para seguir R-357 GDV directo a NERVO. Directo a KASAS. Directo a BIMBO.
ATC proporcionará asistencia radar en el tramo COLON-THAIS.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL100 hasta interceptar R-357 GDV. Subir a FL120 y esperar posterior autorización.

SALIDA CABOJ TRES ALPHA (CABOJ3A).
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-121 GDV hasta 23,0 DME GDV. Virar a la derecha para seguir arco 26,0 DME GDV para seguir R-166 GDV directo a CABOJ.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 3000 ft hasta 26,0 DME GDV. Subir a 6000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA COSTI TRES ALPHA (COSTI3A).
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-121 GDV directo a COSTI.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 3000 ft hasta 26,0 DME GDV. Subir a 6000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA HIERRO TRES ALPHA (HIE3A).
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-121 GDV hasta 23,0 DME GDV. Virar a la derecha para seguir arco 26,0 DME GDV directo a DRANO. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 281° directo a NDB HIE.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 3000 ft hasta 26,0 DME GDV. Subir a 6000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA KONBA TRES ALPHA (KONBA3A) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Directo a cruzar ISLET a 5000 ft o inferior. Directo a COLON. Virar a la izquierda a rumbo magnético 321° directo a THAIS. Virar a la derecha para seguir R-357 GDV directo a NERVO. Directo a KASAS. Virar a la derecha para seguir R-023 TFN directo a KONBA.
ATC proporcionará asistencia radar en el tramo COLON-THAIS.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL100 hasta interceptar R-357 GDV. Subir a FL120 y esperar posterior autorización.

SALIDA KORAL TRES ALPHA (KORAL3A).
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Directo a ISLET. Virar a la derecha para seguir R-063 GDV directo a DVOR/DME LZR. Proceder por R-061 LZR directo a KORAL.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar ISLET a 5000 ft o inferior. Mantener FL100 y esperar posterior autorización.

SALIDA LANZAROTE CUATRO ALPHA (LTE4A).
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Directo a ISLET. Virar a la derecha para seguir R-067 GDV directo a CAINA. Directo a DVOR/DME LTE.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar ISLET a 5000 ft o inferior. Mantener FL100 y esperar posterior autorización.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 03L

ARACO THREE ALPHA DEPARTURE (ARACO3A).
Aircraft CAT A & B: Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1400 ft or above. Turn left direct to cross DVOR/DME GDV at 2700 ft or above. Proceed on R-308 GDV direct to ARTEM. Direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-271 TFN direct to TESEL. Direct to ARACO.
4% minimum climb gradient to leave 2700 ft.
Aircraft CAT C & D: Climb on runway heading direct to ECKOS. Maintain runway heading up to 3000 ft. Turn left to follow R-308 GDV direct to ARTEM. Direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-271 TFN direct to TESEL. Direct to ARACO.
INITIAL ATC CLEARANCE for all CAT: Maintain 6000 ft and wait for further clearance.

BIMBO THREE ALPHA DEPARTURE (BIMBO3A) B-RNAV. B-RNAV approval required.
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Direct to cross ISLET at 5000 ft or below. Direct to COLON. Turn left to magnetic heading 321° direct to THAIS. Turn right to follow R-357 GDV direct to NERVO. Direct to KASAS. Direct to BIMBO.
ATC provides radar service on COLON-THAIS segment.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL100 to intercept R-357 GDV. Climb to FL120 and wait for further clearance.

CABOJ THREE ALPHA DEPARTURE (CABOJ3A).
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Turn right to follow R-121 GDV to 23.0 DME GDV. Turn right to follow arc 26.0 DME GDV to follow R-166 GDV direct to CABOJ.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain 3000 ft to 26.0 DME GDV. Climb to 6000 ft and wait for further clearance.

COSTI THREE ALPHA DEPARTURE (COSTI3A).
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Turn right to follow R-121 GDV direct to COSTI.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain 3000 ft to 26.0 DME GDV. Climb to 6000 ft and wait for further clearance.

HIERRO THREE ALPHA DEPARTURE (HIE3A).
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Turn right to follow R-121 GDV to 23.0 DME GDV. Turn right to follow arc 26.0 DME GDV direct to DRANO. Turn left to follow magnetic track 281° direct to NDB HIE.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain 3000 ft to 26.0 DME GDV. Climb to 6000 ft and wait for further clearance.

KONBA THREE ALPHA DEPARTURE (KONBA3A) B-RNAV. B-RNAV approval required.
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Direct to cross ISLET at 5000 ft or below. Direct to COLON. Turn left to magnetic heading 321° direct to THAIS. Turn right to follow R-357 GDV direct to NERVO. Direct to KASAS. Turn right to follow R-023 TFN direct to KONBA.
ATC provides radar service on COLON-THAIS segment.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL100 to intercept R-357 GDV. Climb to FL120 and wait for further clearance.

KORAL THREE ALPHA DEPARTURE (KORAL3A).
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Direct to ISLET. Turn right to follow R-063 GDV direct to DVOR/DME LZR. Proceed on R-061 LZR direct to KORAL.
INITIAL ATC CLEARANCE: Cross ISLET at 5000 ft or below. Maintain FL100 and wait for further clearance.

LANZAROTE FOUR ALPHA DEPARTURE (LTE4A).
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Direct to ISLET. Turn right to follow R-067 GDV direct to CAINA. Direct to DVOR/DME LTE.
INITIAL ATC CLEARANCE: Cross ISLET at 5000 ft or below. Maintain FL100 and wait for further clearance.

SALIDA LIMAL TRES ALPHA (LIMAL3A).
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-121 GDV hasta 23,0 DME GDV. Virar a la derecha para seguir arco 26,0 DME GDV directo a DRANO. Seguir ruta magnética 281° para seguir R-219 GDV directo a LIMAL.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 3000 ft hasta 26,0 DME GDV. Subir a 6000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA ORION TRES ALPHA (ORION3A).
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-093 GDV directo a ORION.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 5000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA ROYAL TRES ALPHA (ROYAL3A).
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-121 GDV hasta 23,0 DME GDV. Virar a la derecha para seguir arco 26,0 DME GDV para seguir R-192 GDV directo a ROYAL.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 3000 ft hasta 26,0 DME GDV. Subir a 6000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA SAMAR TRES ALPHA (SAMAR3A).
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Directo a cruzar ISLET a 5000 ft o inferior. Directo a COLON. Virar a la derecha para seguir R-039 GDV directo a LARYS. Directo a SARAY. Virar a la izquierda para seguir R-355 FTV directo a SAMAR.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL100 hasta interceptar R-039 GDV. Subir a FL120 y esperar posterior autorización.

SALIDA TENERIFE NORTE TRES ALPHA (TFN3A).
Aeronaves CAT A y B: Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1400 ft o superior. Virar a la izquierda para cruzar DVOR/DME GDV a 2700 ft o superior. Proceder por R-308 GDV directo a ARTEM. Directo a DVOR/DME TFN.
Pendiente mínima de ascenso 4% hasta abandonar 2700 ft.
Aeronaves CAT C y D: Subir en rumbo de pista directo a ECKOS. Mantener rumbo de pista hasta alcanzar 3000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-308 GDV directo a ARTEM. Directo a DVOR/DME TFN.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC para todas las CAT: Mantener 6000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA TENERIFE SUR TRES ALPHA (TFS3A).
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-121 GDV hasta 23,0 DME GDV. Virar a la derecha para seguir arco 26,0 DME GDV directo a DRANO. Virar a la derecha para seguir R-114 TFS directo a LOMAS. Directo a MERAN. Directo a VOR/DME TFS.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 3000 ft hasta 26,0 DME GDV. Subir a 6000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA VASTO TRES ALPHA (VASTO3A).
Subir en rumbo de pista para cruzar ECKOS a 1100 ft o superior. Directo a cruzar ISLET a 5000 ft o inferior. Directo a COLON. Virar a la derecha para seguir R-039 GDV directo a LARYS. Directo a SARAY. Directo a VASTO.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL100 hasta interceptar R-039 GDV. Subir a FL120 y esperar posterior autorización.

PISTA 03R

Las salidas de la pista 03L se aplican también a la pista 03R. Después del despegue virar a la izquierda en condiciones visuales para integrarse en el procedimiento de salida de la pista 03L correspondiente.

SALIDA DE CONTINGENCIA.
En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de las pistas 03L/03R, se procederá del siguiente modo:
Subir en rumbo de pista hasta 4000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.
Pendiente mínima de ascenso 6,1%.
En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la página ENR 1.8-5, apartado 8 (fallo de las comunicaciones aeroterrestres) de AIP-ESPAÑA.

LIMAL THREE ALPHA DEPARTURE (LIMAL3A).
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Turn right to follow R-121 GDV to 23.0 DME GDV. Turn right to follow arc 26.0 DME GDV direct to DRANO. Follow magnetic track 281° to follow R-219 GDV direct to LIMAL.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain 3000 ft to 26.0 DME GDV. Climb to 6000 ft and wait for further clearance.

ORION THREE ALPHA DEPARTURE (ORION3A).
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Turn right to follow R-093 GDV direct to ORION.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain 5000 ft and wait for further clearance.

ROYAL THREE ALPHA DEPARTURE (ROYAL3A).
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Turn right to follow R-121 GDV to 23.0 DME GDV. Turn right to follow arc 26.0 DME GDV to follow R-192 GDV direct to ROYAL.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain 3000 ft to 26.0 DME GDV. Climb to 6000 ft and wait for further clearance.

SAMAR THREE ALPHA DEPARTURE (SAMAR3A).
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Direct to cross ISLET at 5000 ft or below. Direct to COLON. Turn right to follow R-039 GDV direct to LARYS. Direct to SARAY. Turn left to follow R-355 FTV direct to SAMAR.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL100 to intercept R-039 GDV. Climb to FL120 and wait for further clearance.

TENERIFE NORTE THREE ALPHA DEPARTURE (TFN3A).
Aircraft CAT A & B: Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1400 ft or above. Turn left direct to cross DVOR/DME GDV at 2700 ft or above. Proceed on R-308 GDV direct to ARTEM. Direct to DVOR/DME TFN.
4% minimum climb gradient to leave 2700 ft.
Aircraft CAT C & D: Climb on runway heading direct to ECKOS. Maintain runway heading up to 3000 ft. Turn left to follow R-308 GDV direct to ARTEM. Direct to DVOR/DME TFN.
INITIAL ATC CLEARANCE for all CAT: Maintain 6000 ft and wait for further clearance.

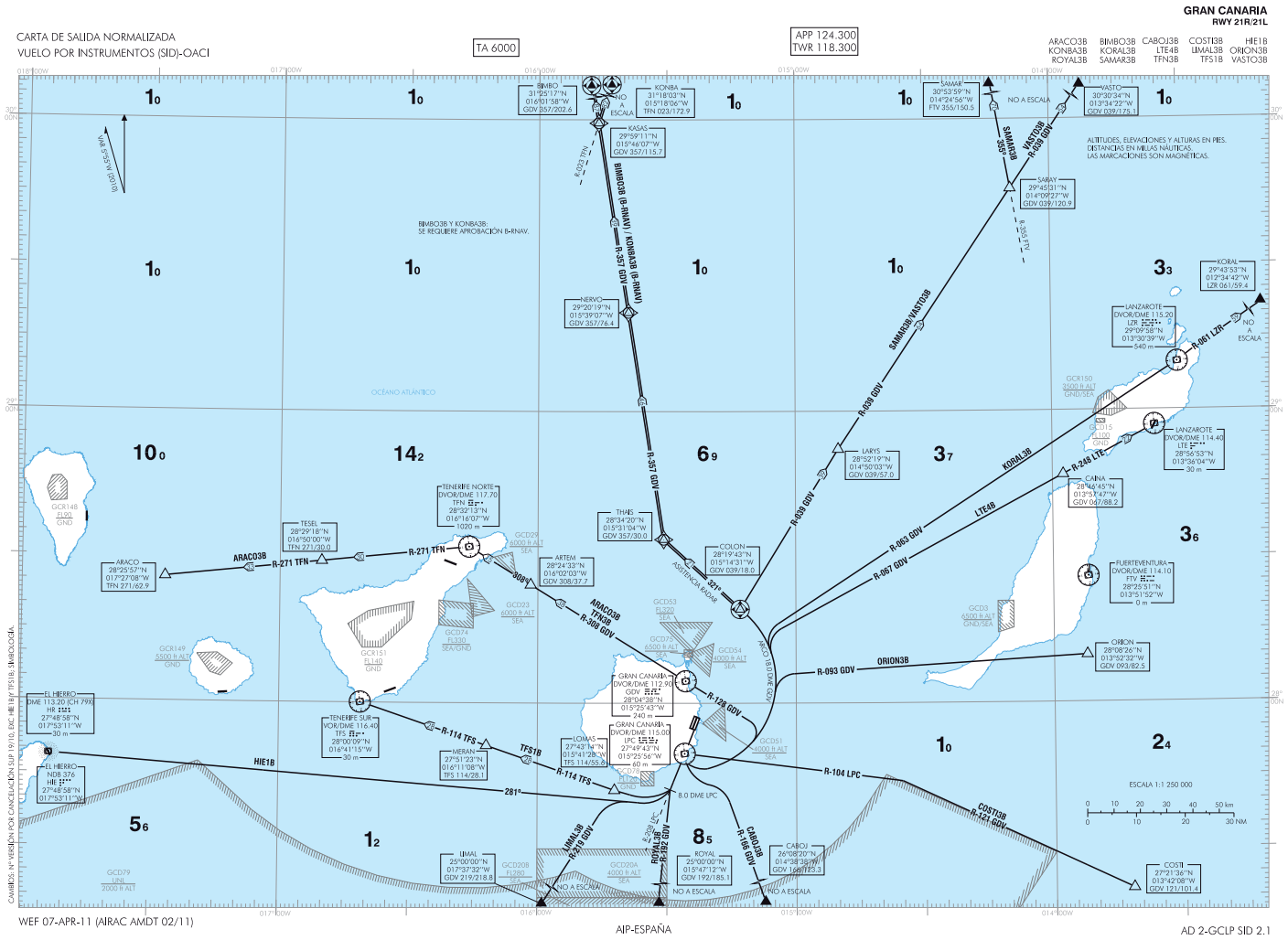
TENERIFE SUR THREE ALPHA DEPARTURE (TFS3A).
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Turn right to follow R-121 GDV to 23.0 DME GDV. Turn right to follow arc 26.0 DME GDV direct to DRANO. Turn right to follow R-114 TFS direct to LOMAS. Direct to MERAN. Direct to VOR/DME TFS.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain 3000 ft to 26.0 DME GDV. Climb to 6000 ft and wait for further clearance.

VASTO THREE ALPHA DEPARTURE (VASTO3A).
Climb on runway heading direct to cross ECKOS at 1100 ft or above. Direct to cross ISLET at 5000 ft or below. Direct to COLON. Turn right to follow R-039 GDV direct to LARYS. Direct to SARAY. Direct to VASTO.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL100 to intercept R-039 GDV. Climb to FL120 and wait for further clearance.

RUNWAY 03R

Departures from runway 03L also apply to runway 03R. After take-off, turn left in visual conditions to follow the corresponding runway 03L departure procedure

CONTINGENCY DEPARTURE.
In the event of failure of one or more navaids bearing the departures from runway 03L/03R, the following procedure shall be carried out:
Climb on runway heading to 4000 ft AMSL. Turn following ATC instructions.
6.1% minimum climb gradient.
In case of communications failure, proceed according to the established on page ENR 1.8-5, item 8 (air-ground communications failure) of AIP-ESPAÑA.


GRAN CANARIA
RWY 21R/21L
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI
TA 6000
APP 124.300
TWR 118.300
ARACO3B KONBA3B ROYAL3B
BIMBO3B KORAL3B SAMAR3B
CABOJ3B LTE4B TFN3B
COSTI3B LIMAL3B TFS1B
HIE1B ORION3B VASTO3B
BIMBO
31°25'17"N
016°01'58"W
GDV 357/202.6
KONBA
31°18'03"N
015°18'06"W
TFN 023/172.9
KASAS
29°59'13"N
015°46'07"W
GDV 357/115.7
NERVO
29°20'19"N
015°39'07"W
GDV 357/76.4
SAMAR
30°53'59"N
014°24'56"W
FIV 355/150.5
NO A ESCALA
VASTO
30°30'34"N
013°34'22"W
GDV 039/175.1
SABAY
29°45'01"N
014°09'27"W
GDV 039/120.9
ALTITUDES, ELEVACIONES Y ALTURAS EN PIES.
DISTANCIAS EN MILLAS NÁUTICAS.
LAS MARCACIONES SON MAGNÉTICAS.
BIMBO3B Y KONBA3B:
SE REQUIERE APROBACIÓN B-RNAV.
BIMBO3B (B-RNAV) / KONBA3B (B-RNAV)
R-357 GDV
SAMAR3B
R-359 GDV
SAMAR3B/VASTO3B
KORAL3B
R-063 GDV
LZR 061
NO A ESCALA
KORAL
29°43'53"N
013°34'42"W
LZR 061/59.4
LANZAROTE
DVOR/DME 115.20
LZR 252°
29°09'58"N
013°30'39"W
540 m
LTE4B
R-067 GDV
LANZAROTE
DVOR/DME 114.40
LTE 27°
28°56'53"N
013°38'04"W
30 m
CAINA
29°04'45"N
013°31'47"W
GDV 047/88.2
FUERTEVENTURA
DVOR/DME 114.10
FTV 22°
28°25'51"N
013°51'52"W
0 m
ORION3B
R-093 GDV
CHRON
28°08'26"N
013°52'22"W
GDV 093/82.5
LARYS
28°52'19"N
014°50'03"W
GDV 039/57.0
THAR
28°34'29"N
015°31'04"W
GDV 357/30.0
COLON
28°19'42"N
015°14'31"W
GDV 039/18.0
R-357 GDV
R-359 GDV
R-063 GDV
LTE4B
R-067 GDV
ARACO3B
R-271 TFN
R-308 GDV
ARTEM
28°24'33"N
016°02'03"W
GDV 308/37.7
TESEL
28°29'18"N
016°50'00"W
TFN 271/30.0
ARACO
28°25'57"N
017°27'08"W
TFN 271/62.9
TENERIFE NORTE
DVOR/DME 117.70
TFN 22°
28°22'13"N
016°16'07"W
1020 m
R-271 TFN
R-308 GDV
R-114 TFS
TFS1B
R-104 LPC
R-121 GDV
COSTI3B
HIE1B
281°
R-208 GDV
R-093 GDV
R-128 GDV
EL HIERRO
DVOR/DME 113.20 ICH 290°
HIE 22°
27°48'58"N
017°53'11"W
30 m
EL HIERRO
NDB 326
HIE 27°
27°45'58"N
017°53'11"W
TENERIFE SUR
VOR/DME 116.40
TFS 22°
28°00'09"N
016°41'15"W
30 m
MERAN
27°51'22"N
016°11'08"W
385.114/28.1
LOMAS
27°43'34"N
015°41'28"W
TFS 114/55.8
GRAN CANARIA
DVOR/DME 112.90
GDV 22°
28°04'38"N
015°25'43"W
240 m
GRAN CANARIA
DVOR/DME 115.00
IPC 135°
27°49'43"N
015°25'56"W
60 m
8.0 DME LPC
R-128 GDV
R-104 LPC
CABOJ3B
R-166 GDV
CABOJ
25°00'00"N
014°38'39"W
GDV 166/173.5
NO A ESCALA
ROYAL
25°00'00"N
015°47'12"W
GDV 193/185.1
LIMAL3B
R-219 GDV
R-282 GDV
LIMAL
25°00'00"N
013°57'32"W
GDV 219/218.8
COSTI
27°21'36"N
013°42'08"W
GDV 121/101.4
ESCALA 1:1 250 000
0 10 20 30 40 50 km
0 10 20 30 NM
OCÉANO ATLÁNTICO
GCR148 GND
GCR149 GND
GCR151 GND
GCD29 4000 ft ALT SEA
GCD32 6500 ft ALT SEA
GCD53 GND
GCD57 6500 ft ALT SEA
GCD64 4000 ft ALT SEA
GCD3 6500 ft ALT GND/SEA
GCD15 GND
GCD51 6500 ft ALT SEA
GCD37 GND
GCD50 GND
GCD79 GND 2000 ft ALT
GCD204 4000 ft ALT SEA
GCD208 GND
GCD209 GND
GCR150 5000 ft ALT GND/SEA
GCD54 GND
GCD55 GND
GCD56 GND
GCD58 GND
GCD59 GND
GCD60 GND
GCD61 GND
GCD62 GND
GCD63 GND
GCD65 GND
GCD66 GND
GCD67 GND
GCD68 GND
GCD69 GND
GCD70 GND
GCD71 GND
GCD72 GND
GCD73 GND
GCD74 GND
GCD75 GND
GCD76 GND
GCD77 GND
GCD78 GND
GCD80 GND
GCD81 GND
GCD82 GND
GCD83 GND
GCD84 GND
GCD85 GND
GCD86 GND
GCD87 GND
GCD88 GND
GCD89 GND
GCD90 GND
GCD91 GND
GCD92 GND
GCD93 GND
GCD94 GND
GCD95 GND
GCD96 GND
GCD97 GND
GCD98 GND
GCD99 GND

SALIDA LIMAL TRES BRAVO (LIMAL3B).
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-208 LPC hasta 8,0 DME LPC. Virar a la derecha para seguir R-219 GDV directo a LIMAL.
Pendiente mínima de ascenso 5% hasta abandonar 1300 ft.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 6000 ft y esperar posterior autorización.

LIMAL THREE BRAVO DEPARTURE (LIMAL3B).
Climb on runway heading direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-208 LPC to 8.0 DME LPC. Turn right to follow R-219 GDV direct to LIMAL.
5% minimum climb gradient to leave 1300 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain 6000 ft and wait for further clearance.

SALIDA ORION TRES BRAVO (ORION3B).
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME LPC. Virar a la izquierda para seguir arco 18,0 DME GDV para seguir R-093 GDV directo a ORION.
Pendiente mínima de ascenso 5% hasta abandonar 1300 ft.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 6000 ft y esperar posterior autorización.

ORION THREE BRAVO DEPARTURE (ORION3B).
Climb on runway heading direct to DVOR/DME LPC. Turn left to follow arc 18.0 DME GDV to follow R-093 GDV direct to ORION.
5% minimum climb gradient to leave 1300 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain 6000 ft and wait for further clearance.

SALIDA ROYAL TRES BRAVO (ROYAL3B).
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-208 LPC para seguir R-192 GDV directo a ROYAL.
Pendiente mínima de ascenso 5% hasta abandonar 1300 ft.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 6000 ft y esperar posterior autorización.

ROYAL THREE BRAVO DEPARTURE (ROYAL3B).
Climb on runway heading direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-208 LPC to follow R-192 GDV direct to ROYAL.
5% minimum climb gradient to leave 1300 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain 6000 ft and wait for further clearance.

SALIDA SAMAR TRES BRAVO (SAMAR3B).
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME LPC. Virar a la izquierda para seguir arco 18,0 DME GDV hasta COLON. Virar a la derecha para seguir R-039 GDV directo a LARYS. Directo a SARAY. Virar a la izquierda para seguir R-355 FTV directo a SAMAR.
Pendiente mínima de ascenso 5% hasta abandonar 1300 ft.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL100 hasta interceptar R-039 GDV. Subir a FL120 y esperar posterior autorización.

SAMAR THREE BRAVO DEPARTURE (SAMAR3B).
Climb on runway heading direct to DVOR/DME LPC. Turn left to follow arc 18.0 DME GDV to COLON. Turn right to follow R-039 GDV direct to LARYS. Direct to SARAY. Turn left to follow R-355 FTV direct to SAMAR.
5% minimum climb gradient to leave 1300 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL100 to intercept R-039 GDV. Climb to FL120 and wait for further clearance.

SALIDA TENERIFE NORTE TRES BRAVO (TFN3B).
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME LPC. Virar a la izquierda para seguir arco 18,0 DME GDV para seguir R-128 GDV directo a DVOR/DME GDV. Proceder por R-308 GDV directo a ARTEM. Directo a DVOR/DME TFN.
Pendiente mínima de ascenso 5% hasta abandonar 1300 ft.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 6000 ft y esperar posterior autorización.

TENERIFE NORTE THREE BRAVO DEPARTURE (TFN3B).
Climb on runway heading direct to DVOR/DME LPC. Turn left to follow arc 18.0 DME GDV to follow R-128 GDV direct to DVOR/DME GDV. Proceed on R-308 GDV direct to ARTEM. Direct to DVOR/DME TFN.
5% minimum climb gradient to leave 1300 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain 6000 ft and wait for further clearance.

SALIDA TENERIFE SUR UNO BRAVO (TFS1B).
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-208 LPC hasta 8,0 DME LPC. Virar a la derecha para seguir R-114 TFS directo a LOMAS. Directo a MERAN. Directo a VOR/DME TFS.
Pendiente mínima de ascenso 5% hasta abandonar 1300 ft.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 6000 ft y esperar posterior autorización.

TENERIFE SUR ONE BRAVO DEPARTURE (TFS1B).
Climb on runway heading direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-208 LPC to 8.0 DME LPC. Turn right to follow R-114 TFS direct to LOMAS. Direct to MERAN. Direct to VOR/DME TFS.
5% minimum climb gradient to leave 1300 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain 6000 ft and wait for further clearance.

SALIDA VASTO TRES BRAVO (VASTO3B).
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME LPC. Virar a la izquierda para seguir arco 18,0 DME GDV hasta COLON. Virar a la derecha para seguir R-039 GDV directo a LARYS. Directo a SARAY. Directo a VASTO.
Pendiente mínima de ascenso 5% hasta abandonar 1300 ft.
AUTORIZACION INICIAL ATC: Mantener FL100 hasta interceptar R-039 GDV. Subir a FL120 y esperar posterior autorización.

VASTO THREE BRAVO DEPARTURE (VASTO3B).
Climb on runway heading direct to DVOR/DME LPC. Turn left to follow arc 18.0 DME GDV to COLON. Turn right to follow R-039 GDV direct to LARYS. Direct to SARAY. Direct to VASTO.
5% minimum climb gradient to leave 1300 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL100 to intercept R-039 GDV. Climb to FL120 and wait for further clearance.

PISTA 21L

Las salidas de la pista 21R se aplican también a la pista 21L. Después del despegue, virar a la derecha en condiciones visuales para integrarse en el procedimiento de salida de la pista 21R correspondiente.

RUNWAY 21L

Departures from runway 21R also apply for runway 21L. After take-off, turn right in visual conditions to follow the corresponding runway 21R departure procedure.

SALIDA DE CONTINGENCIA.
En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de las pistas 21L/21R, se procederá del siguiente modo:
Subir en rumbo magnético 192° hasta 5000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.
Pendiente mínima de ascenso 6,8% hasta 4500 ft.
En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la página ENR 1.8-5, apartado 8 (fallo de las comunicaciones aeroterrestres) de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE.
In the event of failure of one or more navaids bearing the departures from runway 21L/21R, the following procedure shall be carried out:
Climb on magnetic heading 192° to 5000 ft AMSL. Turn following ATC instructions.
6.8% minimum climb gradient to 4500 ft.
In case of communications failure, proceed according to the established on page ENR 1.8-5, item 8 (air-ground communications failure) of AIP-ESPAÑA.

ANEXO DE LEGISLACIÓN AERONÁUTICA

- D. 584/1972, DE 24 DE FEBRERO, DE SERVIDUMBRES AERONAUTICAS
- D. 1844/1975, DE 10 DE JULIO, SERVIDUMBRES AERONAUTICAS
- R.D. 417/2011, DE 18 DE MARZO. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS AEROPUERTO GRAN CANARIA
- O.M. DE 20 DE SEPTIEMBRE DE 2001 PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA.

DECRETO 584/72, de 24 de febrero, DE SERVIDUMBRES AERONAUTICAS

Incluye modificaciones:

- ***DECRETO 2490/74**, de 9 de agosto, por el que se modifica el artículo 30 del decreto numero 584/72, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.*
- ***REAL DECRETO 1541/03**, de 5 de diciembre, por el que se modifica el decreto 584/72, de 24 de febrero, de servidumbre aeronáuticas, y el decreto 1844/75, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los limites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.*

El artículo 2 segundo de la Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cuarenta y cinco, sobre Aeropuertos, autoriza al Gobierno para modificar la extensión y forma de las servidumbres aeronáuticas cuando sea aconsejable por exigencias del tráfico aéreo o en virtud de acuerdos internacionales sobre la materia.

Al amparo de dicho artículo fueron promulgados los Decretos de veintiuno de diciembre de mil novecientos cincuenta y seis y de diecisiete de julio de mil novecientos sesenta y ocho.

Con objeto de unificar en una sola disposición todo lo relacionado con servidumbres aeronáuticas y al mismo tiempo actualizar las disposiciones vigentes de acuerdo con las normas de la Organización Internacional de Aviación Civil y al amparo del mencionado artículo segundo de la citada Ley y del artículo cincuenta y uno de la Ley número cuarenta y ocho/mil novecientos sesenta, de veintiuno de julio, sobre Navegación Aérea, procede la promulgación de un nuevo Decreto que, sustituyendo a los actuales, recoja las modificaciones necesarias en lo que se refiere a todo tipo de servidumbres aeronáuticas.

En su virtud a propuesta del Ministro del Aire y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día dieciocho de febrero de mil novecientos setenta y dos,

DISPONGO:
Las servidumbres aeronáuticas en territorio nacional, espacio aéreo y aguas jurisdiccionales, serán las que a continuación se indican:

CAPÍTULO PRIMERO. SERVIDUMBRES DE LOS AERODROMOS

Artículo primero.
Constituyen las servidumbres de los aeródromos, las que son necesarias establecer en aquéllos y sus alrededores para la seguridad de los movimientos de las aeronaves.

Artículo segundo.
Cuando por el Ministerio del Aire se programe la construcción de un aeródromo se definirá por sus coordenadas geográficas un punto que será el centro de un círculo de siete kilómetros de radio y dentro del cual no podrán hacerse alteraciones físicas sin la previa autorización de dicho Ministerio.
Esta restricción se establecerá por Decreto y será efectiva por el plazo de un año, dentro del cual deberán definirse las servidumbres específicas definitivas, caso contrario, quedará sin efecto dicha restricción.

Artículo tercero.
A propuesta del Ministerio del Aire se clasificarán los aeródromos de acuerdo con los tipos de aeronaves que hayan de utilizarlos y en función de la longitud básica de la

pista necesaria para satisfacer las necesidades de operación de dichos tipos de aviones.
Se entiende como longitud básica de pista la que se requeriría en un emplazamiento horizontal a nivel del mar, en condiciones atmosféricas tipo, definidas por la O.A.C.I. Sobre esta longitud básica se aplicarán las correcciones por altitud, temperaturas y pendiente de la pista para obtener la longitud real de la misma.

Las pistas se clasificarán, según las letras clave A, B, C, D y E, de acuerdo con la tabla siguiente:

Letra clave de pista	**Longitud básica**
A	Mayor de dos mil cien metros
B	Entre dos mil cien y mil quinientos metros
C	Entre mil quinientos metros y novecientos metros
D	Entre novecientos metros y setecientos cincuenta metros
E	Menor de setecientos cincuenta metros

Artículo cuarto.
El espacio sometido a servidumbres de aeródromos está delimitado por las áreas y superficies de subida, aproximación y entorno que se definen en el artículo siguiente, dentro de las cuales podrían tomarse una o más de las siguientes medidas:

- restringir la creación de nuevos obstáculos,
- eliminar los existentes o
- señalizarlos.

El trazado y condiciones de los caminos que se construyen en las áreas sometidas a servidumbres deberán ajustarse a las normas que se especifiquen por el Ministerio del Aire en cada caso.

Artículo quinto.

Para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo se establecen las áreas y superficies que se definen a continuación:

- **Uno. Área de subida en el despegue**. Parte especificada del terreno o extensión de agua más allá del extremo de la pista o de la zona libre de obstáculos en el sentido de despegue.
- **Dos. Superficie de subida de despegue**. Plano inclinado u otra superficie especificada, limitado en planta por la proyección vertical del área de subida en el despegue.
- **Tres. Área de aproximación**. Pare especificada del terreno o extensión de agua, anterior al umbral de pista a la que afecten las maniobras en la fase de aproximación.
- **Cuatro. Superficie de aproximación**. Superficie plana inclinada o una combinación de planos, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación.
- **Cinco. Superficie de transición**. Superficie especificada, de pendiente ascendente, que se extiende hacia afuera desde dos líneas paralelas al eje de pista, una a cada lado, y desde los bordes de la superficie de aproximación.
- **Seis. Superficie horizontal interna**. Superficie plana horizontal, especificada sobre un aeródromo y sus cercanías inmediatas.
- **Siete. Superficie cónica**. Superficie especificada, de pendiente ascendente, que se extiende hacia afuera desde la periferia de la superficie horizontal interna.
- **Ocho. Superficie horizontal externa**. Plano horizontal, que contiene al límite superior de la superficie cónica y se extiende más allá de dicha superficie. Esta superficie se establecerá cuando sea necesario.

- **Nueve. Zona libre de obstáculos**. Área rectangular, definida en el terreno o en el agua, situada a continuación del extremo de una pista, en el sentido del despegue, y designada y preparada como zona adecuada sobre la cual pueden efectuar las aeronaves una parte de la subida inicial hasta una altura especificada.
- **Diez. Punto de referencia**. El Ministerio del Aire determinará, por su coordenadas geográficas y altitud, el punto de referencia, cuya situación identificará el aeródromo.

Artículo sexto.
Las áreas y superficies definidas en el artículo anterior tendrán las siguientes características:

Uno. Área de subida en el despegue.
Se establecerá un área de subida en el despegue para cada sentido de la pista que haya de utilizarse en el despegue de aeronaves, cuyos límites serán los siguientes:

a) Un borde interior de longitud, especificada en la tabla I, perpendicular al eje de pista en el extremo de la zona libre de obstáculos, o cuando no exista dicha zona, a una distancia del extremo de la Pista de sesenta metros, si la letra de clave de la pista es A, B o C, o de treinta metros cuando la letra clave sea D o E. Esta distancia se medirá horizontalmente en el sentido del despegue.
b) Dos bordes laterales, que, partiendo de los extremos del borde interior, se separan uniformemente con determinado grado de divergencia, respecto al plano vertical que contiene al eje de la pista, hasta la distancia máxima que figura en la tabla I. Esta distancia se mantiene constante hasta el borde exterior. El grado de divergencia es el que figura en la tabla I.
c) Un borde exterior perpendicular al eje de la pista. La distancia entre el borde interior y el borde exterior se fija en la tabla I, y se medirá horizontalmente en el plano vertical que contenga al eje de la pista.
Las dimensiones del área de subida en el despegue, medidas horizontalmente, no podrán ser menores que las dimensiones que se indican en la tabla I, excepto cuando a juicio del Ministerio del Aire, la seguridad de maniobras de las aeronaves permita reducir dichas dimensiones.

Dos. Superficie de subida de despegue.
El límite inferior de la superficie de subida en el despegue será una línea horizontal contenida en el plano horizontal que contenga a su vez el borde interior del área de subida en el despegue. El límite inferior tendrá la elevación del punto más alto de la prolongación del eje de pista, comprendido en la distancia de 60 metros a partir del umbral, para las pistas con letras de clave A, B o C, o treinta metros para las letras de clave D o E. En el caso de que exista zona libre de obstáculos, la elevación del límite inferior será la del punto más alto de dicha zona.
La pendiente de la superficie de subida en el despegue, medida sobre la horizontal contenida en el plano vertical al eje de pista, no será mayor que la especificada en la tabla I.

Tres. Área de aproximación.
Se establecerá un área de aproximación para cada sentido de la pista que se proyecte utilizar para el aterrizaje de las aeronaves, cuyos límites serán los siguientes:

a) Un borde interior, de longitud especificada en la tabla II, perpendicular al eje de la pista situada a una distancia medida, desde

el umbral en el sentido contrario al del aterrizaje, de sesenta metros cuando la letra clave de la pista sea A, B o C, o de treinta metros cuando la letra clave de la pista sea D o E.

b) Dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen en la proporción determinada en la tabla II, respecto a la prolongación del eje de la pista.

c) Un borde exterior paralelo al borde interior.

Las dimensiones del área de aproximación, medida horizontalmente, no serán menores que las especificadas en la tabla II.

Cuatro. Superficie de aproximación.

El límite inferior de la superficie de aproximación será una línea horizontal contenida en el plano vertical que contenga a su vez el borde interior del área de aproximación. La elevación del límite inferior será igual a la del punto medio del umbral. Las pendientes o pendiente de la superficie de aproximación, medidas sobre la horizontal en el plano vertical que contenga el eje de la pista, serán las que se especifican en la tabla II, excepto en el área de aproximación por instrumentos, en la que la superficie de aproximación será horizontal a partir de ciento cincuenta metros por encima de la elevación del umbral, o bien a partir del plano horizontal que pase por la parte superior de cualquier objeto que determine la altitud mínima en la aproximación final, siempre que esta altitud sea superior a ciento cincuenta metros sobre la elevación del umbral.

Cinco. Superficie de transición.

Se establecerán superficies de transición por cada sentido de la pista que se proyecte utilizar para el aterrizaje de aeronaves.

La pendiente de la superficie de transición, medida en un plano vertical perpendicular al eje de la pista, será:

Del catorce coma tres por ciento cuando la letra clave de la pista sea A, B o C y del veinte como cero por ciento cuando dicha letra clave sea D o E.

El límite exterior de la superficie de transición se determinará por su intersección con el plano que contenga a la superficie horizontal interna.

Seis. Superficie horizontal interna.

En todo aeródromo se establecerá una superficie horizontal interna, que estará contenida en un plano horizontal a 45 metros por encima del punto de referencia y constituida por un círculo, con centro en la vertical de dicho punto.

El radio de este círculo será:

- Cuatro mil metros cuando el aeródromo tenga alguna pista con la letra clave A, B o C.
- Dos mil quinientos metros cuando alguna pista sea de letra clave D y no haya ninguna de la letra de clave A, B o C.
- Dos mil metros cuando sea E.

Siete. Superficie cónica.

Se establecerá una superficie cónica en todo aeródromo. La superficie cónica será de revolución sobre el eje vertical, que pasa por el punto de referencia, con vértice en el mismo y una pendiente del cinco por ciento.

El límite inferior de la superficie será la intersección de la superficie con el primer plano horizontal.

El límite superior de la superficie cónica estará contenida en un plano horizontal situado a:

- Cien metros sobre la superficie horizontal interna cuando el aeródromo tenga alguna pista con clave A o B.

- Setenta y cinco metros sobre la superficie horizontal interna cuando el aeródromo tenga alguna pista con clave C y no las haya con letra clave A o B.
- Cincuenta y cinco metros sobre la superficie horizontal interna cuando el aeródromo tenga alguna pista con letra clave D y no las haya con letra clave A, B o C.
- Treinta y cinco metros sobre la superficie horizontal interna cuando la pista sea de clave E.

TABLA I: ÁREA Y SUPERFICIE DE SUBIDA EN EL DESPEGUE

Clave de referencia para las características	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**
Distancia del borde interior al extremo de la pista (si no existe zona libre de obstáculos)	**60m**	**60m**	**60m**	**30m**	**30m**
Longitud del borde interior:					
a) Pistas principales de despegue	180m	180m	180m	80m	60m
b) Otras pistas	180m(150 m)([1])	180m(150 m)([1])	180m(150 m)([1])	80m	60m
Divergencias a cada lado:					
a) Pistas principales de despegue	12,5%	12,5%	12,5%	10%	10%
b) Otras pistas	12,5 %(10%)(1)	12,5%(10%)(1)	12,5%(10%)(1)	10%	10%
Anchura final:					
a) Pistas principales de despegue	1.200m([2])	1.200m([2])	1.200m([2])	580m	380m
b) Otras pistas	1.200m([2])	1.200m([2])	1.200m([2])	580m	380m
Longitud:					
a) Pistas principales de despegue	15.000m	15.000m	15.000m	2.500m	1.600m
b) Otras pistas	12.000m	12.000m	12.000m	2.500m	1.600m
Pendiente:					
a) Pistas principales de despegue	2% a 1,6%	2% a 1,6%	2% a 1,6%	4% a 1,6%	5% a 1,6%
b) Otras pistas	2,5%	2,5%	2,5%	4%	5%

([1]) Los valores escritos entre paréntesis pueden adoptarse para pistas que nos sean principales, si el Ministerio del Aire lo juzgase oportuno.

([2]) Esta dimensión será de mil ochocientos metros cuando la trayectoria prevista incluya cambios de rumbo mayores de quince grados en las operaciones realizadas en condiciones meteorológicas de vuelo instrumental o vuelo visual nocturno.

TABLA II: ÁREA Y SUPERFICIE DE APROXIMACION

Clave de referencias para las características	A	B	C	D	E
Distancia del borde interior al umbral	60 m	60m	60m	30m	30m
Longitud del borde interior:					
a) Área de aproximación por instrumentos	300m	300m	300m	-	-
b) Otras áreas de aproximación	150m	150m	150m	80m	60m
Divergencias a cada lado					
a) Arrea de aproximación por instrumentos	15%	15%	15%	-	-
b) Otras áreas de aproximación	10%	10%	10%	10%	10%
Longitud:					
a) Área de aproximación por instrumentos	15.000m	15.000m	15.000m	-	-
b) Otras áreas de aproximación	3.000m	3.000m	3.000m	2.500m	1.600m
Pendiente de los primeros 3.000 metros					
a) Arrea de aproximación por instrumentos	2%	2%	2%	-	-
b) Otras áreas de aproximación	2,5%	2,5%	3,33%	4%	5%
Pendiente más allá de los 3.000 metros					
a) Área de aproximación por instrumentos	2,5%	2,5%	2,5%	-	-
Cota de la parte horizontal					
La mayor de	a) Ciento cincuenta metros sobre el umbral de la pista.				
	b) La de la parte horizontal de la superficie libre de obstáculos en el área de aproximación final.				

Artículo séptimo
(***Artículo redactado de conformidad con el R.D. 1541/03***)
1. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.

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

Artículo octavo. Obstáculos fuera de la proximidad de los aeródromos.
Fuera de las áreas citadas en los artículos anteriores, en todo el territorio nacional, deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los cien metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas al Ministerio del Aire para que por éste se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea.

Artículo noveno. Apantallamientos
El Ministerio del Aire podrá autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en determinados casos en que, aun vulnerando los límites establecidos por las servidumbres, puedan considerarse apantallados por otros obstáculos naturales o artificiales ya existentes.

Se considerará que un objeto está apantallado cuando:

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

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

Artículo décimo. Humos y refugios de aves en libertad
El Ministerio del Aire podrá establecer servidumbres aeronáuticas con respecto de aquellas instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves en las proximidades de los aeródromos, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad.
En estos casos, el Ministerio podrá exigir que se eviten los fenómenos perturbadores mediante los dispositivos adecuados, llegando hasta la eliminación de dichas instalaciones, si no se consiguieran evitar los riesgos indicados en forma eficaz.
Se entenderá por proximidades de un aeródromo la proyección ortogonal sobre el terreno de la superficie horizontal interna definida en el artículo sexto, apartado seis.

CAPÍTULO II. SERVIDUMBRES DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS AERONAUTICAS

Artículo undécimo
Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquellas que son necesarias establecer para garantizar su correcto funcionamiento, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

Artículo duodécimo
Las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, a que se refiere este Decreto, se clasifican en los siguientes grupos:

I. Comunicaciones.
II. Ayudas a la navegación aérea.

Artículo decimotercero
A los fines de este Decreto, los términos que en él se emplean tendrán el siguiente significado:

Uno. Instalaciones radioeléctricas aeronáuticas. Conjunto de equipos radioeléctricos (transmisores, receptores, reflectores activos o pasivos), sus antenas, líneas de transmisión, sistemas de tierra y las construcciones que

pudieran contenerlos, sustentarlos o protegerlos, dependientes del Ministerio del Aire e instalados para establecer una transferencia de información, por medios radioeléctricos, entre puntos específicos, fijos o móviles.
Dos. Zona de instalación. Superficie de terreno o de agua, en el que están situados los elementos de una instalación radioeléctrica aeronáutica, cuyo perímetro será delimitado en cada caso por el Ministerio del Aire.
Tres. Punto de referencia de la instalación. En función de la situación de los elementos de una instalación y de sus características, el Ministerio del Aire definirá, por sus coordenadas geográficas y altitud, un punto que se llamará punto de referencia de la instalación.
Cuatro. Plano de referencia de la instalación. Plano horizontal que contiene el punto de referencia de la misma.
Cinco. Zona de seguridad. Superficie de terreno o de agua que rodea la zona de instalación. La distancia entre las proyecciones ortogonales de los perímetros de la zona de seguridad e instalación, sobre el plano de referencia, será la magnitud especificada en las tablas III y IV.
Seis. Zona de limitación de alturas. Superficie engendrada por un segmento que, partiendo de la proyección ortogonal del perímetro de la zona de instalación sobre el plano de referencia, mantiene con éste la pendiente dada en las tablas III y IV. Dicho segmento está contenido en el plano vertical, que pasa por la normal a la citada proyección, en cada uno de sus puntos. Su proyección ortogonal coincidirá con la de la zona de limitación de alturas.

TABLA III: CENTRO DE COMUNICACIONES

Instalación	**Zona de seguridad metros**	**Zona de limitación de alturas metros**	**Superficie de limitación de alturas pendiente %**
Centro de emisores o receptores			
Frecuencias bajas (LF) o medias (MF)	200	2.000	10 (A)
Frecuencias altas (HF)	300	2.000	7,5 (A)
Frecuencias muy altas (VHF) o ultra elevada (UHF)	300	2.000	5 (A)
Enlace hertziano entre dos instalaciones			
Cualquier frecuencia	200	(B)	(C)

(A) Estos valores corresponden a Centros cuyas antenas tengan diagramas de radiación no direccionales en el plano horizontal. Para Centros que disponga de antenas direccionales, estas pendientes corresponden a las direcciones de máxima radiación, aumentándose las mismas en las restantes direcciones, en la forma que, en cada caso, se determine por el Ministerio del Aire, de acuerdo con los tipos de antenas utilizadas.
(B) Se define una zona formada por las zonas de seguridad de las instalaciones y el terreno comprendido entre ellas y los dos planos verticales equidistantes «d» metros de la recta que une los puntos de referencia de las instalaciones.
(C) Es el plano perpendicular a los dos verticales, citados en (B), por debajo de la recta que une los puntos de referencia de las dos instalaciones distante «d» metros de ella.
NOTA. La distancia «d», citada en (B) y (C), viene dada en metros, por la parte entera de la siguiente expresión:

d, igual a diez, mas doscientos setenta y tres D/f, siendo D la distancia entre antenas, en kilómetros.
f, igual a frecuencia más baja del enlace en MHz.

TABLA IV:
1. AYUDAS A LA NAVEGACION

INSTALACION	**ZONA DE SEGURIDAD Metros**	**ZONA DE LIMITACION DE ALTURAS Metros**	**SUPERFICIE DE LIMITACION DE ALTURAS Pendiente %**
Radiobaliza marcadora tipo «Z» (75 MHz)	200	1.000	100
Radiobaliza marcadora en abanico («FanMarken») (75 MHz)	200	1.000	100 ó 50(A)
Radiofaros no direccionales	00	2.000	10
Radiofaro omnidireccional VFH (VOR), equipo medidor de distancia (DME) y TACAN	300	3.000	3
Radiogoniómetro VHF (VDF) o UHF (UDF)	300	5.000	2
Radar de vigilancia primario o secundario (SSR)	300	5.000	Entre -5 y +2

(A) El perímetro de la zona de instalación de esta radiobaliza se tomará siempre de forma que su proyección ortogonal sobre el plano de referencia sea un rectángulo, cuyo lado mayor sea paralelo al eje mayor del diagrama de radiación horizontal de la antena.
El segmento generador de la superficie de limitación de alturas tiene una pendiente del cincuenta por ciento cuando se apoya en los lados menores del rectángulo y del cien por cien cuando se hace en los lados mayores. La superficie de limitación de alturas se completa con los planos definidos por los segmentos antes citados que contengan a cada vértice.

TABLA IV:
2. AYUDAS A LA NAVEGACION
Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental (LOC/ILS)
Zona de seguridad. Superficie definida por las intersecciones con el terreno de los cuatro planos verticales siguientes:

a) El perpendicular al vertical que contiene el eje de la pista y que pasa por el umbral de la pista más próxima al punto de referencia de la instalación.
b) El paralelo al a), a igual distancia del punto de referencia y al otro lado del mismo.
c) y d) Los vértices paralelos al eje de pista que pasan por las intersecciones de los a) y b) con otros dos planos verticales d) y f) que pasan por el punto de referencia y forman un ángulo de treinta grados con el plano vertical que contiene al eje de pista.

Zona de limitación de alturas. Es la superficie de terreno comprendida entre los planos e) y f) y dos planos verticales perpendiculares al eje de pista a distancia de 5.000 metros del punto de referencia y entre los planos e) y f), y otros dos verticales paralelos al eje de pista y situados a mil metros del punto de referencia.

Superficie de limitación de alturas. Para la zona de seguridad será el Plano de Referencia. En el exterior de la zona de seguridad, dentro de los diedros formados por los planos a) y f) que contienen al eje de pista y su prolongación, la superficie de limitación de alturas estará formada por dos planos, que parten del punto de referencia y forman con el plano de este nombre una pendiente del dos por ciento. En los diedros, que no contienen al eje de pista ni su prolongación, la superficie de limitación de alturas estará formada por dos planos que contengan las intersecciones de los planos e) y f) con los planos inclinados anteriores.

Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/ILS) y radar de precisión para la aproximación (PAR)
Zona de seguridad. Estará definida por dos planos verticales paralelos al eje de pista y distantes del punto de referencia de la instalación D, más D', más doscientos metros hacia la pistas, y doscientos metros en sentido contrario (siendo D la distancia en metros del punto de referencia al eje de pista y D' la mitad de la anchura de la pista, en metros) y dos planos verticales, a) y b), perpendiculares a los anteriores y distantes del punto de referencia D'', más seiscientos metros hacia la cabecera de la pista y doscientos metros en sentido contrario (siendo D'' la distancia en metros del punto de referencia de la instalación al umbral de la pista).

Zona de limitación de alturas. Estará formada por la zona de seguridad y, además, por las porciones, de terreno comprendidas entre dos planos verticales que pasen por el punto de referencia de la instalación y formen con el plano vertical que contiene al eje de pista ángulos de veinte grados y un plano paralelo al a) y a una distancia D'', más cinco mil metros del punto de referencia hacia la cabecera de la pista.

Superficie de limitación de alturas. Estará definida por el plano de referencia hasta su intersección con el plano a), y a partir de ella, por un plano de pendiente de dos grados.

Artículo decimocuarto
A los fines de este Decreto se considera que las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica aeronáutica se hallan producidas por:

a) Absorciones y/o reflexiones de las ondas electromagnéticas radiadas o recibidas por la instalación.
b) Otras radiaciones ajenas a la misma.

Artículo decimoquinto
Al objeto de reducir las perturbaciones definidas en el artículo decimocuarto, a), se imponen las servidumbres siguientes:

a) Zona de limitación de alturas. En esta zona se prohibe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
b) Zona de seguridad. En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento del Ministerio del Aire.

Artículo decimosexto
Al objeto de reducir las perturbaciones definidas en el artículo decimocuarto, b), se imponen las servidumbres siguientes:

a) Dentro de la zona de limitación de alturas será necesario el consentimiento previo del Ministerio del Aire para la instalación fija o móvil de todo tipo de emisor radioeléctrico, aun cuando cumpla con las condiciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, así como cualquier dispositivo que pueda dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica.
b) Si una vez instalado el emisor o dispositivo, a que se refiere el apartado a) de este artículo, se localizarán en él fuentes perturbadoras del normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica, el Ministerio del Aire lo notificará al propietario, quien vendrá obligado, a sus expensas, a reducir los efectos perturbadores a límites aceptables para dicho Ministerio, o a eliminarlo si fuera necesario y en el plazo que éste señale.

CAPÍTULO III. SERVIDUMBRES DE LA OPERACION DE AERONAVES

Artículo decimoséptimo
Constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquellas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

Las servidumbres a establecer son específicas de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dicha ayuda y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas:

- restringir la creación de nuevos obstáculos,
- eliminar los ya existentes o
- señalizarlos.

Artículo decimoctavo. Servidumbres correspondientes a la maniobra ILS
Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación por instrumentos ILS, las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno. Área de aproximación intermedia.
Área de quince mil setecientos cincuenta metros de longitud, medida hacia afuera de la radiobaliza exterior o de ayuda correspondiente a la trayectoria de aproximación prevista y catorce mil ochocientos metros de anchura (nueve mil trescientos desde la trayectoria en el lado del viraje y cinco mil quinientos en el otro).

Dos. Superficie de aproximación intermedia.
Plano horizontal y otra superficie especificada, limitada en planta por la proyección vertical del área de aproximación intermedia.
Dicho plano será determinado por el Ministerio del Aire y tendrá como mínimo la altitud correspondiente al obstáculo más alto situado dentro del área de aproximación intermedia.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano o superficie.

Tres. Área de aproximación final.
Área simétrica, respecto al rumbo del localizador, que tiene su origen en un punto situado a una distancia de ochocientos diez metros (para un ángulo de descenso de dos coma cinco grados) antes del umbral, desde cuyo punto su anchura es constante (seiscientos metros) hasta mil sesenta antes del umbral de dicha cabecera de pista. A partir de este último punto, situado a mil sesenta metros del umbral, el área se ensancha con una divergencia de nueve grados a cada lado hasta alcanzar siete mil cuatrocientos metros a una distancia de veintitrés mil setecientos metros del umbral, manteniendo esa anchura hasta el límite más alejado del área (veintisiete mil ochocientos metros).

Cuatro. Superficie de aproximación final.
Estará constituida por los planos siguientes:
a) Plano horizontal, que se extiende desde el límite más alejado del área (veintisiete mil ochocientos metros) hasta donde corta el plano inclinado descrito en b).
Está delimitado en planta por la parte del área correspondiente y situado a una altura sobre el terreno, que será como mínimo igual a la del obstáculo más alto comprendido en esa parte del área.

b) Plano inclinado, con un ángulo no menor de uno coma cinco grados, limitado en planta por la proyección vertical de la parte del área correspondiente.
Tiene su origen a una distancia máxima de ochocientos diez metros (G. P., igual a dos coma cinco grados) antes del umbral y la elevación correspondiente a éste, y su límite más alejado queda limitado por su intersección con el plano descrito en a).
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar los planos descritos.

Cinco. Área de aproximación frustrada.
Área simétrica, respecto a la trayectoria prevista de aproximación frustrada.
Tiene su origen en un punto situado a ochocientos diez metros del umbral, prolongándose y manteniendo anchura constante de seiscientos metros hasta otro punto situado a mil ochocientos metros rebasado el umbral.
A partir de este último punto se ensancha, con una divergencia de quince grados a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que ascienda con pendiente de dos coma cinco por ciento, haya alcanzado una altura que le garantice el despeje de obstáculos y que será fijado por el Ministerio del Aire para cada aproximación H.S. en particular.
Dentro de este área desde su comienzo, hasta una distancia de mil ochocientos metros del umbral, no se permitirá la construcción de ningún obstáculo que no sean las ayudas previstas para la navegación.

Seis. Superficie de aproximación frustrada.
Plano inclinado, con una pendiente del dos coma cinco por ciento, cuya proyección vertical está contenida en el área de aproximación frustrada. Este plano corta al de la pista en un punto situado a una distancia de mil ochocientos metros del umbral de aterrizaje.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar la superficie de aproximación frustrada.

Artículo decimonoveno. Servidumbres correspondientes a la maniobra NDB
Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación por instrumentos NDB, las áreas y superficies que seguidamente se determinan:

Uno. Área de aproximación intermedia.
Área de veintidós mil doscientos metros de longitud, medida desde la instalación hacia afuera a lo largo de la trayectoria de aproximación prevista; su anchura es de dieciséis mil setecientos metros (nueve mil trescientos metros desde la trayectoria en el lado del viraje y siete mil cuatrocientos metros en el otro).

Dos. Superficie de aproximación intermedia.
Plano horizontal, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación intermedia.
Dicho plano será determinado por el Ministerio del Aire y tendrá como mínimo la altitud correspondiente al obstáculo más alto situado dentro del área de aproximación intermedia.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano o superficie.

Tres. Área de aproximación final.
Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación, que se extiende desde la instalación hacia fuera, hasta una distancia de veintisiete mil ochocientos metros. Aumenta uniformemente en anchura desde cinco mil metros que tiene en la instalación, hasta alcanzar una anchura de catorce mil ochocientos metros, a una distancia de dieciocho mil quinientos treinta metros;

desde ese punto mantiene la anchura constante de catorce mil ochocientos metros, hasta el final exterior del área (veintisiete mil ochocientos metros).
Cuando la instalación está emplazada fuera del aeródromo, el área se extenderá, además desde la instalación, hasta el límite más alejado del mismo y tendrá la anchura de cinco mil quinientos metros en la instalación, aumentando uniformemente en la proporción resultante de la divergencia de diez grados a cada lado de la trayectoria de aproximación.
El plano vertical, que pasa por la instalación y es perpendicular a la trayectoria de la aproximación, divide a esta superficie en dos zonas.

Cuatro. Superficie de aproximación final.
Planos horizontales, limitados en planta por la proyección vertical de cada una de las zonas del área de aproximación final.
Dichos planos estarán situados a una altitud que será determinada por el Ministerio del Aire y corresponderá como mínimo a la del obstáculo más alto situado en cada una de las zonas citadas.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Cinco. Área de aproximación frustrada.
Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación frustrada. Tiene su origen en el extremo del área de aproximación final. A partir de este punto se ensancha, con una divergencia de quince grados a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que suba con pendiente de dos coma cinco por ciento, haya alcanzado una altitud que le garantice el despeje de obstáculos y que será fijada por el Ministerio del Aire para cada maniobra NDB, en particular.

Seis. Superficie de aproximación frustrada.
Plano inclinado, con una pendiente del dos coma cinco por ciento, limitado por la proyección vertical del área de aproximación frustrada.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar la dicho plano.

Artículo vigésimo. Servidumbres correspondientes a la maniobra, basada en dos NDB o VOR y NDB

Uno. Áreas y superficies de aproximación intermedia y final
Serán las mismas que las prescritas para un NDB, excepto que el área y la superficie comprendidas entre las dos instalaciones, que serán las que se describen a continuación.

Dos. Área de aproximación final entre las dos instalaciones
Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación, con una anchura constante de cinco mil quinientos metros, que se extiende entre las dos instalaciones.
Si la instalación interior es un VOR, la anchura del área en esta instalación es de cuatro mil seiscientos metros.
Si la instalación interior está emplazada fuera del aeródromo, pero en el área de aproximación final, la anchura aumentará uniformemente hasta el comienzo del área de aproximación frustrada en la proporción resultante de una desviación de diez grados a cada lado de la trayectoria de aproximación final para las instalaciones NDB y de cinco grados para las VOR.

Tres. Superficie de aproximación final entre las dos instalaciones
Plano horizontal, limitado en planta por la proyección vertical del área comprendida entre las dos ayudas.

Dicho plano será determinado por el Ministerio del Aire y tendrá como mínimo la altitud correspondiente al obstáculo más alto situado dentro del área de aproximación final.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Artículo vigésimo primero. Servidumbres correspondientes a la maniobra VOR
Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación por instrumentos VOR, las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno. Área de aproximación intermedia
Área de veintidós mil metros de longitud, medidos desde la instalación hacia afuera a lo largo de la trayectoria de aproximación; su anchura es de dieciséis mil setecientos metros (nueve mil trescientos metros desde la trayectoria en el lado del viraje y siete mil cuatrocientos en el otro).

Dos. Superficie de aproximación intermedia
Plano horizontal, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación intermedia.
Dicho plano será determinado por el Ministerio del Aire y tendrá como mínimo la altitud correspondiente al obstáculo más alto situado dentro del área de aproximación intermedia.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano.

Tres. Área de aproximación final.
Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación, que se extiende desde la instalación hasta una distancia de veintisiete mil ochocientos metros. Aumenta uniformemente la anchura desde cuatro mil seiscientos metros que tiene en la instalación, hasta alcanzar catorce mil doscientos metros, a una distancia de dieciocho mil quinientos treinta metros; desde ese punto mantiene la anchura constante de catorce mil doscientos metros, hasta el límite exterior del área (veintisiete mil ochocientos metros).
Cuando la instalación está emplazada fuera del aeródromo, el área se extenderá desde la instalación hasta el límite más alejado del mismo y tendrá la anchura de cuatro mil seiscientos metros en la instalación, aumentando uniformemente en la proporción resultante de la divergencia de cinco grados a cada lado del eje de la pista.
Dentro de este área se considerarán dos subzonas: una, desde la instalación hasta el extremo del área de aproximación, y la segunda, desde la instalación hasta el comienzo de la aproximación frustrada.

Cuatro. Superficie de aproximación final
Planos horizontales, limitados en planta por las proyecciones verticales del área de aproximación final. Dichos planos estarán situados a unas altitudes que serán determinadas por el Ministerio del Aire y que corresponderán como mínimo a la del obstáculo más alto situado dentro de la subzona correspondiente del área de aproximación final.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano.

Cinco. Área de aproximación frustrada
Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación frustrada. Tiene su origen en el extremo del área de aproximación final.
A partir de este punto se ensancha, con una divergencia de quince grados a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que suba con pendiente del dos coma cinco por ciento, haya alcanzado una altitud suficiente que le garantice el despeje de obstáculos y que fijará el Ministerio del Aire para cada aproximación VOR, en particular.

Seis. Superficie de aproximación frustrada
Plano inclinado, con una pendiente del dos coma cinco por ciento, limitado por la proyección vertical del área de aproximación frustrada.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano.

Artículo vigésimo segundo. Servidumbres correspondientes a la maniobra efectuada con radar de precisión (PAR)
Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación con radar de precisión, las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno.
El área de aproximación inicial e intermedia será la que corresponda a las ayudas que se utilicen en esta fase de aproximación.

Dos.
La superficie de aproximación inicial e intermedia será la correspondiente a las ayudas que se utilicen en esta fase de aproximación.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Tres. Área de aproximación final
Área simétrica, respecto a la trayectoria, que se extiende desde un punto situado a una distancia de sesenta metros después del umbral de la pista, hasta el punto en que se comienza la aproximación final; esta distancia no excederá de los dieciocho mil seiscientos metros.
El área aumenta uniformemente en anchura desde trescientos metros a la distancia de sesenta metros del umbral, hasta alcanzar cinco mil quinientos metros, a una distancia de dieciocho mil seiscientos metros.
Dentro de este área se consideran dos zonas: una, desde el comienzo de la aproximación final, hasta el punto en que la trayectoria de vuelo esté a treinta y seis metros sobre la elevación del aeródromo, y otra a partir de este punto hasta el fin del área.

Cuatro. Superficie de aproximación final
Está constituida por los planos siguientes:
a) Plano horizontal, que se extiende desde el límite más alejado del área (dieciocho mil seiscientos metros) hasta donde corta el plano inclinado descrito en b).
Está limitado en planta por la parte del área correspondiente y está situado a una altura sobre el terreno igual a la de la cota más alta comprendida en esta parte del área y como mínimo a ciento cincuenta metros sobre el punto de referencia del aeródromo.
b) Plano inclinado, de pendiente no menor de uno coma cinco grados, que comienzo ochocientos veinticinco metros antes del punto de toma de contacto y es tangente a la cota determinante para la trayectoria de aproximación.
Está limitado en planta por la parte del área correspondiente y queda limitado en su parte más alejada por su intersección con el plano descrito en a).
Estos planos serán determinados, en cada caso, por el Ministerio del Aire.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar a los planos descritos.

Cinco. Área de aproximación frustrada
Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación frustrada, que tiene su origen en el punto donde el área de aproximación final tiene seiscientos metros más allá del umbral más alejado a la dirección del aterrizaje; a partir de este punto el área aumenta uniformemente en anchura, con una divergencia de quince grados a cada lado de la trayectoria de aproximación frustrada,

hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que suba con pendiente del dos coma cinco por ciento, haya alcanzado una altura que le garantice el despeje de obstáculos y que fijará el Ministerio del Aire para cada aproximación, en particular.

Seis. Superficie de aproximación frustrada
Plano inclinado, limitado en planta por el área de aproximación frustrada. Tiene su origen en un punto situado a sesenta metros, rebasado el umbral más alejado a la dirección de la aproximación y a la misma elevación que el umbral. Desde este punto, el plano se eleva uniformemente, con pendiente del dos coma cinco por ciento en la dirección de la aproximación frustrada hasta el final del área.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Artículo vigésimo tercero. Servidumbres correspondientes a la maniobra efectuada con radar de vigilancia
Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación con radar de vigilancia, las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno. Área de aproximación inicial e intermedia
Tendrá una anchura de dieciocho mil metros, nueve mil a cada lado de la trayectoria de aproximación que fije el Ministerio del Aire.

Dos. Superficie de aproximación inicial e intermedia
Plano horizontal, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación inicial e intermedia y situado a una altura sobre el terreno que sea como mínimo igual a la del obstáculo más alto existente dentro del área.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Tres. Área de aproximación final
Área simétrica, respecto a la trayectoria prescrita, que se extiende desde el punto de toma de contacto, hasta una distancia de quince mil metros por el lado de la aproximación y novecientos metros en la dirección de la aproximación frustrada. Este área tiene una anchura de cuatro mil quinientos metros desde el comienzo del área de la pista hasta una distancia de cuatro mil metros, aumentando uniformemente desde allí, hasta alcanzar nueve mil metros en el límite exterior.
El plano perpendicular al vertical, que contiene al eje de la pista a la distancia de siete mil quinientos metros del punto de contacto, divide el área en dos zonas.

Cuatro. Superficie de aproximación final
Superficie constituida por los siguientes planos:
a) Plano horizontal, que se extiende desde el límite más alejado del área (dieciocho mil seiscientos metros) hasta donde corta el plano inclinado descrito en b).
Está limitado en planta por la parte del área correspondiente y está situado a una altura sobre el terreno igual a la de la cota más alta comprendida en esta parte del área y como mínimo a ciento cincuenta metros sobre el punto de referencia del aeródromo.
b) Plano inclinado, de pendiente no menor a uno coma cinco grados, que comienza en el umbral de la pista y es tangente a la cota determinante para la trayectoria de aproximación.
Está limitado en planta por la parte del área correspondiente y queda limitado en su parte más alejada por su intersección con el plano descrito en a).
Estos planos serán determinados, en cada caso, por el Ministerio del Aire.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar a los planos descritos.

Cinco. Área de aproximación frustrada
Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación frustrada prescrita, que se extiende desde el límite del área de aproximación final en la dirección de la frustrada, hasta una distancia de doce mil metros y que aumenta uniformemente en anchura desde cuatro mil seiscientos treinta metros en el extremo del área de aproximación final, hasta nueve mil metros, por lo menos, en el límite exterior de la aproximación frustrada.

Seis. Superficie de aproximación frustrada
Plano inclinado, limitado en planta por el área de aproximación frustrada, y que tiene su origen en el comienzo del área de aproximación frustrada y a una altura de treinta metros sobre el umbral.
Desde su origen este plano se eleva uniformemente, con pendiente del dos coma cinco por ciento en la dirección de la aproximación frustrada, hasta el límite del área.

Artículo vigésimo cuarto. Servidumbres correspondientes a los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación (VASIS)
Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondiente al sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS), las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno.
Área correspondiente a la aproximación efectuada con el sistema visual indicador de pendiente de aproximación:
a) Área simétrica, respecto al eje de la pista, cuyo origen es una perpendicular a dicho eje, situado a noventa metros más cerca del umbral de aterrizaje que las barras de alas anteriores y a su mismo nivel. Desde su origen, los dos lados del área divergen, con un ángulo de quince grados a cada lado del eje, hasta una distancia de veintisiete mil ochocientos metros.
b) Área simétrica, respecto al eje de la pista, con el mismo origen que la anterior. Desde su origen, los dos lados del área divergen, con un ángulo de veinticinco grados a cada lado del eje, hasta una distancia de nueve mil trescientos metros. Los dos puntos extremos de este área van unidos por una línea recta con los dos extremos del área descrita en a).

Dos.
Superficie correspondiente a la aproximación efectuada con el sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS)
Plano inclinado, de origen común con las áreas a) y b). Su pendiente no será superior a uno coma cinco grados.
Ningún obstáculo situado dentro de las áreas descritas sobrepasarán en altura este plano o superficie.

Artículo vigésimo quinto.
En aquellos casos en que la orografía del terreno colindante o los obstáculos artificiales existentes impongan procedimientos de aproximación por instrumentos que requieran áreas y superficies distintas a las anteriormente mencionadas, el Ministerio del Aire las definirá en el Decreto de confirmación de las servidumbres específicas para cada aeródromo, haciendo constar que se trata de casos especiales.

CAPÍTULO IV. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo vigésimo sexto
Corresponde al Ministerio del Aire determinar los obstáculos o instalaciones que deberán ser eliminados o modificados por cuenta del Estado y mediante la indemnización oportuna, entre aquellos que ya existan en las zonas de servidumbres aeronáuticas, aplicando las disposiciones sobre expropiación forzosa.

Si las circunstancias lo exigieran, podrá aplicarse el procedimiento de urgencia, regulado en la Ley de Expropiación Forzosa, para conseguir tal eliminación o modificación.

Artículo vigésimo séptimo
La naturaleza y extensión de las servidumbres aeronáuticas especificadas de cada aeródromo o instalación serán establecidas, confirmadas o modificadas para cada caso concreto mediante Decreto, a propuesta del Ministerio del Aire.

En caso de urgencia, dichas servidumbres específicas podrán ser establecidas, a título provisional, por el Ministerio del Aire, quedando sin efecto, si en el plazo de doce meses no son confirmadas por el correspondiente Decreto.

Artículo vigésimo octavo
La aprobación del establecimiento de un aeródromo o instalación radioeléctrica, así como la formalización de sus servidumbres aeronáuticas, se anunciarán en el «Boletín Oficial del Estado». Asimismo, el Ministerio del Aire lo comunicará con envío de los planos y demás documentación necesaria a los Gobernadores civiles de la provincia a que afecte, para su cumplimiento por los Organismos provinciales y municipales, a cuyo fin se les dará la máxima publicidad y difusión.

Artículo vigésimo noveno
Se encomienda al Ministerio del Aire la ejecución de lo establecido en el presente Decreto. Por su parte, los demás Organismos del Estado, así como los provinciales y municipales, no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas señaladas en los artículos anteriores, sin previa resolución favorable de dicho Ministerio, el cual tendrá, además, las facultades de inspección y vigilancia en relación exclusiva al cumplimiento de las resoluciones que en cada caso específico se hayan adoptado en virtud de la aplicación de este Decreto.

Artículo trigésimo
(***Artículo redactado de conformidad con el R.D. 2490/74***)
Las instancias, en que se solicitan permisos en zonas sujetas a las Servidumbres Aeronáuticas, reguladas por el presente Decreto, se tramitarán de la forma siguiente:

a) Las personas naturales o jurídicas las cursarán a través del Ayuntamiento a cuya jurisdicción pertenezcan los terrenos, sujetos a las servidumbres aeronáuticas, en los que se pretenda levantar la obra, instalación o plantación objeto de la solicitud, el cual lo cursará a su vez, previo el correspondiente informe, al Gobernador Civil de quien dependa, para su posterior remisión a la Subsecretaría de Aviación Civil.

Si las solicitudes fueran presentadas en la forma y por el conducto previsto en el artículo sesenta y seis, del Decreto número mil cuatrocientos ocho/mil novecientos sesenta y seis, de dos de junio, la Dependencia receptora de las solicitudes las remitirá a los Ayuntamientos competentes para cumplimiento de lo que en el precepto se dispone.

b) Los Organismos estatales y las Empresas o Entidades paraestatales podrán cursar las instancias antes mencionadas directamente a la Subsecretaría de

Aviación Civil.

La Subsecretaría de Aviación Civil, previos los informes y trámites oportunos, dictará resolución sobre las peticiones formuladas, que será comunicada a los interesados por el mismo conducto que se tramitó la solicitud.

Artículo trigésimo primero
Corresponde al Ministerio del Aire, con sus propios medios, y si éstos fueran insuficientes recabando la cooperación y auxilios de otros Departamentos ministeriales y Autoridades del Estado, Provincia y Municipio, la demolición de lo edificado, instalado o plantado, que contravengan las servidumbres de que se trate o las resoluciones específicas adoptadas por dicho Ministerio sobre las mismas.

Los que infrinjan las servidumbres aeronáuticas, sin perjuicio de la responsabilidad en que por ello pudieran incurrir, carecerán de todo derecho a ser indemnizados por la demolición de los edificios, instalaciones o plantaciones erigidas.

Artículo trigésimo segundo
Se autoriza al Ministerio del Aire para dictar las normas complementarias que pueda exigir la aplicación de este Decreto, así como la propuesta de modificaciones o ampliaciones de las servidumbres procedentes, cuando ello sea aconsejable, debido al desarrollo de las técnicas actuales, a la aparición de las nuevas técnicas o en virtud de Convenios internacionales sobre la materia.

Artículo trigésimo tercero
Para el establecimiento de aeródromos militares se aplicará lo dispuesto en este Decreto, en cuanto sea compatible con la defensa nacional, especificándose en el Decreto de confirmación de servidumbres de aquéllos, el alcance de las servidumbres que se impongan.

Artículo trigésimo cuarto
Quedan derogados los Decretos de veintiuno de diciembre de mil novecientos cincuenta y seis, sobre Servidumbres de los terrenos inmediatos a las instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea, y de diecisiete de julio de mil novecientos sesenta y ocho, sobre Servidumbres Aeronáuticas.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinticuatro de febrero de mil novecientos setenta y dos

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Aire

JULIO SALVADOR DIAZ-BENJUMEA

El apartado 2 del artículo 1.º, noveno, disposición transitoria, que ha repetido el contenido del apartado 3, debe decir:

«2. Como tales Telefonistas y Ordenanzas de tercera serán incluídos en el escalafón del Cuerpo Subalterno por el orden que resulte de la puntuación obtenida en la prueba de aptitud.»

MINISTERIO DEL AIRE

16967 *DECRETO 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos.*

Por Decreto quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de veinticuatro de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, se establecieron la forma y dimensión de las Servidumbres que afectan a los diversos tipos de aeródromos, a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y a las operaciones de las aeronaves. En este Decreto no se definen las Servidumbres que afectan a los helipuertos, los cuales, aunque se consideran incluídos en la definición genérica de aeródromos, dadas las especiales características de vuelo y maniobra de las aeronaves que los utilizan, precisan unas servidumbres menos restrictivas que las decretadas para los otros tipos de aeródromos.

Es por ello necesario proceder a la promulgación de un Decreto complementario del citado Decreto quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de veinticuatro de febrero, estableciendo las Servidumbres de los Helipuertos.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Aire y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día cuatro de julio de mil novecientos setenta y cinco,

DISPONGO:

Artículo primero.—Las Servidumbres que se establezcan en torno a los helipuertos y sus instalaciones se regirán por las normas de este Decreto y en cuanto no esté previsto en él, por lo dispuesto en el Decreto quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de veinticuatro de febrero.

Artículo segundo.—Constituyen las Servidumbres de los helipuertos las que son necesarias establecer en éstos y sus alrededores, para la seguridad de los movimientos de las aeronaves que los utilicen.

Artículo tercero.—Cuando se haya programado la construcción de un helipuerto, se definirá por sus coordenadas geográficas y altitud un punto que será el centro de un círculo horizontal de mil quinientos metros de radio. En el área de terreno o agua comprendida dentro de la proyección en dirección vertical del círculo así definido no podrán hacerse alteraciones físicas sin la previa autorización del Ministerio del Aire. Esta restricción se establecerá por Decreto y será efectiva por el plazo de un año, dentro del cual deberán definirse las servidumbres específicas definitivas; en caso contrario, quedará sin efecto dicha restricción.

Artículo cuarto.—A propuesta del Ministerio del Aire, se clasificarán los helipuertos de acuerdo con las dimensiones básicas del área de aterrizaje y despegue.

Se entiende como dimensiones básicas las resultantes de aplicar a las reales del área de aterrizaje y despegue, las correcciones por altitud y temperatura reduciéndolas a sus equivalentes a nivel del mar en condiciones atmosféricas tipo definidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Los helipuertos se clasificarán según las categorías siguientes:

Categoría	Longitud básica del área de aterrizaje y despegue
A	Noventa metros o más.
B	Desde cuarenta metros hasta noventa metros exclusive.
C	Desde quince metros hasta cuarenta metros exclusive.
D	Quince metros o menos.

Artículo quinto.—El espacio sometido a Servidumbres de Helipuertos, estará delimitado por las áreas y superficies que se definen en el artículo siguiente y dentro de las cuales podrán tomarse una o más de las siguientes medidas: restringir la construcción de nuevos obstáculos, reducir o eliminar los existentes o señalizarlos.

Artículo sexto.—Para las maniobras aéreas alrededor del helipuerto, se establecerán las áreas y superficies que se definen a continuación:

Area de aterrizaje y despegue.—Area rectangular de dimensiones especificadas en la que la aeronave aterriza o despega y que incluye la zona de contacto.

Zona de contacto.—Parte del área de aterrizaje y despegue donde finaliza la maniobra de aproximación de las aeronaves o comienza el despegue.

Franja.—Zona de protección, libre de obstáculos, que incluye el área de aterrizaje y despegue.

Sus lados o bordes son paralelos a los del área de aterrizaje y despegue.

Las dimensiones de la franja están especificadas en la Tabla I.

Area de aproximación/subida en el despegue.—Parte especificada del terreno o extensión de agua a la que afectan las maniobras correspondientes de aproximación y de despegue que comienza a partir de la franja.

Superficie de aproximación/subida en el despegue.—Plano inclinado u otra superficie especificada, limitado por la proyección en dirección vertical del área de aproximación/subida en el despegue.

Superficie de transición.—Superficies especificadas que se extienden hacia afuera desde los bordes de la franja paralelos al eje longitudinal del área de aterrizaje y despegue y desde los bordes laterales de la superficie de aproximación/subida en el despegue.

Superficie horizontal.—Parte especificada de un plano horizontal sobre un helipuerto y sus cercanías inmediatas.

Punto de referencia.—El Ministerio del Aire determinará por sus coordenadas geográficas y altitud un punto, cuya situación identificará al helipuerto.

Artículo séptimo.—Las áreas y superficies definidas en el artículo anterior tendrán las siguientes características:

Area de aproximación/subida en el despegue.—Los límites del área de aproximación/subida en el despegue serán los siguientes:

a) Un borde interior perpendicular al eje del área de aterrizaje y despegue de longitud igual al borde de la franja y coincidente con él.

b) Dos lados que parten de los extremos del borde interior y que divergen, uniformemente, con quince grados respecto a la proyección en dirección vertical de la trayectoria de aproximación/subida en el despegue.

c) Un borde exterior normal a la proyección en dirección vertical de la trayectoria de aproximación/subida en el despegue a una distancia del borde interior especificada en la Tabla I medida sobre dicha proyección de la trayectoria.

Superficie de aproximación/subida en el despegue.—El límite inferior de la superficie de aproximación/subida en el despegue es una línea horizontal contenida en el plano vertical, que a su vez contiene el borde de la franja. La elevación del límite inferior es la del punto medio del borde de la franja.

La pendiente de la superficie de aproximación/subida en el despegue y sus dimensiones son las especificadas en la Tabla I.

Superficie de transición.—Se establecerán dos superficies de transición para cada sentido que se proyecte utilizar para el aterrizaje.

La pendiente de la superficie es del veinticinco por ciento medida en un plano vertical perpendicular al eje longitudinal del área de aterrizaje y despegue.

El límite exterior de la superficie de transición se determinará por su intersección con el plano que contenga la superficie horizontal.

Superficie horizontal.—En todo helipuerto se establecerá una superficie que estará contenida en un plano horizontal a cuarenta y cinco metros por encima del punto de referencia y constituída por un círculo, con centro en la vertical de dicho punto y cuyo radio se especifica en la Tabla I.

TABLA I

CATEGORIA	A	B	C	D
Area de aterrizaje y despegue.				
Anchura recomendada	30 m. o más	20 m. o más	15 m. o más	15 m. o más
Franja				
Longitud	Longitud del área de aterrizaje y despegue más 15 m. a cada extremo de la misma.			
Anchura	Anchura del área de aterrizaje y despegue más 10 m. a cada lado de la misma.		Anchura del área de aterrizaje y despegue más 7,5 m. a cada lado de la misma.	
Area de aproximación/subida en el despegue.				
Longitud del área (1)	2.000 m.	1.500 m.	1.000 m.	1.000 m.
Superficie de aproximación/subida en el despegue.				
Pendiente de la superficie (1)	5 %	10 %	10 %	10 %
Superficie horizontal.				
Radio de la superficie	800 m.	600 m.	100 m.	400 m.

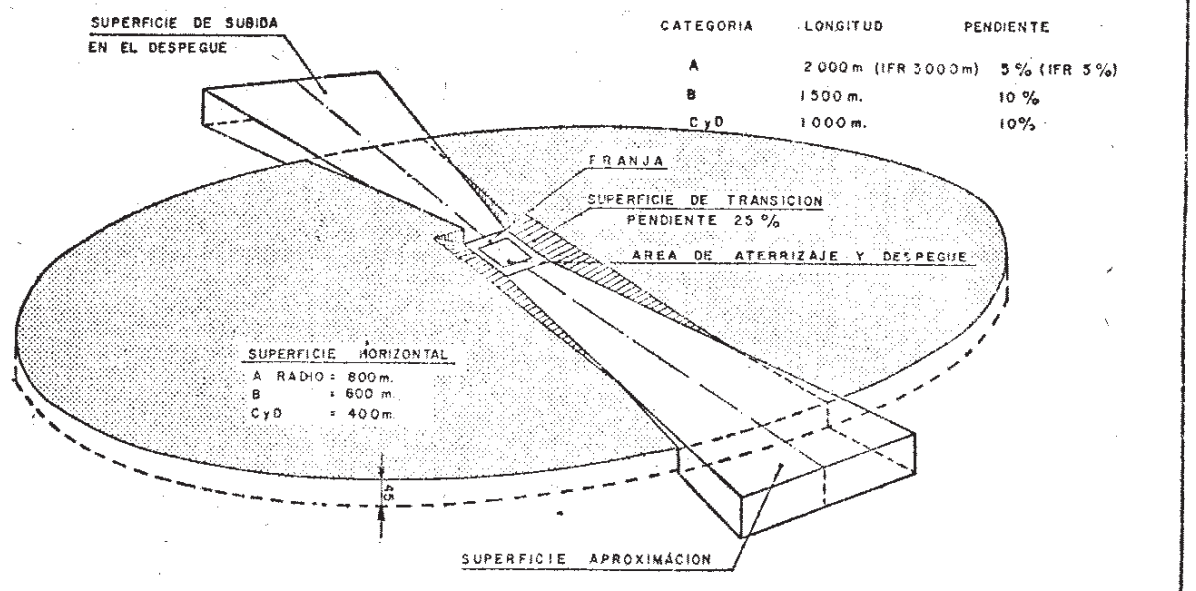
(1) En helipuertos con capacidad de operación instrumental (I.F.R.) la longitud del área será de 3.000 m. y la pendiente de la superficie de aproximación/subida en el despegue será del 5 %.

Artículo octavo.—Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a diez de julio de mil novecientos setenta y cinco.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Aire,
MARIANO CUADRA MEDINA



SERVIDUMBRES DE HELIPUERTOS
(PERSPECTIVA)

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

5818 *Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria -Base Aérea de Gando.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, al regular las servidumbres aeronáuticas, establece en el artículo 51, que su naturaleza y extensión se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes en cada momento sobre tales servidumbres.

La Orden 2316/2001, de 26 de enero, modifica la relación de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto contenida en el Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil, y establece que Gran Canaria/Gando se encuentra dentro de la relación de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto.

El Decreto 322/1968, de 15 de febrero, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Gando (Las Palmas de Gran Canaria), actualiza las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria - Base Aérea de Gando y de sus instalaciones radioeléctricas asociadas sobre los terrenos que se encuentran bajo su proyección ortogonal, de acuerdo con sus características y conforme a los preceptos de la legislación vigente en aquel momento.

El Real Decreto 2287/1986, de 25 de septiembre, por el que se establecen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas de comunicaciones en el Pico de la Gorra, Gran Canaria, amplía estas servidumbres conforme a lo exigido por las nuevas instalaciones.

El Real Decreto 2255/1986, de 25 de septiembre, por el que se actualizan las servidumbres de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea VOR y se establecen las correspondientes al DME de Las Palmas, amplía estas servidumbres conforme a lo exigido por las nuevas instalaciones.

Posteriormente a la publicación del Decreto 322/1968, se han añadido dos sistemas de aterrizaje por instrumentos, cada uno de ellos formado por un localizador, una senda de planeo y un equipo medidor de distancias, además se han incorporado, un radiofaro no direccional, un radiofaro omnidireccional con equipo medidor de distancias, un radar, un tacan, dos centros de emisores, tres centros de receptores, y dos centros de comunicaciones. Además, se ha determinado con mayor precisión las coordenadas del centro de emisores/receptores de Pico de la Gorra y del radiofaro omnidireccional con equipo medidor de distancias de Las Palmas. Por todo ello, se hace necesaria la actualización de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria - Base Aérea de Gando, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre servidumbres aeronáuticas.

Por otra parte, se han incluido dentro de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria - Base Aérea de Gando, las correspondientes a las instalaciones radioeléctricas de comunicaciones en el Pico de la Gorra (Gran Canaria) y las correspondientes al VOR/DME de Las Palmas.

Este Real Decreto ha sido informado favorablemente por la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO) en su reunión de celebrada el 21 de diciembre de 2010, de conformidad con lo previsto en el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y Transportes y Comunicaciones en materia de aviación.

cve: BOE-A-2011-5818

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Defensa y del Ministro de Fomento, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de marzo de 2011,

DISPONGO:

Artículo 1. *Actualización de las servidumbres aeronáuticas.*

Se actualizan las servidumbres aeronáuticas establecidas para el Aeropuerto de Gran Canaria - Base Aérea de Gando sus instalaciones radioeléctricas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y de conformidad con lo estipulado en el artículo 27 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

Artículo 2. *Clasificación del aeropuerto.*

El Aeropuerto de Gran Canaria - Base Aérea de Gando se clasifica como aeródromo de letra de clave «A» a efectos de aplicación de las servidumbres indicadas en el artículo anterior en cumplimiento de lo que dispone el Decreto 584/1972, de 24 de febrero.

Artículo 3. *Coordenadas y cotas del punto de referencia, umbrales e instalaciones radioeléctricas; y sobre efectos de humos y refugios de aves en libertad.*

Las coordenadas y cotas del punto de referencia (PR), de los umbrales y de los puntos de referencia de las instalaciones radioeléctricas, utilizadas a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas, se determinan en coordenadas geográficas WGS-84, con origen en el meridiano de Greenwich, y elevaciones en metros, sobre el nivel medio del mar en la isla de Gran Canaria.

A tales efectos se considera:

a) Punto de referencia para el cálculo de las servidumbres de aeródromo: el punto de referencia queda determinado por las coordenadas geográficas siguientes: latitud Norte, 27º 55’ 54,80’’; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23’ 11,72’’. La altitud del punto de referencia es de 16 metros sobre el nivel del mar.

b) Pista de vuelo:

Tanto la pista de vuelo 03L/21R como la 03R/21L tienen una longitud de 3.100 metros por 45 de anchura, y quedan definidas por las coordenadas de sus umbrales:

Umbral 03L: latitud Norte, 27º 55’ 07,93”; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23’ 32,44”; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar.

Umbral 21R: latitud Norte, 27º 56’ 41,69”; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 22’ 50,99”; altitud, 10 metros sobre el nivel del mar.

Umbral 03R: latitud Norte, 27º 55’ 05,46”; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23’ 25,27”; altitud, 21 metros sobre el nivel del mar.

Umbral 21L: latitud Norte, 27º 56’ 39,20; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 22’ 43,86’’; altitud, 8 metros sobre el nivel del mar.

c) Instalaciones radioeléctricas: las instalaciones radioeléctricas de este aeropuerto son las que a continuación se relacionan:

1.ª Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LLZ_ILP): latitud Norte, 27º 56’ 48,81”; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 22’ 47,84”; altitud, 9 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Telde.

2.ª Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP_ILP): latitud Norte, 27º 55’ 18,67”; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23’ 23,27”; altitud, 18 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Ingenio.

3.ª Equipo medidor de distancias (DME_ILP): latitud Norte, 27º 55’ 18,83”; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23’ 23,61”; altitud, 30 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Ingenio.

cve: BOE-A-2011-5818

4.ª Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LLZ_RLP): latitud Norte, 27º 55' 00,93"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23' 35,52"; altitud, 26 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Ingenio.

5.ª Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP_RLP): latitud Norte, 27º 56' 32,15"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 22' 50,87"; altitud, 10 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Telde.

6.ª Equipo medidor de distancias (DME_RLP): latitud Norte, 27º 56' 32,15"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 22' 50,87"; altitud, 16 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Telde.

7.ª Radar (Radar_GCGC): latitud Norte, 27º 55' 28,72"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23' 45,17"; altitud, 50 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Ingenio.

8.ª Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR_GDV): latitud Norte, 28º 04' 37,49"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 25' 44,35"; altitud, 227 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Las Palmas de Gran Canaria.

9.ª Equipo medidor de distancias (DME_GDV): latitud Norte, 28º 04' 37,49"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 25' 44,35"; altitud, 227 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Las Palmas de Gran Canaria.

10.ª Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR_LPC): latitud Norte, 27º 49' 42,72"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 25' 56,09"; altitud, 35 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Santa Lucía de Tirajana.

11.ª Equipo medidor de distancias (DME_LPC): latitud Norte, 27º 49' 42,72"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 25' 56,09"; altitud, 35 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Santa Lucía de Tirajana.

12.ª Radiofaro no direccional (NDB_VR): latitud Norte, 27º 51' 24,52"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 25' 11,58"; altitud, 33 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Santa Lucía de Tirajana.

13.ª Tacan (TACAN_TGN): latitud Norte, 27º 55' 24,79"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23' 20,65"; altitud, 28 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Ingenio.

14.ª Centro de receptores de la TWR: latitud Norte, 27º 56' 10,28"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23' 25,43"; altitud, 70 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Telde.

15.ª Centro de emisores del Aeropuerto y ACC: latitud Norte, 27º 55' 29,30"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23' 44,50"; altitud, 57 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Ingenio.

16.ª Centro de comunicaciones HF Contingencia ACC: latitud Norte, 27º 56' 49,40"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23' 10,40"; altitud, 20 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Telde.

17.ª Centro de emisores HF El Goro: latitud Norte, 27º 57' 39,93"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 24' 20,23"; altitud, 141 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Telde.

18.ª Centro de comunicaciones Pozo de las Nieves: latitud Norte, 27º 57' 47,80"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 34' 15,90"; altitud, 1.945 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Vega de San Mateo.

19.ª Centro de receptores HF El Burrero: latitud Norte, 27º 54' 31,90"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23' 48,40"¸altitud, 39 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Ingenio.

20.ª Centro de receptores ACC: latitud Norte, 27º 56' 50,20"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 23' 10,30"; altitud, 36 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Telde.

21.ª Centro de receptores Pico de la Gorra: latitud Norte, 27º 57' 35,97"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 33' 36,67"; altitud, 1.911 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Vega de San Mateo.

cve: BOE-A-2011-5818

22.ª Centro de emisores Pico de la Gorra: latitud Norte, 27º 57' 32,53"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 015º 33' 30,24"; altitud, 1.884 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Vega de San Mateo.

La pista 03L-21R dispone de una Zona libre de obstáculos (CWY) en la cabecera 03L cuyas dimensiones son 60×150 metros.

La pista 03R-21L dispone de una Zona Libre de Obstáculos (CWY) en la cabecera 03R cuyas dimensiones son 60×150 metros.

La cota más alta de la Zona Libre de Obstáculos de las pistas coincide con la cota de los umbrales, salvo para el umbral 21R, cuya cota es de 24 metros.

La elevación utilizada como referencia para el cálculo de la superficie horizontal interna se corresponde con la elevación del punto de referencia (PR).

Además, y de forma explícita, se establecen servidumbres aeronáuticas en la zona definida por la proyección ortogonal sobre el terreno de la superficie horizontal interna, de tal forma que, en ella, no podrán ubicarse instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad, todo ello conforme a lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre servidumbres aeronáuticas.

En estos casos, se podrá exigir que se eviten los fenómenos perturbadores mediante los dispositivos adecuados, llegando hasta la eliminación de dichas instalaciones, si no se consiguieran evitar los riesgos indicados en forma eficaz.

Artículo 4. *Maniobras instrumentales.*

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al Aeropuerto de Gran Canaria:

Aproximación ILS RWY 21R, de fecha 26 de agosto de 2010.
Aproximación ILS RWY 03L, de fecha 26 de agosto de 2010.
Aproximación VOR RWY 21R, de fecha 26 de agosto de 2010.
Aproximación VOR RWY 03L, de fecha 26 de agosto de 2010.
Aproximación NDB RWY 21R, de fecha 26 de agosto de 2010.
Aproximación NDB RWY 03L, de fecha 26 de agosto de 2010.
Aproximación HI-VOR/DME RWY 21R, de fecha 26 de agosto de 2010.
Aproximación HI-VOR/DME-ILS/DME A RWY 03L, de fecha 26 de agosto de 2010.
Aproximación HI-VOR/DME-ILS/DME B RWY 03L, de fecha 26 de agosto de 2010.
Aproximación HI-TACAN A RWY 03R, de fecha 26 de agosto de 2010.
Aproximación HI-TACAN B RWY 03R, de fecha 26 de agosto de 2010.
Aproximación HI-TACAN RWY 21L, de fecha 26 de agosto de 2010.

Artículo 5. *Municipios afectados.*

Los términos municipales afectados por las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria - Base Aérea de Gando, ubicados en la provincia de Las Palmas, son los que a continuación se relacionan:

Agüimes.
Ingenio.
Telde.
Valsequillo de Gran Canaria.
Vega de San Mateo.
Tejeda.
Las Palmas de Gran Canaria.
Santa Lucía de Tirajana.
San Bartolomé de Tirajana.

cve: BOE-A-2011-5818

Artículo 6. *Efectos.*

1. El Ministerio de Fomento, de acuerdo con el artículo 28 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre servidumbres aeronáuticas así como lo dispuesto por el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y Transportes y Comunicaciones en materia de aviación, remitirá al Subdelegado del Gobierno en Las Palmas para su curso a los ayuntamientos relacionados en el artículo 5, la documentación y planos descriptivos de las servidumbres establecidas por este real decreto.

Los organismos del Estado, así como los autonómicos y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas afectadas por dichas servidumbres aeronáuticas, sin la previa resolución favorable del Ministerio de Fomento.

2. El planeamiento territorial o urbanístico y cualesquiera otro que ordene ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria - Base Aérea de Gando, habrán de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

3. La aprobación de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria - Base Aérea de Gando mediante lo dispuesto en este real decreto exige, de acuerdo con la normativa vigente, la actualización de cualesquiera planes o instrumentos de ordenación se encuentren afectados por las limitaciones y determinaciones que éstas imponen. A tales efectos, se adaptarán los planes o instrumentos de ordenación estatales, autonómicos o locales, y en particular los instrumentos de planificación aeroportuaria, modificando las determinaciones en materia de servidumbres aeronáuticas relativas a la situación actual del aeropuerto conforme lo dispuesto en el presente real decreto, y actualizando las previsiones o propuestas futuras conforme las coordenadas y cotas que figuran en el artículo 3.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados el Decreto 322/1968, de 15 de febrero, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Gando (Las Palmas de Gran Canaria); el Real Decreto 2287/1986, de 25 de septiembre, por el que se establecen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas de comunicaciones en el Pico de la Gorra, Gran Canaria; y el Real Decreto 2255/1986, de 25 de septiembre, por el que se actualizan las servidumbres de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea VOR y se establecen las correspondientes al DME de Las Palmas.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 18 de marzo de 2011.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de la Presidencia,
RAMÓN JÁUREGUI ATONDO

cve: BOE-A-2011-5818

III. Otras disposiciones

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

18289 *ORDEN de 20 de septiembre de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Gran Canaria.*

El aeropuerto de Gran Canaria, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.ª de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-E»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de primera categoría» por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, mientras que sus servidumbres se hallan establecidas por el Decreto 322/1968, de 15 de febrero, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Gando (Las Palmas de Gran Canaria). Igualmente, el aeropuerto forma parte del aeródromo de utilización conjunta denominado Gran Canaria/Gando, según el artículo 1.2 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

El aeropuerto de Gran Canaria se halla en la bahía de Gando, en la Isla de Gran Canaria, ocupando terrenos pertenecientes a los municipios de Ingenio y Telde; contó con un tráfico en el año 2000 próximo a 9,4 millones de pasajeros, con más de 98.000 operaciones de aeronaves y con una tendencia de crecimiento continuo en los últimos años. La estructura del tráfico de pasajeros indica el predominio del segmento internacional, que representa dos tercios del total, en su mayoría con Alemania y el Reino Unido.

Dispone en la actualidad de dos pistas paralelas, denominadas 03R-21L y 03L-21R, separadas 210 metros, y de dimensiones 3.100 x 45 metros, dotadas de rodaduras paralelas y de tres calles de salida rápida y dos de acceso a cabeceras la 03L-21R y de dos calles de salida rápida hacia la otra pista y dos de acceso a cabeceras la 03R-21L. En cuanto al estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma de planta irregular subdividida en tres zonas de estacionamiento, que suman una superficie total en torno a 383.000 metros cuadrados y ofrecen un total de 55 puestos de estacionamiento. Una pequeña zona de la plataforma se dedica a aviación general.

En cuanto al lado tierra, el aeropuerto de Gran Canaria posee un solo edificio terminal para el tratamiento de pasajeros, ubicado al oeste del campo de vuelos, y configurado exteriormente por un solo volumen, de planta regular a base de rectángulos y que consta de un sótano, una planta baja y dos alturas. Posee diez posiciones asistidas por pasarela. Asimismo, el aeropuerto dispone de un edificio de aparcamiento de vehículos además de otras zonas de aparcamiento, un terminal de mercancías, edificio de correos, parcela de agentes «handling» y una zona industrial en la parte sudeste.

Finalmente, existe la Base Aérea de Gando al este de las instalaciones aeroportuarias civiles, entre las pistas y la línea de costa.

La capacidad de la pista de vuelos es de 53 operaciones/hora, mientras que la plataforma comercial puede acoger hasta 42 movimientos hora punta. En cuanto al área terminal, el edificio terminal puede tratar del orden de 8,71 millones de pasajeros anuales (o 4.839 pasajeros hora diseño), mientras que el ofrecido por las zonas de aparcamiento de vehículos alcanza los nueve millones de pasajeros anuales. Para la zona de carga se calcula una capacidad de tratamiento de 64.000 toneladas anuales. En todos estos casos, esta capacidad se verá superada por la demanda prevista en los próximos años.

Por estas razones, y considerando la vital importancia que tiene el aeropuerto dentro del desarrollo social y económico de la isla y del archipiélago canario, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto en su vertiente aeronáutica que de una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Gran Canaria y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por último, y dado que el aeropuerto de Gran Canaria forma parte del aeródromo de utilización conjunta denominado Gran Canaria/Gando, su aprobación debe llevarse a cabo por resolución conjunta de los Ministros de Defensa y de Fomento, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 5 del Real Decreto 2591/1998 y demás trámites exigibles por las disposiciones vigentes que resulten de aplicación a este tipo de aeródromos, según determina la disposición adicional tercera del mismo Real Decreto. A este efecto el Plan Director fue informado por la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes (CIDETRA), que dio el visto bueno en su Ponencia de aeródromos 6/99.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Gran Canaria que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos

estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como única puerta de entrada del turismo interinsular, nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la construcción de una nueva pista de vuelos a 1.100 metros al norte de las existentes, paralela a ellas, y cuyo umbral 03 estará decalado 1.500 metros respecto a los de éstas; la ampliación de la plataforma comercial, que se realizará pareja al desarrollo del área terminal, desarrollando una plataforma para la carga aérea y otra para la zona industrial; la ampliación del edificio terminal hacia el norte, con tres nuevas pasarelas telescópicas, y a continuación hacia el norte y el oeste, con cinco pasarelas adicionales, para finalmente añadir un muelle al edificio; la ampliación del edificio de aparcamientos actual hacia el norte, además del desarrollo de un aparcamiento para el tráfico interinsular y otro para empleados; el traslado de la depuradora, el depósito regulador y la parcela de combustibles; y, por último, el reacondicionamiento de las instalaciones de abastecimiento energético y del resto de servicios e infraestructuras complementarias, tanto aeroportuarias como de navegación aérea, para adaptarse a las nuevas necesidades.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Defensa y de Fomento, y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

Primero.—Se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Gran Canaria en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 660,38 hectáreas, de las cuales 582,57 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves y 77,80 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 4.3 del Plan Director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales. Dicho plano se incorpora como anexo a esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación se extienden hacia el oeste y el norte de las instalaciones actuales del aeropuerto, ocupando una superficie de 319,89 hectáreas. Estas necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano número 4.2 del Plan Director.

Tercero.—La zona de servicio se estructura en dos grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; y 2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales.

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, las instalaciones de ayudas a la navegación aérea y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 582,57 hectáreas que se representan en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por tres pistas, de denominación 03R-21L, 03C-21C y 03L-21R, calles de rodaje y franja de seguridad. La plataforma comercial de estacionamiento de aeronaves está situada frente al edificio terminal y a ambos lados de éste.

1.2 Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: Contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.

1.3 Instalaciones auxiliares: incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.

2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano insular, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 77,80 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.4 del Plan Director:

2.1 Zona de pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 43,69 hectáreas.

2.2 Zona industrial: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 5,15 hectáreas.

2.3 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 14,27 hectáreas.

2.4 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 3,52 hectáreas.

2.5 Zona de aviación general: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 1,17 hectáreas.

2.6 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 10,00 hectáreas.

Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo, el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

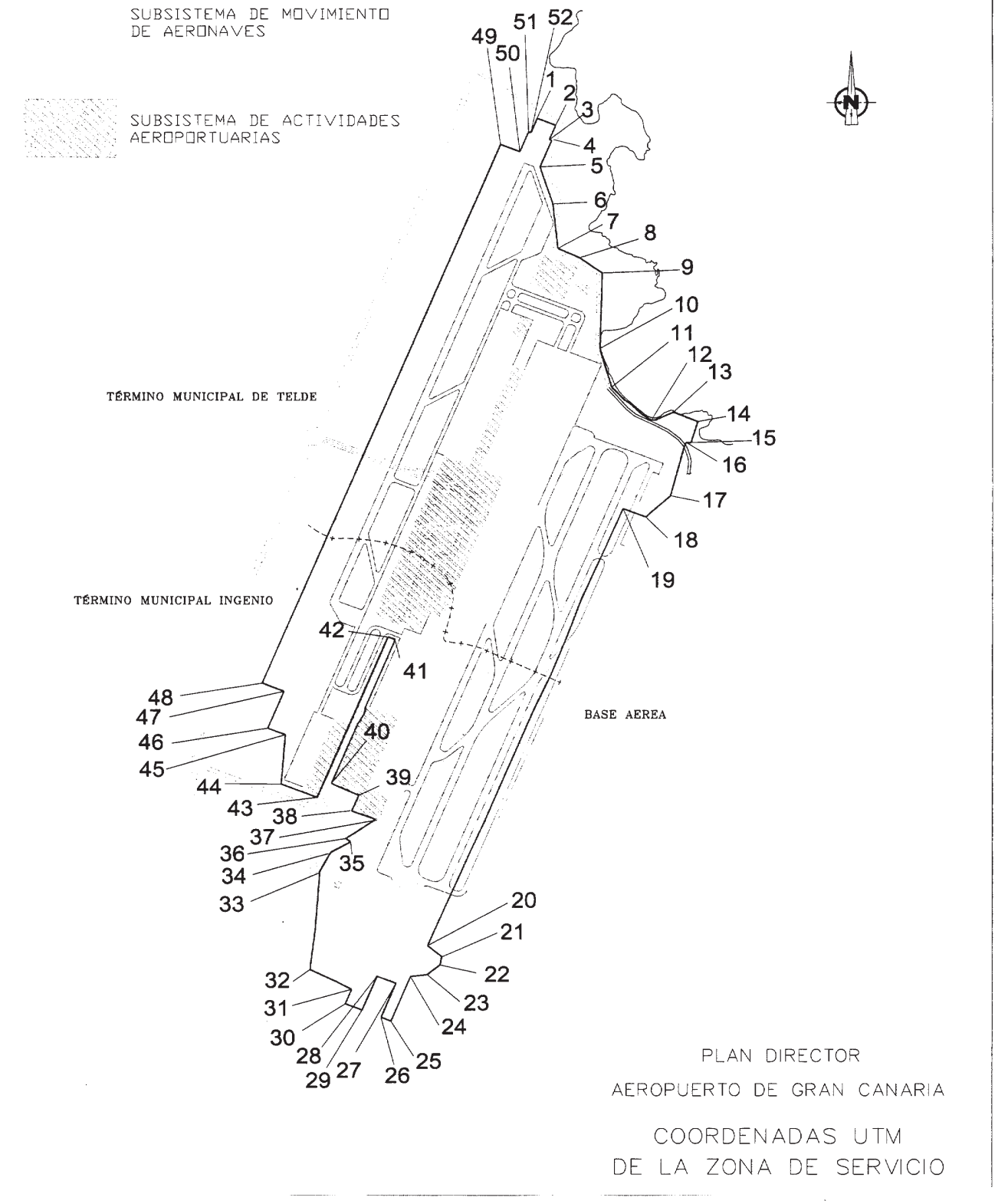
Quinto.—El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director.

Madrid, 20 de septiembre de 2001.

LUCAS GIMÉNEZ

Excmos. Sres. Ministros de Defensa y de Fomento.

ANEXO



PLAN DIRECTOR

AEROPUERTO DE GRAN CANARIA

COORDENADAS UTM
DE LA ZONA DE SERVICIO

Coordenadas UTM de la zona de servicio

Aeropuerto de Gran Canaria

1	X	462.145	19	X	462.663	37	X	461.180
	Y	3.093.259		Y	3.090.710		Y	3.088.675
2	X	462.256	20	X	461.494	38	X	461.039
	Y	3.093.214		Y	3.087.851		Y	3.088.730
3	X	462.218	21	X	461.579	39	X	461.080
	Y	3.093.121		Y	3.087.778		Y	3.088.833
4	X	462.232	22	X	461.568	40	X	460.917
	Y	3.093.115		Y	3.087.725		Y	3.088.910
5	X	462.162	23	X	461.492	41	X	461.298
	Y	3.092.941		Y	3.087.662		Y	3.089.849
6	X	462.240	24	X	461.392	42	X	461.255
	Y	3.092.700		Y	3.087.649		Y	3.089.867
7	X	462.270	25	X	461.276	43	X	460.831
	Y	3.092.410		Y	3.087.359		Y	3.088.819
8	X	462.401	26	X	461.216	44	X	460.616
	Y	3.092.349		Y	3.087.384		Y	3.088.906
9	X	462.537	27	X	461.306	45	X	460.640
	Y	3.092.248		Y	3.087.604		Y	3.089.229
10	X	462.523	28	X	461.192	46	X	460.535
	Y	3.091.756		Y	3.087.650		Y	3.089.271
11	X	462.593	29	X	461.103	47	X	460.632
	Y	3.091.504		Y	3.087.431		Y	3.089.512
12	X	462.832	30	X	461.003	48	X	460.501
	Y	3.091.289		Y	3.087.472		Y	3.089.565
13	X	462.965	31	X	461.039	49	X	461.925
	Y	3.091.341		Y	3.087.565		Y	3.093.089
14	X	463.112	32	X	460.789	50	X	462.041
	Y	3.091.280		Y	3.087.695		Y	3.093.042
15	X	463.072	33	X	460.848	51	X	462.093
	Y	3.091.141		Y	3.088.337		Y	3.093.172
16	X	463.041	34	X	460.913	52	X	462.107
	Y	3.091.142		Y	3.088.459		Y	3.093.166
17	X	462.949	35	X	461.032			
	Y	3.090.794		Y	3.088.529			
18	X	462.800	36	X	461.003			
	Y	3.090.655		Y	3.088.551			

MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

18290 *RESOLUCIÓN de 3 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Gestión y Cooperación Sanitaria, por la que se da publicidad al Convenio en materia de farmacovigilancia entre la Agencia Española del Medicamento del Ministerio de Sanidad y Consumo y la Consejería de Sanidad, Consumo y Servicios Sociales de la Comunidad Autónoma de Cantabria.*

Suscrito el 24 de julio de 2001, Convenio en materia de farmacovigilancia entre la Agencia Española del Medicamento del Ministerio de Sanidad y Consumo y la Consejería de sanidad, Consumo y Servicios Sociales de la Comunidad Autónoma de Cantabria, en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado dos del artículo 8 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho Acuerdo, que figura como anexo de esta Resolución.

Lo que se hace público a los efectos oportunos.

Madrid, 3 de septiembre de 2001.—El Secretario general, Rubén F. Moreno Palanques.

ANEXO

Convenio en materia de farmacovigilancia entre la Agencia Española del Medicamento del Ministerio de Sanidad y Consumo y la Consejería de Sanidad, Consumo y Servicios Sociales de la Comunidad Autónoma de Cantabria

En Madrid, a 24 de julio de 2001.

REUNIDOS

De una parte el excelentísimo señor don Jaime del Barrio Seoane, Consejero de Sanidad, Consumo y Servicios Sociales, nombrado por Real Decreto 78/1999 de 4 de agosto, publicado en el «Boletín Oficial de Cantabria» número 154, del 4 y facultado para celebrar el presente Convenio en virtud del acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno de fecha 6 de julio de 2000.

De la otra la ilustrísima señora doña María Victoria de la Cuesta García, Directora de la Agencia Española del Medicamento, nombrada por Acuerdo de 12 de septiembre de 2000, del Subsecretario del Ministerio de Sanidad y Consumo.

Intervienen en función de sus respectivos cargos que han quedado expresados y en el ejercicio de las facultades que a cada uno le están conferidas, y con plena capacidad para formalizar el presente Convenio, ambos de mutua conformidad. La ilustrísima señora Directora de la Agencia Española del Medicamento interviene en virtud de las competencias conferidas por el Estatuto de la misma, artículo 9.4.e) del Real Decreto 520/1999, de 26 de marzo.

Asimismo, el presente Convenio de colaboración se suscribe al amparo de lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 30/1992, según modificación de la Ley 4/1999, de 12 de enero.

EXPONEN

Primero.—Que el Ministerio de Sanidad y Consumo desarrolla desde 1984 el Sistema Español de Farmacovigilancia para conocer la incidencia de las Reacciones Adversas a medicamentos comercializados en España cuyo programa básico es la Notificación Estructurada de Sospechas de efectos adversos, a través de los profesionales sanitarios.

Segundo.—Que el Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud estableció en julio de 1988 que las Comunidades Autónomas y el Ministerio de Sanidad y Consumo elaborarían convenios de cooperación en materia de farmacovigilancia.

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

ANEXO 2. INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL SUELO (EPXTE.120193) DE 14 AGOSTO 2013

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

ANEXO 2. INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL SUELO (EPXTE.120193) DE 14 AGOSTO 2013

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

ANEXO 2.- INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO "LA JURADA" (S.U.S.N.O. T-2), EN EL CARRIZAL, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO (GRAN CANARIA) (EXP.120193) DE 14 DE AGOSTO DE 2013

ILUSTRE AYUNTAMIENTO
DE LA VILLA DE INGENIO
(OFICINA TÉCNICA
ÁREA DE URBANISMO)

AYUNTAMIENTO DE INGENIO
REGISTRO DE SALIDA
19 SET. 2013
Nº 9192

Villa de Ingenio, 13 de septiembre de 2013
Signo: OT/JARS/ARR

DESTINATARIO:

D. JAVIER PÉREZ ZUÑIGA, en representación de la entidad SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA, S.A.U.
C/ Alcalde Francisco Hernández González, nº 4-2º.
35001 – Las Palmas de Gran Canaria.

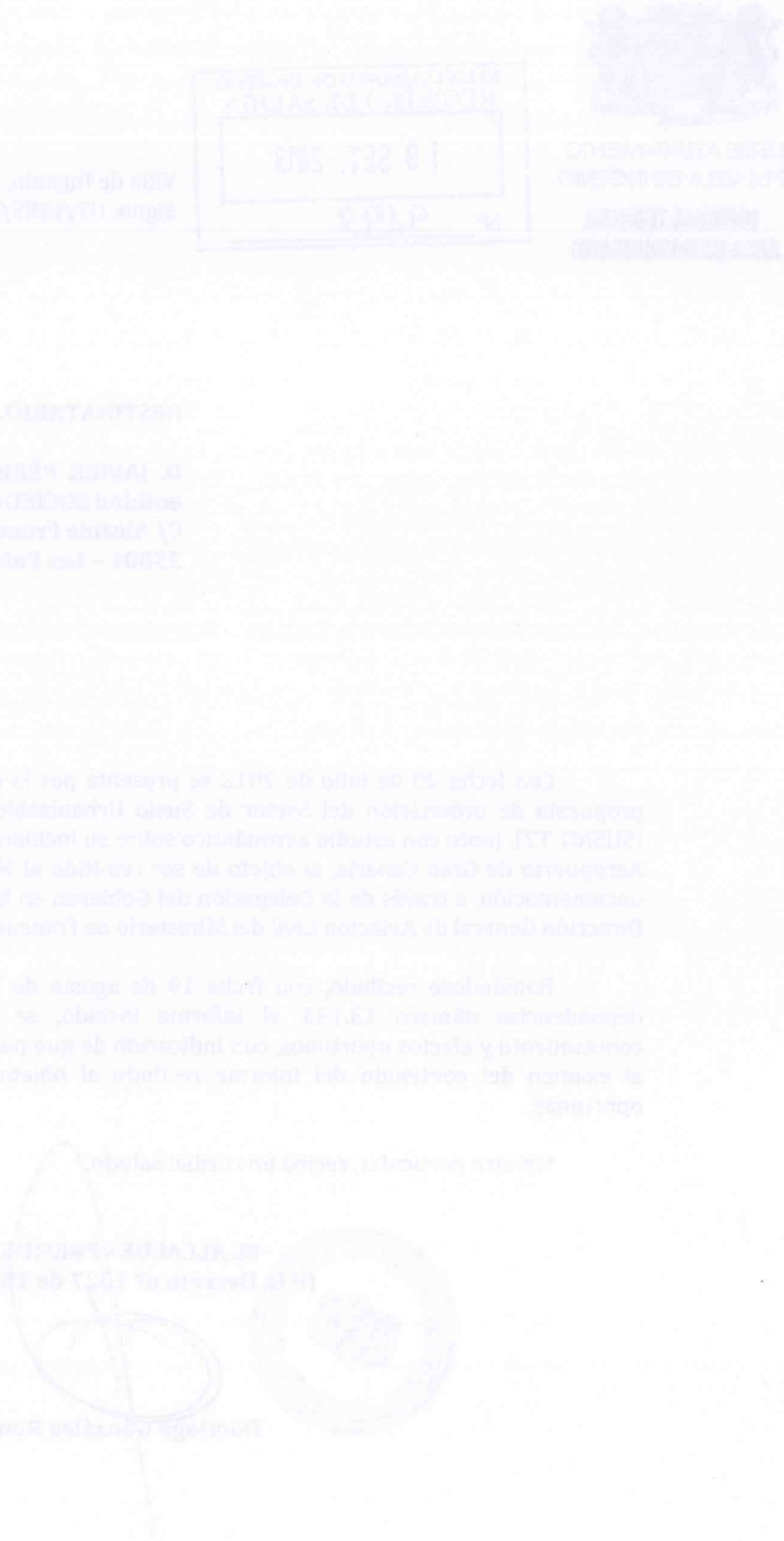
Con fecha 20 de julio de 2012 se presenta por la entidad mercantil que usted representa, propuesta de ordenación del Sector de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado "La Jurada" (SUSNO-T2), junto con estudio aeronáutico sobre su incidencia en las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, al objeto de ser remitido al Ministerio de Fomento. Es remitida dicha documentación, a través de la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Canarias, a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, con fecha 3 de agosto de 2012.

Habiéndose recibido, con fecha 19 de agosto de 2013, con registro de entrada en estas dependencias número 13.133, el informe instado, se remite fotocopia del mismo para su conocimiento y efectos oportunos, con indicación de que por este Ayuntamiento se está procediendo al examen del contenido del informe recibido al objeto de efectuar, en su caso, las acciones oportunas.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo,

EL ALCALDE - PRESIDENTE,
(P.D. Decreto nº 1027 de 18/0/2013)

Domingo González Romero.



Salida 8/08/2013

MINISTERIO DE FOMENTO

AYUNTAMIENTO DE INGENIO
REGISTRO DE ENTRADA
19 AGO. 2013
N.º 13133 10:35h

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

47/998

Recibido 30/8/2013

DESTINATARIO

ALCALDE DE INGENIO
AYUNTAMIENTO DE INGENIO
PLAZA DE LA CANDELARIA, 1
35250 INGENIO (GRAN CANARIA)
TEL.: 928 78 00 76
FAX: 928 78 12 47

INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO "LA JURADA" (S.U.S.N.O. T-2), EN EL CARRIZAL, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO (GRAN CANARIA) (EXP. 120193)

1.- Antecedentes

Por Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 234, de 29 de septiembre) es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria.

Con fecha de 10 de agosto de 2012 tuvo entrada en el Departamento, escrito remitido por el Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en Canarias en el que daba traslado a la solicitud del Ayuntamiento de la Villa de Ingenio para que esta Dirección General emitiese informe preceptivo sobre el documento "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio" (Gran Canaria), conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, que adjuntaba el documento "Estudio Aeronáutico. Incidencia de las Servidumbres del Aeropuerto de Gran Canaria en el Sector de Suelo Urbanizable S.U.S.N.O.-T2, 'La Jurada', (El Carrizal), en el T.M. de Ingenio (Gran Canaria)".

Mediante sendos escritos de fecha 23 de agosto de 2012, esta Dirección General solicitó a Aena y a AESA que se pronunciase sobre dicho Estudio Aeronáutico a efectos de determinar si queda acreditado que el desarrollo del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio, no compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves en el Aeropuerto de Gran Canaria.

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID
TEL: 91 5975353
91 5975356
FAX: 91 5975357

Con fecha de 16 de abril de 2013, se recibió como respuesta un informe de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial de Aena, el cual adjunta los estudios efectuados por la Dirección de Servicios de Navegación Aérea (IATM-12-INF-137-1.0), por la División de Navegación y Vigilancia (NYVI-EVA-SIM-123-1.0-12), y por la propia Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial (DDA-12-ESA-4434-1.0), en lo referente a las Servidumbres Operativas, Servidumbres Radioeléctricas de Navegación Aérea y Servidumbres de Aeródromo respectivamente,

Mediante escrito de fecha 19 de abril de 2013, esta Dirección General solicitó a AESA, dadas las competencias de esa entidad, y en particular en materia de Navegación Aérea y Servidumbres Aeronáuticas, que se pronunciase respecto de los estudios realizados por Aena, evaluando la incidencia que sobre la seguridad y regularidad de las operaciones de aeronaves en el Aeropuerto de Gran Canaria, podría tener la ejecución de las construcciones e instalaciones previstas en el "Estudio Aeronáutico. Incidencia de las Servidumbres del Aeropuerto de Gran Canaria en el Sector de Suelo Urbanizable S.U.S.N.O.-T2, 'La Jurada', (El Carrizal), en el T.M. de Ingenio (Gran Canaria)".

Con fecha de 30 de mayo de 2013, tuvo entrada en esta Dirección General como respuesta, un escrito en el que AESA indicaba que *"no tiene observaciones a lo expuesto* [por Aena] *en sus conclusiones".*

Posteriormente, mediante escrito de 20 de junio de 2013 este Centro Directivo solicitó a AESA, que de acuerdo con las competencias que le corresponden, confirmase si queda acreditado que las construcciones A, B y D no comprometen la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, dado que dichas construcciones vulnerarían la superficie de transición de la pista 03L en 9 m, 8,2 m y 1,2 m respectivamente, según los estudios realizados por Aena.

Con fecha de 16 de julio de 2013, tiene entrada en esta Dirección General como respuesta, un escrito en el que AESA indica, entre otras cosas, lo siguiente:

"... esta Dirección informa que el criterio seguido en relación con la aceptación de estudios aeronáuticos o de apantallamiento cuando obstáculos nuevos producen vulneraciones de las superficies limitadoras de obstáculos es el definido en el Anexo 14 de la OACI, donde se recomienda no admitir ninguna construcción nueva que vulnere la superficie de transición salvo que esté apantallada por otro elemento ya existente. Este criterio es coherente con lo dispuesto en el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas y sus posteriores modificaciones, teniendo en cuenta que es la Autoridad Nacional de Supervisión quien 'podrá autorizar con carácter excepcional la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio del órgano competente, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves'.

Dado que la no admisión de obstáculos nuevos que vulneran la superficie de transición es una recomendación, existen algunos casos, como éste, en los que hay otras construcciones en el entorno que también perforan la superficie y ***ha quedado acreditado en un estudio aeronáutico que no queda comprometida la seguridad****, por lo que a juicio de la AESA dichas vulneraciones son admisibles, considerándose, en base al informe de AENA Aeropuertos, que no queda comprometida la seguridad de las operaciones del aeropuerto."*

Por todo lo anterior y en relación con los trámites que sigue el Ayuntamiento de la Villa de Ingenio (Gran Canaria) respecto a la Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, y a los efectos previstos en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 297/2013, en lo que afecciones aeroportuarias se refiere, se informa de lo siguiente:

2.- Remisión de los proyectos urbanísticos y carácter del informe

Conforme a lo que establece la Disposición Adicional Segunda del referido Real Decreto, la remisión al Ministerio de Fomento de los instrumentos de ordenación que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea,

debe realizarse antes de la Aprobación Inicial, estableciéndose un plazo de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida para su emisión. Transcurrido el plazo previsto sin que se haya emitido informe de la Dirección General de Aviación Civil, se entenderá que reviste carácter de disconforme.

En cuanto al carácter del presente informe, no se trata de alegaciones emitidas durante la fase de información pública, sino que posee carácter preceptivo y vinculante, estableciéndose en el artículo anteriormente mencionado que a falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no podrán aprobarse definitivamente los planes que no acepten las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, en lo que afecte a las competencias exclusivas del Estado.

La obligación de que sean informados los planes territoriales y urbanísticos que afecten a la Zona de Servicio Aeroportuario o a sus espacios circundantes sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer para preservar las competencias estatales en materia aeroportuaria así como su carácter vinculante se hallan amparados plenamente en la Sentencia del Tribunal Constitucional 46/2007, de 1 de marzo de 2007.

3.- Afecciones acústicas

3.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, que establece las Servidumbres Aeronáuticas, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (B.O.E. nº 312, de 30 de diciembre) por la que se establecen las Servidumbres Acústicas en razón de la Navegación Aérea.

Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre (B.O.E. nº 276, de 18 de noviembre).

Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (B.O.E. nº 254, de 23 de octubre), por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo (B.O.E. nº 88, de 13 de abril), por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.

Las Huellas de ruido que figuran en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001, (B.O.E. nº 234, de 29 de septiembre).

3.2.- Afecciones sobre el Territorio

No son compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios en los terrenos afectados por las curvas isófonas Leq día = 60 dB(A) ni Leq noche = 50 dB(A). Con objeto de delimitar dichas curvas se han tenido en cuenta las huellas de ruido que figuran en los planos de Huellas de Ruido incluidas en el Plan Director, para los escenarios Actual y la configuración de Desarrollo Previsible.

La totalidad del Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2) se encuentra dentro de dichas curvas isófonas, y por tanto dicho Sector está sometido a las afecciones acústicas originadas en la operación de las aeronaves en el Aeropuerto de Gran Canaria. En el plano que se adjunta como Anexo I a este informe, se representan las afecciones acústicas en el entorno del Aeropuerto de Gran Canaria.

Entre los terrenos del Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2) que se encuentran dentro de la huella de ruido y en los que no son compatibles los usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios, se cuenta, entre otros, la "Parcela Municipal de Dotación" ubicada en el extremo norte de dicho Sector, para la que no se definen, en la documentación aportada de la Propuesta de Ordenación, los usos dotacionales asociados permitidos en la misma.

Por lo tanto, la "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio" deberá recoger referencia expresa en su normativa a que no son compatibles los usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios.

Independientemente de lo anterior, en caso de implantar construcciones dentro de zonas afectadas por la huella de ruido, además de corresponder a usos compatibles con dicha afección, habrán de estar convenientemente insonorizadas para cumplir con los niveles de inmisión establecidos en el documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E, que establece unos niveles Leq de inmisión de ruido aéreo, no corriendo el titular del aeropuerto con los costes de la insonorización. Igualmente, convendría se hiciera constar, mediante anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51 del RDL 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y al RD 1093/1997, la afección sonora en los términos siguientes:

> "*Esta finca se encuentra en una zona sometida a un nivel de afección sonora producida por el sobrevuelo de aeronaves, procedentes de las maniobras de las aeronaves que operan en el Aeropuerto de Gran Canaria, de hasta Leq noche = 50 dB(A) (Nivel sonoro continuo expresado en decibelios escala A, correspondiente a la misma cantidad de energía que el ruido real variable considerado, en un punto determinado, durante todo el periodo diurno o nocturno)*".

Conclusión

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa desfavorablemente la "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio", en lo que a afecciones acústicas se refiere.

No obstante lo anterior, la propuesta de planeamiento podría ser informada favorablemente en relación a las afecciones acústicas, si se recogiese referencia expresa en su normativa a que en dicho Sector no son compatibles los usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios.

4.- Servidumbres Aeronáuticas

4.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

Servidumbres Aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Decreto 584/72, de 24 de febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. nº 218, de 11 de septiembre), por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre), por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto), y por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo).

Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria -Base Aérea de Gando. (B.O.E. nº 77, de 31 de marzo de 2011).

Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 234, de 29 de septiembre), definidas en base al Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

4.2.- Afecciones sobre el Territorio

Consideraciones Generales

La totalidad del Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2) se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Gran Canaria. En el plano que se adjunta como Anexo II a este informe, se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete

la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/72, en su actual redacción. En el mencionado plano se representan mediante un tramado las zonas en las que el propio terreno vulnera dichas servidumbres.

La "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio" deberá incorporar entre sus planos normativos, los planos de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, debiendo dejar constancia expresa del párrafo anterior en la normativa de su documentación.

En particular, el Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2) se encuentra principalmente afectado por la Superficie de Aproximación de la pista 03L, la Superficie de Limitación de Alturas del Equipo de Trayectoria de Planeo (GP/ILP), la Superficie de Limitación de Alturas del Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental (LLZ_RLP), la Superficie de Transición de la pista 03L y la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobras ILS RWY 21R.

Las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria se encuentran vulneradas por el propio terreno en la totalidad del Sector "La Jurada". Por lo tanto cualquier construcción que se pretenda construir en esta zona donde el terreno vulnera las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria incidiría a su vez en dicha vulneración agravando posiblemente el efecto sobre las áreas protegidas.

Otras consideraciones

Convendría se hiciera constar, mediante anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51 del RDL 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y al Real Decreto 1093/1997, la afección por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes:

"Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Gran Canaria, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, como consecuencia de su

proximidad a las instalaciones aeroportuarias y de su ubicación bajo las trayectorias de las maniobras de las aeronaves que operan en el referido Aeropuerto, por lo que la realización de edificaciones, instalaciones o plantaciones en la misma no podrá superar en ningún caso las alturas resultantes de la aplicación de dichas servidumbres".

Se deberá hacer referencia en la normativa de la "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio", al artículo 10 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 297/2013, en particular a que la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres de aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculten para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:

a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos del tal índole que puedan inducir turbulencias.

b) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores laser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.

c) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.

d) Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.

e) Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.

f) Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.

g) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.

Deberá dejarse constancia en la normativa de la "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio", de la necesidad de que cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas. Igualmente deberá indicarse que, dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacuase no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

Las infraestructuras viarias deberían tener en cuenta las servidumbres aeronáuticas, evitando que la señalización, postes, carteles, etc., o el gálibo de los vehículos invadan dichas superficies, que podrían provocar perturbaciones en las señales radioeléctricas para la navegación aérea.

4.3.- Estudio Aeronáutico de Aena

Por tanto, dado que las construcciones propuestas en el Sector "La Jurada"' (S.U.S.N.O. T-2) podrían vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas, con fecha de 10 de agosto de 2012 tuvo entrada en el Departamento, escrito remitido por el Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en Canarias en el que daba traslado a la solicitud del Ayuntamiento de la Villa de Ingenio, que adjuntaba el documento "Estudio Aeronáutico. Incidencia de las Servidumbres del Aeropuerto de Gran Canaria en el Sector de Suelo Urbanizable S.U.S.N.O.-T2, 'La Jurada', (El Carrizal), en el T.M. de Ingenio (Gran Canaria)".

Tras remitir la referida documentación a Aena, se recibió con fecha de 16 de abril de 2013, informe de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial de Aena, el cual adjuntaba los estudios efectuados por la Dirección de Servicios de Navegación Aérea (IATM-12-INF-137-1.0), por la División de Navegación y Vigilancia (NYVI-EVA-SIM-123-1.0-12),

y por la propia Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial (DDA-12-ESA-4434-1.0) en lo referente a las Servidumbres Operativas, Servidumbres Radioeléctricas de Navegación Aérea y Servidumbres de Aeródromo respectivamente.

A continuación se adjunta la Figura I, en la cual se muestra el emplazamiento del Sector "La Jurada"' (S.U.S.N.O. T-2), y la disposición de las parcelas que lo forman:

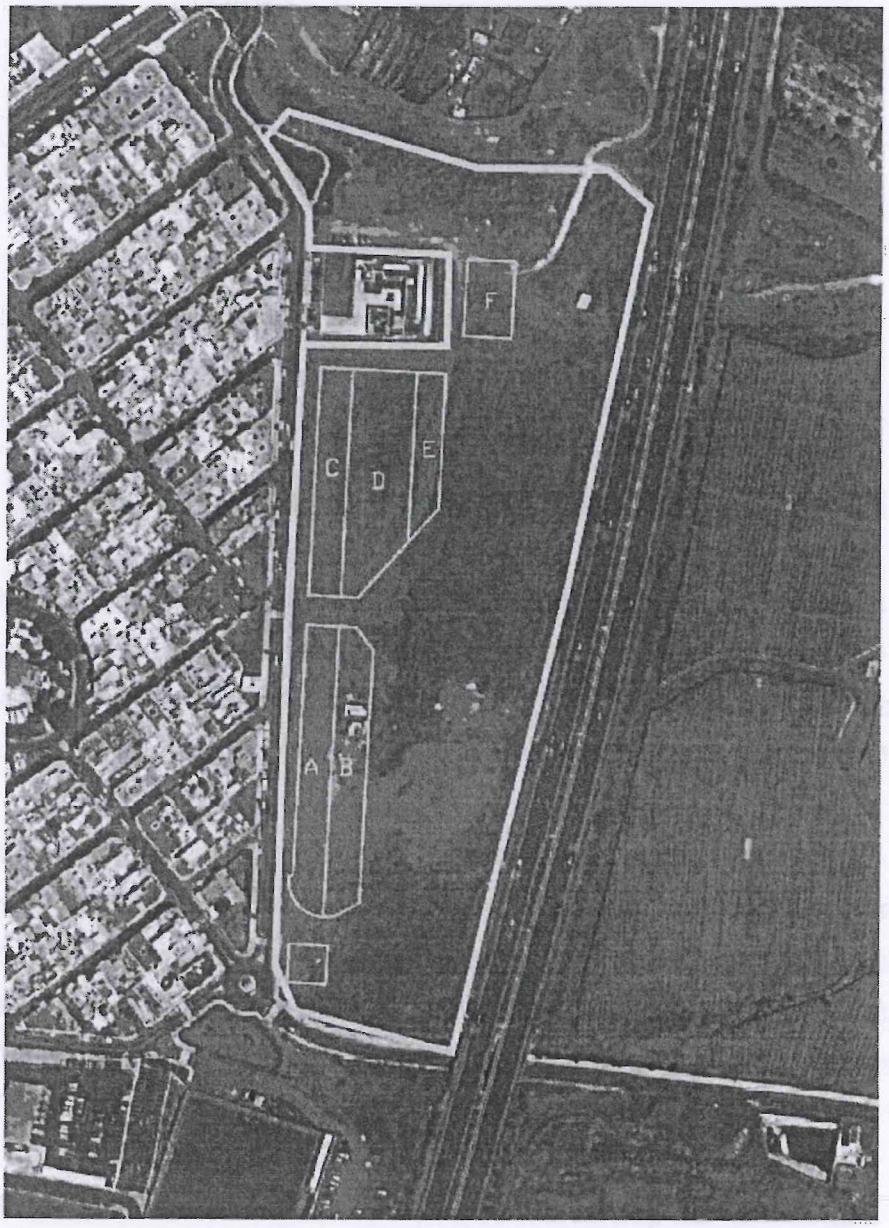


Figura 1: Ubicación de edificaciones propuestas en el Sector "La Jurada"' (S.U.S.N.O. T-2).

En la Tabla 1 se muestran las alturas máximas de las construcciones para las distintas parcelas del Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2) que ha considerado Aena para la elaboración de sus estudios:

PARCELA	COTA MSL MÁXIMA (m)
A	62.00
B	58.60
C	62.00
D	58.70
E	54.70
F	57.00

Estudio de la Dirección de Servicios de Navegación Aérea de Aena

El estudio de la Dirección de Servicios de Navegación Aérea de Aena, con código IATM-12-INF-137-1.0, denominado "Estudio de Incidencia Operacional relativo a la Propuesta de Ordenación del Sector SUSNO-T2 'La Jurada' en la provincia de Gran Canaria. Nº Expediente 120193", concluye que, desde el punto de vista de las Servidumbres de Operación:

"De acuerdo con la información facilitada, la construcción de la Propuesta de Ordenación del Sector SUSNO-T2 'La Jurada' en la provincia de Gran Canaria, en las parcelas definida por las coordenadas recogidas en las tablas de la Tabla I a la Tabla VI, desde el punto de vista de diseño de procedimientos, ***NO afectará a los procedimientos de vuelo instrumental, ni a las Cartas de Altitud Mínima de Vigilancia ATC (ATCSMAC), publicados en AIP España a fecha de realización del presente estudio.***

Los elementos que se construirían en las parcelas A y B vulnerarían la superficie OIS de la salida por la RWY 21 del Aeropuerto de Gran Canaria y se tratarían de obstáculos cercanos. La altitud máxima que se podría alcanzar en estas dos parcelas para evitar dicha vulneración en la superficie OIS es de 55 metros.

Asimismo, ***una vez que la Propuesta de Ordenación del Sector SUSNO-T2 sea construida se deberá notificar al Departamento de Espacio Aéreo, Medio Ambiente y Servidumbres Aeronáuticas de la Dirección de Servicios de Navegación Aérea, dado que es necesario publicar los elementos que se construyan dentro de las parcelas A y B en la carta correspondiente del AIP, siempre y cuando éstos superen los 55 metros de altitud, por tratarse de obstáculos cercanos****.*

Finalmente, cabe recalcar que los resultados de este estudio únicamente son válidos para las coordenadas de ubicación y altitudes (elevación del terreno y altura de las construcciones que se edificarían en las parcelas de la Propuesta de Ordenación) evaluadas. Cualquier variación de las mismas supondría la necesidad de un nuevo estudio."

Estudio de la División de Navegación y Vigilancia de Aena

El estudio de la División de Navegación y Vigilancia de Aena, con código NYVI-EVA-SIM-123-1.0-12, denominado "Estudio de la Afección en las Instalaciones Radioeléctricas de N.A. del SUSNO-T2 'La Jurada' en las proximidades del Aeropuerto de Gran Canaria", concluye que, desde el punto de vista de las Servidumbres Radioeléctricas de Navegación Aérea:

"La presencia de las edificaciones del SUSNO T2 'La Jurada' analizadas en este informe, con las ubicaciones, altura y cotas proporcionadas e hipótesis que se ha requerido realizar, se considera compatible con el correcto funcionamiento de las Instalaciones Radioeléctricas de N.A. de Aena, debido a que su afección en la calidad de las señales en el espacio de la Instalación Radioeléctrica crítica (Subsistema GP 03L) es despreciable para todas las categorías de operación (es inferior al 20% de las tolerancias máximas establecidas por la OACI para las Categorías I/II/III).

Si se requiriera la utilización de grúas u otro tipo de maquinaria para la construcción de las edificaciones o actuaciones previstas dentro del sector analizado, de altura superior a ellas, será imprescindible notificarlo a la División de Navegación y Vigilancia de Aena, a través de la

Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial, para proceder al estudio de afección correspondiente.

Adicionalmente la instalación de antenas emisoras, en cualquier punto del SUSNO T2 'La Jurada', requerirá de un estudio favorable de compatibilidad electromagnética entre las señales emitidas por dichas antenas y las empleadas en Navegación Aérea, ***tanto en frecuencia como en potencia, debiendo éste ser realizado por la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información****. Este análisis se considera de capital importancia debido a que, en todo el territorio nacional, se registra un elevado número de interferencias en las frecuencias de tierra/aire y ocasionalmente en las de los Sistemas ILS y VOR. Estas interferencias impiden un normal uso de las comunicaciones con las aeronaves y, en algunas ocasiones, la normal utilización de las Radioayudas de N.A.*

Finalmente, cabe señalar que debería comunicarse a las personas que residan, trabajen y/o estudien en los núcleos urbanos objeto de estudio que se encuentran a una distancia inferior a 5 km de una Estación de Vigilancia Radar y, por ende, sometidas a la presencia de señales radioeléctricas. Sin embargo, Aena hace constar que la densidad de potencia de estas señales es peritada periódicamente por la Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Ciencias Físicas, y que los valores recogidos siempre se encuentran, como mínimo, 10 veces por debajo de lo exigido como nivel máximo en la Recomendación 1999/ 519/ CE de la Comisión Europea, recogida, a su vez, en el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, del Ministerio de la Presidencia.

Por otra parte, se recomienda que las fachadas de las nuevas construcciones, dada su cercanía a las Instalaciones Radioeléctricas analizadas, presenten un acabado rugoso, que no favorezca la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y que se eviten las aristas vivas, siendo más favorables los acuerdos curvos y suaves.

Siempre que la DGAC o la AESA dictaminen favorablemente la solicitud de edificación en alguno de los ámbitos analizados, deberla comunicarse la fecha de conclusión de las obras a la División de Navegación y Vigilancia de Aena (División NYVI), a través de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial, con la finalidad de conocer a partir de qué

momento la afección de los nuevas actuaciones quedará registrada en las inspecciones en vuelo que se realizan periódicamente.

Finalmente, en el Anexo 4 se recoge un estudio preliminar de las posibles afecciones que podrían causar las construcciones objeto de este estudio en las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas que se precisaría instalar en caso de que se construyera una tercera pista paralela a la actual a 1100 m de distancia. De dicho análisis se infiere que la presencia de estas nuevas edificaciones sería igualmente compatible con el correcto funcionamiento de las mencionadas instalaciones Radioeléctricas."

Estudio de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial de Aena

El estudio de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial de Aena, con código DDA-12-ESA-4434-1.0, denominado "Estudio por Servidumbres de Aeródromo relativo a la Propuesta de Ordenación del Sector SUSNO-T2 'La Jurada' en Ingenio", concluye que, desde el punto de vista de las Servidumbres de Aeródromo:

"7.1 AFECCIONES

- *SITUACIÓN ACTUAL*

Las edificaciones A, B y D vulnerarían la superficie de transición de la pista 03L en 9 m, 8,2 m y 1,2 m respectivamente. En tanto que la superficie horizontal interna sería vulnerada por las edificaciones A, B, C y D en 4 m, 1,7 m, 4 m y 1,7 m respectivamente.

En la zona a desarrollar la ordenación del sector SUSNO-T2 el margen de altura libre entre el terreno y las superficies correspondientes a las servidumbres aeronáuticas de aeródromo es escaso, por lo que su ejecución supondría unas nuevas vulneraciones.

Dada la altura máxima solicitada para el mismo de 12 m (3 plantas), su situación con respecto al campo de vuelos y a las trayectorias de aproximación a la pista 03L, el entorno urbano en que se desarrollará y las cotas que alcanza el terreno en otras zonas cercanas, el desarrollo del sector SUSNO - T2 'La Jurada' se considera que no supondrá una mayor

afección a la seguridad de las operaciones de las aeronaves en el Aeródromo de Gran Canaria - Base Aérea de Gando siempre y cuando se cumplan las recomendaciones del apartado 7.2 .

- *SITUACIÓN FUTURA*

La ampliación que actualmente se está estudiando para el campo de vuelos del Aeropuerto de Gran Canaria se considera compatible con el desarrollo del sector SUSNO- T2.

7.2 RECOMENDACIONES

Dado que el desarrollo del sector SUSNO - T2 daría lugar a nuevas vulneraciones de las servidumbres de aeródromo, a continuación se proponen unas medidas para mitigar los posibles riesgos que pudiera suponer la presencia los elementos que conforman dicho desarrollo urbanístico:

- *Iluminación del edificio A, delimitando la parte que vulnera la superficie de transición, conforme establece el capítulo 6 del Real Decreto 862/2009.*
- *Publicación del obstáculo en AIP-España.*

  Al encontrarse la zona de estudio próxima a las pistas, se propone que los diferentes elementos que se desarrollen en este sector sean tenidos en cuenta por los Servicios de Información Aeronáutica a fin de que sean publicados, si así se estima que es necesario, conforme a la normativa aplicable."

Por último, es preciso indicar que los resultados de los estudios realizados por Aena únicamente son válidos para los datos proporcionados (ubicación, cota MSL del terreno, cota MSL máxima de construcción, geometría, distribución de parcelas, etc., consideradas para la realización de dichos estudios), cualquier variación de los mismos supondría la necesidad de un nuevo estudio de afección ya que las conclusiones de estos estudios podrían no ser de aplicación.

Tras remitir un escrito con fecha de 19 de abril de 2013 a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), al que se adjuntaba copia del informe y estudios realizados por Aena relativos al Sector SUSNO-T2 "La Jurada" para que se pronunciase al respecto, con fecha de 30 de mayo de 2013, tuvo entrada en esta Dirección General como respuesta, un escrito en el que AESA indicaba que *"no tiene observaciones a lo expuesto* [por Aena] *en sus conclusiones"*.

Posteriormente, mediante escrito de 20 de junio de 2013 este Centro Directivo solicitó a AESA, que de acuerdo con las competencias que le corresponden, confirmase si queda acreditado que las construcciones A, B y D no comprometen la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, dado que dichas construcciones vulnerarían la superficie de transición de la pista 03L en 9 m, 8,2 m y 1,2 m respectivamente, según los estudios realizados por Aena y validados por AESA.

Con fecha de 16 de julio de 2013, tiene entrada en esta Dirección General como respuesta, un escrito en el que AESA indica, entre otras cosas, que "*dado que la no admisión de obstáculos nuevos que vulneran la superficie de transición es una recomendación, existen algunos casos, como éste, en los que hay otras construcciones en el entorno que también perforan la superficie y* ***ha quedado acreditado en un estudio aeronáutico que no queda comprometida la seguridad****, por lo que a juicio de la AESA dichas vulneraciones son admisibles, considerándose, en base al informe de AENA Aeropuertos, que no queda comprometida la seguridad de las operaciones del aeropuerto".*

En relación con la "Parcela Municipal de Dotación" ubicada en el extremo norte del Sector "La Jurada" y la "Parcela Privada de Uso Comercial" en el extremo sur del Sector, ni la Propuesta de Ordenación ni el Estudio Aeronáutico que la acompaña definen si en dichas parcelas se permiten construcciones o instalaciones, ni se hace referencia a alturas máximas permitidas. En consonancia con la documentación presentada por el Ayuntamiento de Ingenio, Aena no ha considerado la "Parcela Municipal de Dotación" ni la "Parcela Privada de Uso Comercial" en su estudio. Por tanto, en la "Parcela Municipal de Dotación" y en la "Parcela Privada de Uso Comercial" las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en dichas parcelas, incluidos todos sus elementos, deberán respetar las limitaciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, salvo que se presente por parte del promotor un Estudio Aeronáutico de Seguridad, que acredite a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) tras informe técnico de Aena, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en Decreto 584/72, en su actual redacción.

4.4.- Conclusiones

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa desfavorablemente el documento "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio" (Gran Canaria), en lo que a Servidumbres Aeronáuticas se refiere, por lo tanto no podrá aprobarse definitivamente el mencionado planeamiento sin disponer de informe favorable expreso de la Dirección General de Aviación Civil.

No obstante lo anterior, al acreditar la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), tras informe técnico de Aena, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, en su actual redacción, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas en relación con el Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), este Centro Directivo podría informar favorablemente el documento "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio", en lo que a Servidumbres Aeronáuticas se refiere, en caso de incluirse en el documento urbanístico las siguientes condiciones recogidas en el informe técnico de Aena validado por AESA sobre el Sector "La Jurada", así como otras disposiciones en relación con las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria:

a) Condiciones del informe técnico de Aena relativo al Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2):

- Las alturas máximas de las construcciones e instalaciones propuestas en las diferentes parcelas del Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), incluidos todos sus elementos, no podrán superar las cotas MSL máximas recogidas en la Tabla siguiente :

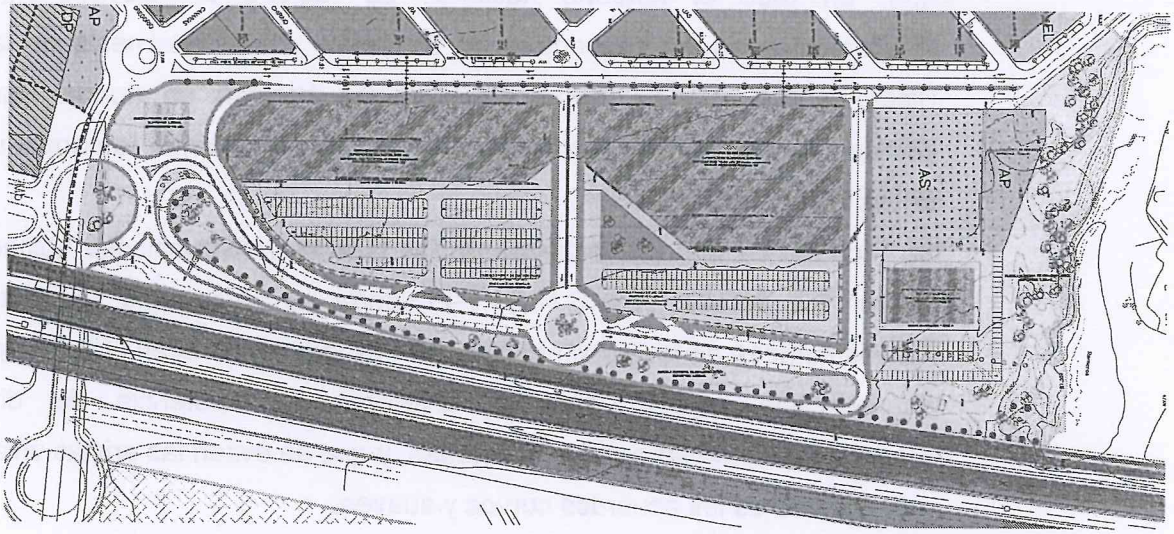
Tabla 2

PARCELA	COTA MSL MÁXIMA (m)
A	62.00
B	58.60
C	62.00

D	58.70
E	54.70
F	57.00

- En caso de modificarse la Ordenación del Sector "La Jurada" (ver Figura 2), o la altura de las construcciones previstas (ver Tabla 2) en dicho Sector, será necesario un nuevo estudio aeronáutico.

Figura 2



- Se deberá iluminar el edificio A, delimitando la parte que vulnera la superficie de transición, conforme establece el capítulo 6 del Real Decreto 862/2009.
- Se deberá notificar al gestor aeroportuario y/o al proveedor de servicios de Navegación Aérea, la finalización de la construcción de las edificaciones e instalaciones ubicadas en los diferentes ámbitos del Sector "La Jurada" para su publicación en las cartas correspondientes del AIP, si así se estima que es necesario, conforme a la normativa aplicable. En particular, en el caso de las parcelas A y B cuando los elementos que se construyan dentro de las mismas superen los 55 metros de altitud, deberán publicarse en las correspondientes cartas del AIP por tratarse de obstáculos cercanos.
- Las grúas u otro tipo de maquinaria para la construcción de las edificaciones o actuaciones previstas dentro del Sector "La Jurada" deberán respetar las cotas

MSL máximas recogidas en el presente informe para cada parcela, en caso contrario se deberá presentar un nuevo estudio aeronáutico.

- La instalación de antenas emisoras, en cualquier punto del Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), requerirá de un estudio favorable de compatibilidad electromagnética entre las señales emitidas por dichas antenas y las empleadas en Navegación Aérea, tanto en frecuencia como en potencia, debiendo éste ser realizado por la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información. Este análisis se considera de capital importancia debido a que, en todo el territorio nacional, se registra un elevado número de interferencias en las frecuencias de tierra/aire y ocasionalmente en las de los Sistemas ILS y VOR. Estas interferencias impiden un normal uso de las comunicaciones con las aeronaves y, en algunas ocasiones, la normal utilización de las Radioayudas de N.A.
- Se recomienda que las fachadas de las nuevas construcciones ubicadas en el Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), dada su cercanía a las Instalaciones Radioeléctricas en las proximidades del Aeropuerto de Gran Canaria, presenten un acabado rugoso, que no favorezca la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y que se eviten las aristas vivas, siendo más favorables los acuerdos curvos y suaves.
- Se deberá notificar al gestor aeroportuario y/o al proveedor de servicios de Navegación Aérea, la finalización de la construcción de las edificaciones e instalaciones de los diferentes ámbitos del Sector "La Jurada", con la finalidad de conocer a partir de qué momento la afección de las nuevas actuaciones quedará registrada en las inspecciones en vuelo que se realizan periódicamente.

b) <u>Disposiciones en relación con las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria:</u>

- Al encontrarse el Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2) incluido en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la

Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013.

- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas. Dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacuase solo podrá generar algún derecho a indemnización cuando afecte a derechos ya patrimonializados.
- Las infraestructuras viarias deberían tener en cuenta las servidumbres aeronáuticas, evitando que la señalización, postes, carteles, etc., o el gálibo de los vehículos invadan dichas superficies, que podrían provocar perturbaciones en las señales radioeléctricas para la navegación aérea.
- Según el artículo 10 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 297/2013, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres de aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculten para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:

  a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos del tal índole que puedan inducir turbulencias.

  b) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores laser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.

  c) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.

d) Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.

e) Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.

f) Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.

g) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.

c) Disposiciones en relación con la "Parcela Municipal de Dotación" y la "Parcela Privada de Uso Comercial" ubicadas en los extremos norte y sur del Sector "La Jurada":

- Se deberá incorporar entre los planos normativos de la Propuesta de Ordenación, el plano de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria que se adjunta como Anexo II al presente informe.
- Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en la "Parcela Municipal de Dotación" ubicada en el extremo norte del Sector "La Jurada", así como en la "Parcela Privada de Uso Comercial" ubicada en el extremo sur de dicho Sector, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc.) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, salvo que se presente por parte del promotor un Estudio Aeronáutico de Seguridad, que acredite a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) tras informe técnico de Aena, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las

operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en Decreto 584/72, en su actual redacción.

- El aprovechamiento susceptible de materialización en la "Parcela Municipal de Dotación" y en la "Parcela Privada de Uso Comercial", será el definido por el planeamiento general de acuerdo con la legislación urbanística, una vez que se apliquen al mismo las condiciones que, en su caso, establezca el informe del Ministerio de Fomento, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Fomento, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea.

5.- Normativa sobre Autorizaciones en materia de Servidumbres Aeronáuticas

Con independencia de lo indicado en el presente informe respecto al planeamiento urbanístico, se recuerda que, al encontrarse la totalidad del ámbito de estudio incluida en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013, circunstancia que deberá recogerse en los documentos de planeamiento.

Excepcionalmente, conforme al artículo 33 del Decreto 584/1972 modificado por Real Decreto 297/2013, podrán ser autorizadas las construcciones de edificaciones o instalaciones que, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio de la AESA, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves o que se trata de un supuesto de apantallamiento. A tales efectos, los promotores de nuevas actuaciones podrán presentar un estudio aeronáutico de seguridad.

6.- Indicación de recursos y emplazamiento

La Administración competente para la aprobación definitiva del planeamiento podrá interponer contra el presente informe recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a la notificación, salvo que opte por plantear previamente el requerimiento regulado en el artículo 44 de la LJCA.

Para el caso de que, por razón del contenido del presente informe, sea recurrido el acto de aprobación definitiva del planeamiento se le comunica que, conforme al artículo 21.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, debería ser emplazada al correspondiente recurso la Administración General del Estado.

Madrid, a 14 de agosto de 2013

EL DIRECTOR GENERAL,

P.D. (**Resolución de la Dirección General de Aviación Civil, de 2 de agosto de 2013**):

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil

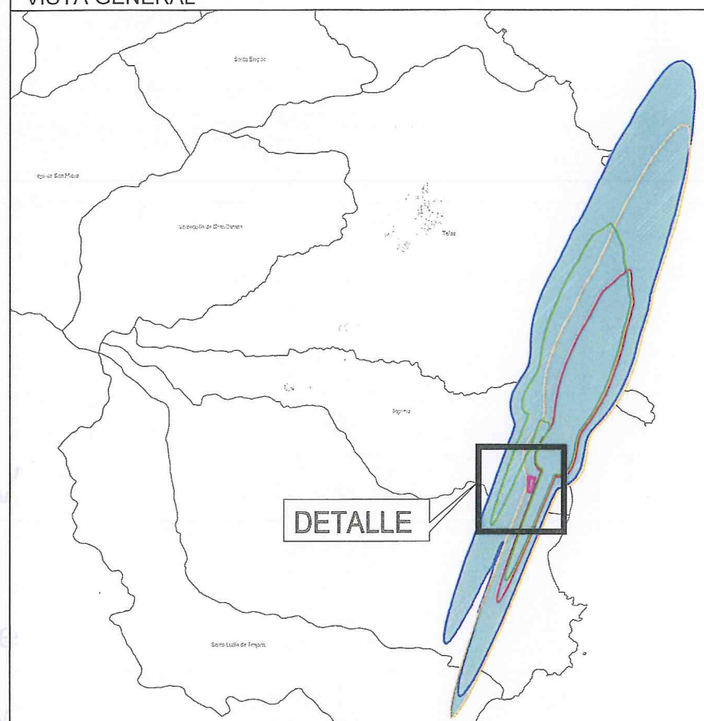
EL SUBDIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA,

Jesús Pérez Blanco

ANEXO I
AFECCIONES ACÚSTICAS

VISTA GENERAL

E 1:200.000



LEYENDA AFECCIONES ACÚSTICAS

Leq noche	Leq día
50 dB(A) (actual)	60 dB(A) (actual)
50 dB(A) (D.P)	60 dB(A) (D.P)

ENVOLVENTE DE AFECCIÓN POR RUIDO

LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES

ÁMBITO DE ESTUDIO

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA

AEROPUERTO DE GRAN CANARIA

AFECCIONES ACÚSTICAS

PLAN DIRECTOR CONFIGURACIÓN ACTUAL Y DESARROLLO PREVISIBLE

ESCALA	FECHA	REF.	PLANO
1:10.000	AGOSTO 2013		1

ANEXO II
SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

LOC.
LLZ_RLP
20
40
GP_ILP
SUP. APROXIMACIÓN
30
50
40
E-R-HF EMI BURRERO
H = 39m.
PTE 7,5%
VISTA GENERAL
E 1:150.000
DETALLE
LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
SUPERFICIE DE LIMITACIÓN DE ALTURA DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
230
COTA DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
ZONA DE SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
VULNERACIÓN POR EL TERRENO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
COTA DEL TERRENO
LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES
ÁMBITO DE ESTUDIO
GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉR
AEROPUERTO DE GRAN CANARIA
PROPUESTA DE SERVIDUMBRES AERONÁU
SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E
INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
PLAN DIRECTOR DESARROLLO PREVISIBL
ESCALA
1:2.000
FECHA
AGOSTO 2013
REF.
PLANO
2

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

ANEXO 3. EXPRESIÓN GRÁFICA DE LAS ALTERNATIVAS

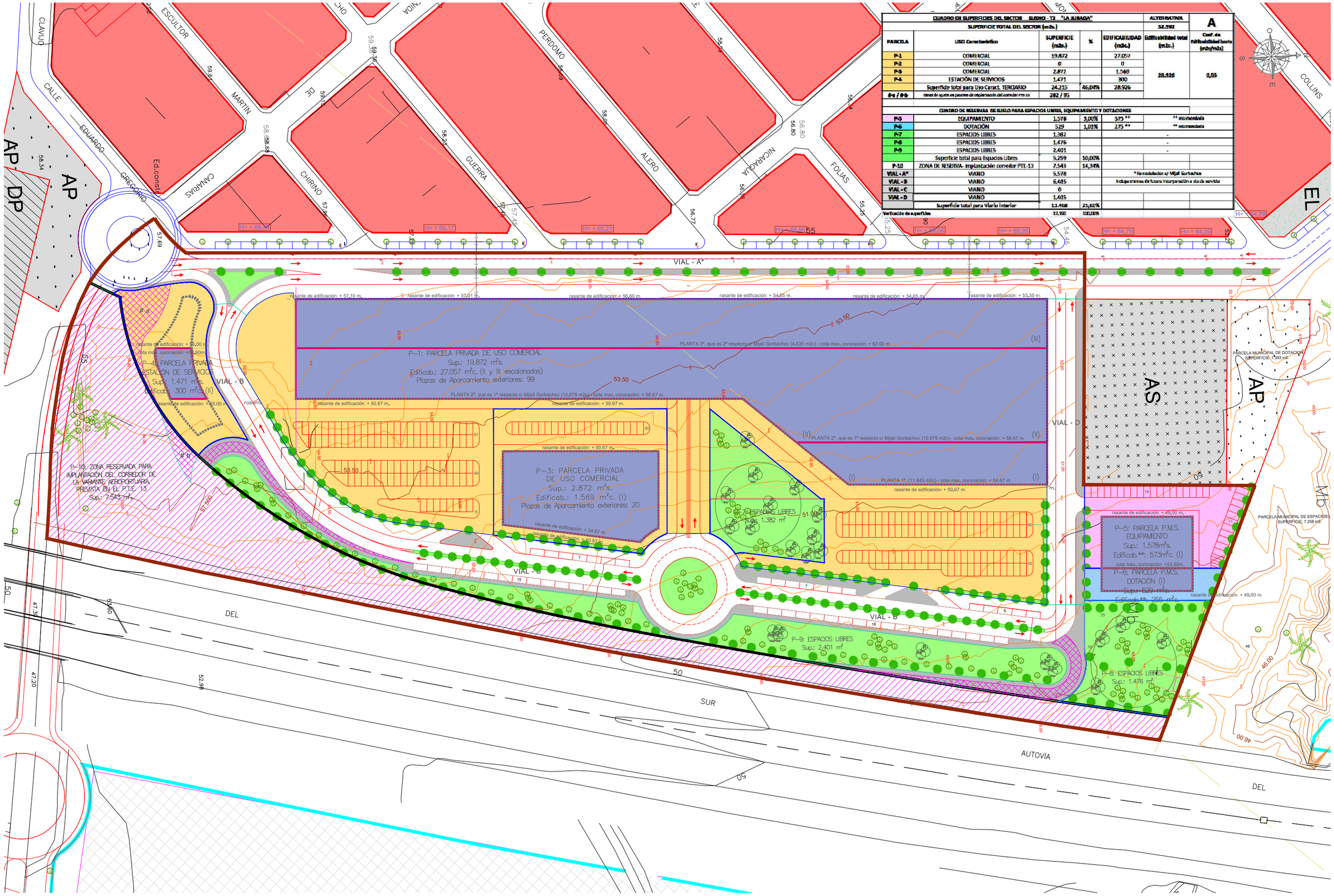
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

ANEXO 3. EXPRESIÓN GRÁFICA DE LAS ALTERNATIVAS

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



CUADRO DE SUPERFICIES DEL SECTOR SUSNO - T2 "LA JURADA"					ALTERNATIVA	A
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (m2s.)					52.592	
PARCELA	USO Característico	SUPERFICIE (m2s.)	%	EDIFICABILIDAD (m2c.)	Edificabilidad total (m2c.)	Coef. de Edificabilidad bruta (m2c/m2s)
P-1	COMERCIAL	19.872		27.057	28.926	0,55
P-2	COMERCIAL	0		0		
P-3	COMERCIAL	2.872		1.569		
P-4	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.471		300		
	Superficie total para Uso Caract. TERCIARIO	24.215	46,04%	28.926		
#a / #b	zonas de apoyo en posesión de implantación del corredor PTE-13	282 / 95				
CUADRO DE RESERVAS DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES, EQUIPAMIENTO Y DOTACIONES						
P-5	EQUIPAMIENTO	1.578	3,00%	573 **	** recomendada	
P-6	DOTACIÓN	529	1,01%	275 **	** recomendada	
P-7	ESPACIOS LIBRES	1.382		-		
P-8	ESPACIOS LIBRES	1.476		-		
P-9	ESPACIOS LIBRES	2.401		-		
	Superficie total para Espacios Libres	5.259	10,00%			
P-10	ZONA DE RESERVA- implantación corredor PTE-13	7.543	14,34%			
VIAL - A*	VIARIO	5.578		* Remodelación c/ Mijail Gorbachov		
VIAL - B	VIARIO	6.485		Incluye cramos de futura incorporación a vía de servicio		
VIAL - C	VIARIO	0				
VIAL - D	VIARIO	1.405				
	Superficie total para Viario interior	13.468	25,61%			
Verificación de superficies		52.592	100,00%			

PROMOTOR	EL INGENIERO AUTOR	EMPRESA CONSULTORA	ESCALAS	TÉRMINO MUNICIPAL	TÍTULO	DESIGNACIÓN	PLANO Nº	FECHA
SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	GIPIC	1/600 (UNE A-1 ORIGINALES) 0 5 10 20 30 m GRÁFICAS	INGENIO	"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	ANEXO ALTERNATIVAS. ALTERNATIVA A	1	MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

CUADRO DE SUPERFICIES DEL SECTOR – SUSNO-T2 "LA JURADA"					ALTERNATIVA	B
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (m2s.)					52.381	
PARCELA	USO Características	SUPERFICIE (m2s.)	%	EDIFICABILIDAD (m2c.)	Edificabilidad total (m2c.)	Cond. de Edificabilidad bruta (m2c/m2s)
P-1	COMERCIAL	8.263		12.579	28.450	0,54
P-2	COMERCIAL	10.219		14.002		
P-3	COMERCIAL	2.872		1.569		
P-4	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.471		300		
	Superficie total para Uso Caract. TERCIARIO	22.825	43,40%	28.450		
S-a / S-b	zonas de suave encaminadas explanación del conector nº 13	282 / 95				

CUADRO DE RESERVAS DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES, EQUIPAMIENTO Y DOTACIONES					
P-5	EQUIPAMIENTO	1.578	3,00%	573 **	** reservada
P-6	DOTACIÓN	629	1,20%	273 **	** reservada
P-7	ESPACIOS LIBRES	1.382		-	
P-8	ESPACIOS LIBRES	1.476		-	
P-9	ESPACIOS LIBRES	2.401		-	
	Superficie total para Espacios Libres	5.259	10,00%		
P-10	ZONA DE RESERVA- Implantación corredor PTE-13	7.543	14,34%		
VIAL – A*	VIARIO	5.903		* Remodelación c/ Wifali Cardenchay	
VIAL - B	VIARIO	6.486		Incluye tramos de futura incorporación a vía de servicio	
VIAL - C	VIARIO	1.005			
VIAL - D	VIARIO	1.405			
	Superficie total para Viario Interior	14.858	28,25%		
Verificación de superficies		52.382	100,00%		

P-1: PARCELA PRIVADA DE USO COMERCIAL
Sup.: 8.263 m²s.
Edificab.: 12.579 m²c. (II y III escalonadas)
Plazas de Aparcamiento exteriores: 99

P-2: PARCELA PRIVADA DE USO COMERCIAL
Sup.: 10.219 m²s.
Edificab.: 14.002 m²c. (I, II y III escalonadas)
Plazas de Aparcamiento exteriores: 101

P-3: PARCELA PRIVADA DE USO COMERCIAL
Sup.: 2.872 m²s.
Edificab.: 1.569 m²c. (I)
Plazas de Aparcamiento exteriores: 20

P-4: PARCELA PRIVADA ESTACIÓN DE SERVICIOS
Sup.: 1.471 m²s.
Edificab.: 300 m²c. (II)

P-5: PARCELA P.M.S. EQUIPAMIENTO
Sup.: 1.578m²s.
Edificab.**: 573m²c. (I)

P-6: PARCELA P.M.S. DOTACIÓN (I)
Sup.: 629 m²s.
Edificab.**: 255 m²c.

P-7: ESPACIOS LIBRES
Sup.: 1.382 m²

P-8: ESPACIOS LIBRES
Sup.: 1.476 m²

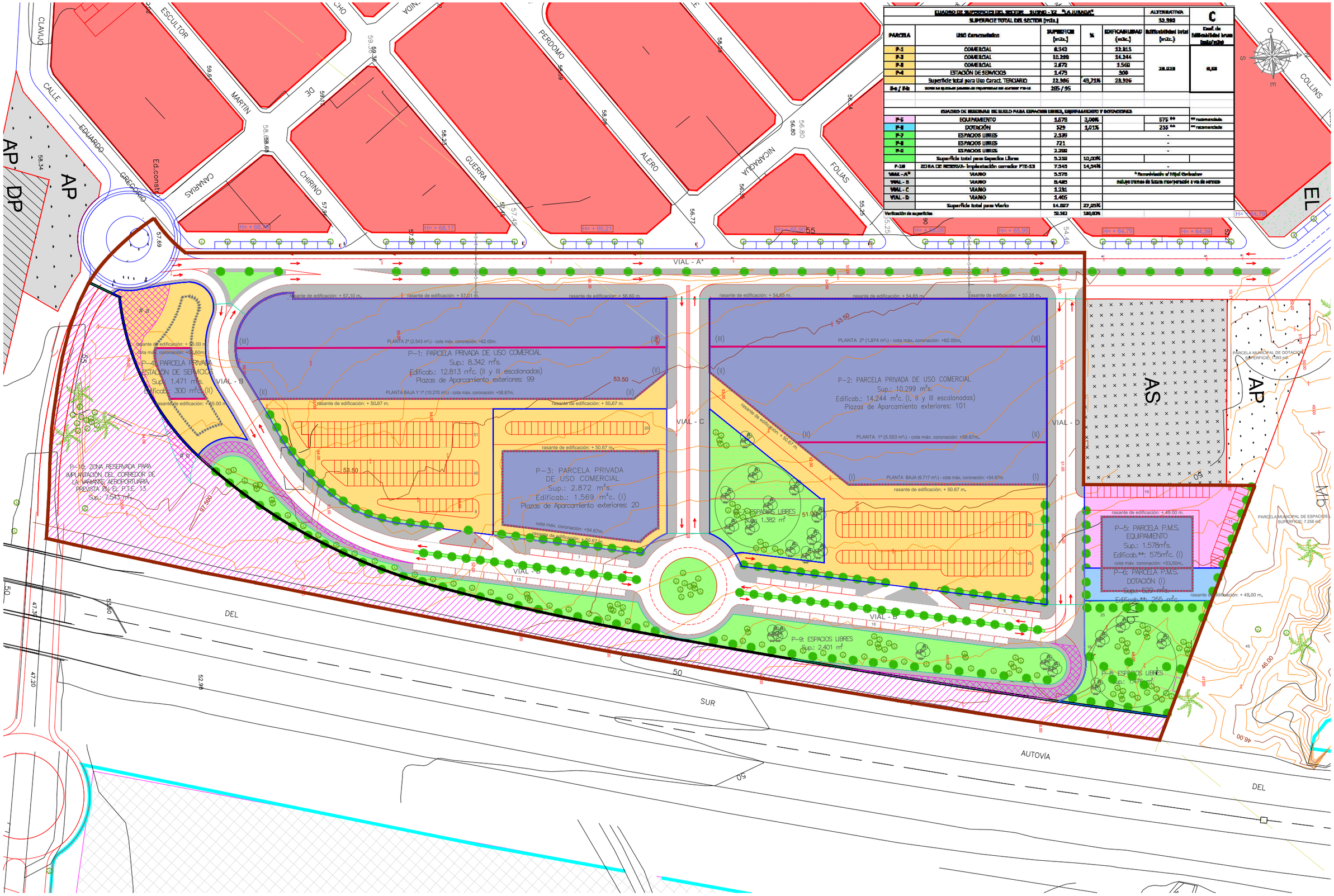
P-9: ESPACIOS LIBRES
Sup.: 2.401 m²

P-10: ZONA RESERVADA PARA IMPLANTACIÓN DEL CORREDOR DE LA VARIANTE AEROPORTUARIA PREVISTA EN EL P.T.E. 13
Sup.: 7.543 m²s.

PARCELA MUNICIPAL DE DOTACIÓN
SUPERFICIE: 1.580 m²

PARCELA MUNICIPAL DE ESPACIOS L.
SUPERFICIE: 7.258 m²

PROMOTOR	EL INGENIERO AUTOR	EMPRESA CONSULTORA	ESCALAS	TÉRMINO MUNICIPAL	TÍTULO	DESIGNACIÓN	PLANO Nº	FECHA
SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	GIPIC	1/600 (0 10 20 30 m / 5) UNE A-1 ORIGINALES — GRÁFICAS	INGENIO	"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	ANEXO ALTERNATIVAS. ALTERNATIVA B	2	MARZO 2021 HOJA 1 DE 1



CUADRO DE SUPERFICIES DEL SECTOR SUSNO - T2 "LA JURADA"					ALTERNATIVA	C
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (m2s.)					32.593	
PARCELA	USO Característico	SUPERFICIE (m2s.)	%	EDIFICABILIDAD (m2c.)	Edificabilidad total (m2c.)	Coef. de Edificabilidad bruta (m2c/m2s)
P-1	COMERCIAL	8.342		12.813	28.028	0,60
P-2	COMERCIAL	10.299		14.244		
P-3	COMERCIAL	2.872		1.569		
P-4	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.479		300		
	Superficie total para Uso Caract. TERCIARIO	22.986	49,71%	28.926		
[illegible]	[illegible]	285 / 95				
CUADRO DE RESERVAS DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES, EQUIPAMIENTO Y DOTACIONES						
P-5	EQUIPAMIENTO	1.578	3,00%		575 **	** recomendado
P-6	DOTACIÓN	529	1,01%		255 **	** recomendado
P-7	ESPACIOS LIBRES	2.339			-	
P-8	ESPACIOS LIBRES	721			-	
P-9	ESPACIOS LIBRES	2.298			-	
	Superficie total para Espacios Libres	5.258	10,00%			
P-10	ZONA DE RESERVA- Implantación corredor PTE-13	7.543	14,54%		-	
VIAL - A*	VIARIO	5.578		* Remodelación al Nivel Cartesiano		
VIAL - B	VIARIO	8.485		Incluye tramos de futura incorporación a vía de servicio		
VIAL - C	VIARIO	1.231				
VIAL - D	VIARIO	1.405				
	Superficie total para Viario	14.897	27,05%			
Verificación de superficies		52.582	100,00%			

PROMOTOR	EL INGENIERO AUTOR	EMPRESA CONSULTORA	ESCALAS	TÉRMINO MUNICIPAL	TÍTULO	DESIGNACIÓN	PLANO Nº	FECHA
SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	GIPIC	1/600 (UNE A-1 ORIGINALES) 0 5 10 20 30 m GRÁFICAS	INGENIO	"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	ANEXO ALTERNATIVAS. ALTERNATIVA C	3	MARZO 2021 HOJA 1 DE 1

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

ANEXO 4. INFORME SOBRE EL PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA EN EL T.M. INGENIO (LAS PALMAS , ISLA DE GRAN CANARIA) (EXP. 120193) (AEROPUERTO DE GRAN CANARIA) (Previo a aprobación inicial)

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

ANEXO 4. INFORME SOBRE EL PLAN PARCIAL SUSNO T-2
LA JURADA EN EL T.M. INGENIO (LAS PALMAS ,
ISLA DE GRAN CANARIA) (EXP. 120193)
(AEROPUERTO DE GRAN CANARIA)
(Previo a aprobación inicial)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (1 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

DESTINATARIO:
o Ayuntamiento de Ingenio

CON COPIA A:
o Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad, Gobierno de Canarias o Ministerio de Defensa - Dirección General de Infraestructura o Aena - Dirección de Planificación y Medio Ambiente o ENAIRE- Dirección de Servicios de Navegación Aérea o Agencia Estatal de Seguridad Aérea - Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario

INFORME SOBRE EL PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO (LAS PALMAS, ISLA DE GRAN CANARIA) (EXP. 120193) (AEROPUERTO DE GRAN CANARIA)

(Previo a aprobación inicial)

1.- Antecedentes

Por Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 234, de 29 de septiembre) es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria.

Con fecha de 10 de agosto de 2012 tuvo entrada en el Departamento, escrito remitido por el Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en Canarias, en el que daba traslado a la solicitud del Ayuntamiento de la Villa de Ingenio para que esta Dirección General emitiese informe preceptivo sobre el documento "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio" (Las Palmas), conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, que adjuntaba el documento "Estudio Aeronáutico. Incidencia de las Servidumbres del Aeropuerto de Gran Canaria en el Sector de Suelo Urbanizable S.U.S.N.O.-T2, 'La Jurada', (El Carrizal), en el T.M. de Ingenio (Gran Canaria)".

Mediante sendos escritos de fecha 23 de agosto de 2012, esta Dirección General solicitó a Aena y a AESA que se pronunciase sobre dicho Estudio Aeronáutico a efectos de determinar si queda acreditado que el desarrollo del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio,

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (2 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM025F897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

no compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves en el Aeropuerto de Gran Canaria.

Una vez recabados los estudios de Aena recibidos con fecha de 16 de abril de 2013 y efectuados por la Dirección de Servicios de Navegación Aérea (IATM-12-INF-137-1.0), por la División de Navegación y Vigilancia (NYVI-EVA-SIM-123-1.0-12) y por la propia Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial (DDA-12-ESA-4434-1.0) en lo referente a las Servidumbres Operativas, Servidumbres Radioeléctricas de Navegación Aérea y Servidumbres de Aeródromo respectivamente, y la validación de los mismos por parte de AESA con fechas de 30 de mayo de 2013 y 16 de julio de 2013, esta Dirección General evacuó el 14 de agosto de 2013, el informe preceptivo solicitado sobre la "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio (Gran Canaria)" con carácter desfavorable.

En dicho informe se incluían las condiciones recogidas en el informe técnico de Aena validado por AESA sobre el Sector "La Jurada", así como otras disposiciones en relación con las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria que debían incluirse en el documento urbanístico para obtener informe favorable por parte de este Centro Directivo.

Con fecha de 5 de octubre de 2018 tuvo entrada en el Departamento solicitud por parte de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias, para que esta Dirección General emitiese informe sobre el "Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada", en el término municipal de Ingenio (Las Palmas, Isla de Gran Canaria), que no adjuntaba la documentación del planeamiento, sino que remitía a la página web del Gobierno de Canarias para la descarga de la documentación.

Una vez analizado el documento descargado, se comprobó que el Plan Parcial incluía modificaciones respecto de la "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Villa de Ingenio (Gran Canaria)" que se remitió con fecha de 10 de agosto de 2012, cuyo informe desfavorable de 14 de agosto de 2013 incluía las condiciones recogidas en el estudio técnico de Aena validado por AESA así como otras disposiciones en relación

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (3 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM025F897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

con las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, que debían incluirse en el documento urbanístico para obtener informe favorable por parte de este Centro Directivo.

Por lo anterior, con fecha de 10 de diciembre de 2018 se dio traslado a Aena y a AESA de dicho documento para que, de acuerdo con sus competencias, acreditaran que con la nueva ordenación propuesta en el Plan Parcial SUSNO T-2 “La Jurada” en el término municipal de la Villa de Ingenio (Gran Canaria) quedaba garantizada la seguridad y la regularidad de las operaciones de las aeronaves en el Aeropuerto de Gran Canaria, en particular para las parcelas P-4, P-5 y P-6, así como P-3.

Igualmente, mediante escrito de 10 de diciembre de 2018 este Centro Directivo puso en conocimiento del Ayuntamiento de Ingenio y de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias, lo expuesto en los párrafos anteriores, y que debía considerarse interrumpido el plazo de emisión de informe, por parte de esta Dirección General, hasta que no se recibiera pronunciamiento por parte de Aena y AESA.

Asimismo, se recordaba que el informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil es preceptivo y vinculante, por lo que no podría aprobarse definitivamente el planeamiento sin informe expreso favorable de esta Dirección General.

Con fecha de 7 de abril de 2020, se recibe en este Centro Directivo escrito de Aena dando traslado de los informes técnicos elaborados por ENAIRE y por la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de Aena en relación al “Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada”, en el término municipal de Ingenio (Las Palmas, Isla de Gran Canaria).

Mediante escrito de fecha de 5 de mayo de 2020, esta Dirección General solicita a AESA, dadas las competencias de esa Agencia y en particular en materia de Navegación Aérea y Servidumbres Aeronáuticas, pronunciamiento respecto a los informes técnicos realizados por Aena y ENAIRE, evaluando la incidencia que, sobre la seguridad y regularidad de las operaciones de aeronaves en el Aeropuerto de Gran Canaria, podría tener el desarrollo urbanístico previsto en el mencionado Plan Parcial.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (4 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM025F897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

Con fecha de 1 de junio de 2020, tiene entrada en esta Dirección General, como respuesta, un escrito en el que AESA indica que no tiene observaciones a lo expuesto en los informes técnicos elaborados por Enaire y por la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de Aena.

No obstante, en aplicación del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, se suspendieron los plazos para la tramitación de los procedimientos de las entidades del sector público, habiéndose reanudado el 1 de junio de 2020, según lo dispuesto por el art 9 del RD 537/2020, de 22 de mayo.

Mediante escrito de fecha 15 de junio de 2020, esta Dirección General remitió a la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Defensa borrador de informe sobre el “Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada”, en el término municipal de Ingenio, recibiéndose como respuesta, con fecha de 7 de julio de 2020, un escrito del Ministerio de Defensa en el que comunican que con fecha de 16 de junio de 2020 han recibido el instrumento de planeamiento “Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada”, en el término municipal de Ingenio, a fin de que pueda evacuarse el trámite previsto en la disposición adicional segunda, apartado primero, del Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, y haciendo constar lo siguiente:

“Este informe se remitirá en cuanto se disponga del análisis de los órganos técnicos correspondientes sobre la incidencia del instrumento recibido en el dominio público militar, así como, en general, en los intereses de la Defensa Nacional como servicio público de competencia exclusivamente estatal.”

Por todo lo anterior y en relación con los trámites que sigue el Ayuntamiento de Ingenio respecto al “Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada”, en el término municipal de Ingenio (Las Palmas, Isla de Gran Canaria), y a los efectos previstos en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 en su actual redacción, en lo que a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria se refiere, se informa de lo siguiente:

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (5 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM025F897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

2.- Remisión de los instrumentos de ordenación urbanística o territorial y carácter del informe

Conforme a lo que establece la Disposición Adicional Segunda del referido Real Decreto, la remisión al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de los instrumentos de ordenación que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, debe realizarse antes de la Aprobación Inicial, estableciéndose un plazo de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida para su emisión. Transcurrido el plazo previsto sin que se haya emitido informe de la Dirección General de Aviación Civil, se entenderá que reviste carácter de disconforme.

A tal efecto, la administración competente para la tramitación del planeamiento podrá solicitar el informe indicado en el párrafo anterior mediante los cauces establecidos para ello, entre los que se encuentra la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acceso a través del siguiente enlace:

https://sede.fomento.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/AC/INFO_PLAURBATERRI/

En cuanto al carácter del presente informe, no se trata de alegaciones emitidas durante la fase de información pública, sino que posee carácter preceptivo y vinculante, estableciéndose en el artículo anteriormente mencionado que, a falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no podrán aprobarse definitivamente los planes que no acepten las observaciones formuladas por el Ministerio de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en lo que afecte a las competencias exclusivas del Estado.

La obligación de que sean informados los planes territoriales y urbanísticos que afecten a la Zona de Servicio Aeroportuario o a sus espacios circundantes sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer para preservar las competencias estatales en materia aeroportuaria, así como su carácter vinculante, se

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (6 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM025F897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

hallan amparados plenamente en la Sentencia del Tribunal Constitucional 46/2007, de 1 de marzo de 2007.

3.- Afecciones acústicas

3.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, que establece las Servidumbres Aeronáuticas, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (B.O.E. nº 312, de 30 de diciembre) por la que se establecen las Servidumbres Acústicas en razón de la Navegación Aérea.

Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre (B.O.E. nº 276, de 18 de noviembre).

Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (B.O.E. nº 254, de 23 de octubre), por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo (B.O.E. nº 88, de 13 de abril), por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.

Las Huellas de Ruido que figuran en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 234, de 29 de septiembre).

Real Decreto 156/2019, de 15 de marzo (B.O.E. nº 83, de 6 de abril de 2019), por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, su mapa de ruido y el plan de acción del Aeropuerto de Gran Canaria.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (7 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

3.2.- Afecciones sobre el Territorio

Con carácter general, no son compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios en los terrenos afectados por las curvas isófonas Leq día = 60 dB(A) ni Leq noche = 50 dB(A). Con objeto de delimitar dichas curvas se han tenido en cuenta las huellas de ruido que figuran en los planos de Huellas de Ruido incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria para la configuración de Desarrollo Previsible.

La totalidad del ámbito de estudio se encuentra dentro de dichas curvas isófonas, y por tanto está sometido a las afecciones acústicas originadas en la operación de las aeronaves en el Aeropuerto de Gran Canaria. En el plano que se adjunta como Anexo I a este informe, se representan las afecciones acústicas en el entorno del Aeropuerto de Gran Canaria.

Disposiciones en materia de afecciones acústicas incluidas en el planeamiento

El “Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada” recoge en el apartado 5.17. CONDICIONES ESPECÍFICAS APLICABLES POR RAZÓN DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS de su NORMATIVA REGULADORA DE LA EDIFICACIÓN, una serie de disposiciones en relación con las afecciones acústicas, que aseguran el cumplimiento de la Normativa en esta materia en su ámbito de ordenación.

En particular, el punto 1 de dicho apartado, y tal y como se indicaba en el informe evacuado con fecha de 14 de agosto de 2013 que se debía recoger para informar favorablemente el planeamiento en relación a las afecciones acústicas, se incluye que:

> “*En todo el ámbito del Sector SUSNO-T2 “La Jurada”, por estar dentro de curvas isófonas Leq día= 60 dB(A) y Leq noche= 50 dB(A) correspondientes a la Huella de Ruido incluida en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, se prohíben los usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios.”*

No obstante, lo anterior, el “Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada” debería modificar el punto 2 de dicho apartado 5.17., de modo que:

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (8 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

- Donde dice:

"Independientemente de lo anterior, cualquier edificación que se construya en el ámbito del SUSNO-T2 "La Jurada", habrán de estar convenientemente insonorizados para cumplir con los niveles de inmisión establecidos en el documento básico DB-HR, Protección frente al ruido del C.T.E., que establece unos niveles Leq de inmisión de ruido aéreo, no incurriendo el titular del aeropuerto con los costes de la insonorización."

- Diga:

"*Independientemente de lo anterior, en caso de implantar edificaciones dentro de zonas afectadas por la huella de ruido, además de corresponder a usos compatibles con dicha afección, habrán de estar convenientemente insonorizadas para cumplir con los requisitos de aislamiento acústico establecidos en el documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E., que establece unos niveles Leq de inmisión de ruido aéreo, no corriendo el gestor aeroportuario ni el Ministerio Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con los costes de la insonorización. Igualmente, convendría se hiciera constar, mediante anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65 del 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, y en el Real Decreto 1093/1997, la afección sonora en los términos siguientes:*

> "*Esta finca se encuentra en una zona sometida a un nivel de afección sonora producida por el sobrevuelo de aeronaves, procedentes de las maniobras de las aeronaves que operan en el Aeropuerto de Gran Canaria, de Leq noche ≥ 50 dB(A) (Nivel sonoro continuo expresado en decibelios escala A, correspondiente a la misma cantidad de energía que el ruido real variable considerado, en un punto determinado, durante todo el periodo diurno o nocturno)*"."

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (9 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

Además, se considera conveniente modificar el título del apartado 5.17. CONDICIONES ESPECÍFICAS APLICABLES POR RAZÓN DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS, que debería llamarse 5.17. CONDICIONES ESPECÍFICAS APLICABLES POR RAZÓN DE LAS AFECCIONES ACÚSTICAS Y DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS.

Conclusión

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa favorablemente el "Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada", en el término municipal de Ingenio (Las Palmas, Isla de Gran Canaria), en lo que a las afecciones acústicas del Aeropuerto de Gran Canaria se refiere.

4.- Servidumbres Aeronáuticas

4.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

Servidumbres aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Decreto 584/72, de 24 de febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de servidumbres aeronáuticas, en su actual redacción.

Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria -Base Aérea de Gando. (B.O.E. nº 77, de 31 de marzo de 2011).

Propuesta de servidumbres aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 234, de 29 de septiembre), definidas en base al Decreto de servidumbres aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

4.2.- Afecciones sobre el Territorio

Consideraciones generales

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (10 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

La totalidad del ámbito del Plan Parcial se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Gran Canaria. Las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria que afectan a dicho ámbito, determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/72, en su actual redacción.

En particular, el ámbito en estudio se encuentra principalmente afectado por la Superficie Horizontal Interna, la Superficie de Aproximación de la pista 03L, la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra ILS RWY 21R, Superficie de Transición de la pista RWY 03L, la Superficie de Limitación de Alturas del Equipo de Trayectoria de Planeo (GP/ILP), la Superficie de Limitación de Alturas del Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental (LLZ_RLP), Superficie de Aproximación Final de la maniobra ILS RWY 03L, y la Superficie de Aproximación Final de la maniobra HI-ILS RWY 03L, entre otras.

Las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria se encuentran vulneradas por el propio terreno en la totalidad del ámbito del Plan Parcial. Por lo tanto, cualquier construcción que se pretenda realizar, en esta zona donde el terreno vulnera las Servidumbres Aeronáuticas, incidiría a su vez en dicha vulneración, agravando posiblemente el efecto sobre las áreas protegidas.

Sobrevuelo a baja altura

Igualmente, convendría se hiciera constar, mediante anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65 del 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, y en el Real Decreto 1093/1997, la afección por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes:

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (11 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM025F897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

"Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Gran Canaria, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, como consecuencia de su proximidad a las instalaciones aeroportuarias y de su ubicación bajo las trayectorias de las maniobras de las aeronaves que operan en el referido Aeropuerto, por lo que la realización de edificaciones, instalaciones o plantaciones en la misma no podrá superar en ningún caso las alturas resultantes de la aplicación de dichas servidumbres".

4.3.- Informes técnicos elaborados por Aena en relación con la "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio", remitida por el Ayuntamiento de Ingenio el 10 de agosto de 2012

Dado que las construcciones propuestas en el Sector "La Jurada"' (S.U.S.N.O. T-2) vulneran las Servidumbres Aeronáuticas, con fecha de 10 de agosto de 2012 tuvo entrada en el Departamento, escrito remitido por el Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en Canarias en el que daba traslado a la solicitud del Ayuntamiento de Ingenio, que adjuntaba el documento "Estudio Aeronáutico. Incidencia de las Servidumbres del Aeropuerto de Gran Canaria en el Sector de Suelo Urbanizable S.U.S.N.O.-T2, 'La Jurada', (El Carrizal), en el T.M. de Ingenio (Gran Canaria)".

Tras remitir la referida documentación a Aena, se recibió con fecha de 16 de abril de 2013, informe de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial de Aena, el cual adjuntaba los estudios efectuados por la Dirección de Servicios de Navegación Aérea (IATM-12-INF-137-1.0), por la División de Navegación y Vigilancia (NYVI-EVA-SIM-123-1.0-12), y por la propia Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial (DDA-12-ESA-4434-1.0) en lo referente a las Servidumbres Operativas, Servidumbres Radioeléctricas de Navegación Aérea y Servidumbres de Aeródromo respectivamente.

En la siguiente figura se muestra la disposición de las parcelas propuestas en la ordenación de 2012 y que fueron objeto de los mencionados estudios:

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (12 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

Figura 1: **Ubicación de edificaciones propuestas en el Sector "La Jurada"' (S.U.S.N.O. T-2) en la propuesta de 2012** (Se corresponde con la "*Figura II. Ubicación de edificaciones propuestas en el SECTOR SUSNO-T2. Detalle*" del "*Estudio por Servidumbres de Aeródromo relativo a la Propuesta de Ordenación del Sector SUSNO-T2 'La Jurada' en Ingenio*" (DDA-12-ESA-4434-1.0))

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

CORREO ELECTRÓNICO:
sgana@fomento.es

Pº/ DE LA CASTELLANA, 67,
5ª PLANTA
28071 MADRID
TEL 91 597 81 64

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (13 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

Estudio de la Dirección de Servicios de Navegación Aérea de Aena

El estudio de la Dirección de Servicios de Navegación Aérea de Aena, con código IATM-12-INF-137-1.0, denominado "Estudio de Incidencia Operacional relativo a la Propuesta de Ordenación del Sector SUSNO-T2 'La Jurada' en la provincia de Gran Canaria. Nº Expediente 120193", concluyó que, desde el punto de vista de las Servidumbres de Operación:

> *"De acuerdo con la información facilitada, la construcción de la Propuesta de Ordenación del Sector SUSNO-T2 'La Jurada' en la provincia de Gran Canaria, […], desde el punto de vista de diseño de procedimientos,* ***NO afectará a los procedimientos de vuelo instrumental, ni a las Cartas de Altitud Mínima de Vigilancia ATC (ATCSMAC), publicados en AIP España a fecha de realización del presente estudio****."*

Estudio de la División de Navegación y Vigilancia de Aena

El estudio de la División de Navegación y Vigilancia de Aena, con código NYVI-EVA-SIM-123-1.0-12, denominado "Estudio de la Afección en las Instalaciones Radioeléctricas de N.A. del SUSNO-T2 'La Jurada' en las proximidades del Aeropuerto de Gran Canaria", concluyó que, desde el punto de vista de las Servidumbres Radioeléctricas de Navegación Aérea:

> *"La presencia de las edificaciones del SUSNO T2 'La Jurada' analizadas en este informe, con las ubicaciones, altura y cotas proporcionadas e hipótesis que se ha requerido realizar,* ***se considera compatible*** *con el correcto funcionamiento de las* ***Instalaciones Radioeléctricas de N.A.*** *de Aena, debido a que su afección en la calidad de las señales en el espacio de la Instalación Radioeléctrica crítica (Subsistema GP 03L) es despreciable para todas las categorías de operación (es inferior al 20% de las tolerancias máximas establecidas por la OACI para las Categorías I/II/III)."*

Estudio de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial de Aena

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (14 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM025F897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

El estudio de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial de Aena, con código DDA-12-ESA-4434-1.0, denominado "Estudio por Servidumbres de Aeródromo relativo a la Propuesta de Ordenación del Sector SUSNO-T2 'La Jurada' en Ingenio", concluyó que, desde el punto de vista de las Servidumbres de Aeródromo:

"7.1 AFECCIONES

- *SITUACIÓN ACTUAL*

[…]
Dada la altura máxima solicitada […], su situación con respecto al campo de vuelos y a las trayectorias de aproximación a la pista 03L, el entorno urbano en que se desarrollará y las cotas que alcanza el terreno en otras zonas cercanas, el desarrollo del sector SUSNO - T2 'La Jurada' se considera que ***no supondrá una mayor afección a la seguridad de las operaciones de las aeronaves en el Aeródromo*** *de Gran Canaria - Base Aérea de Gando […].*

- *SITUACIÓN FUTURA*

La ampliación que actualmente se está estudiando para el campo de vuelos del Aeropuerto de Gran Canaria se considera compatible con el desarrollo del sector SUSNO- T2."

Pronunciamientos de AESA en relación con los citados estudios de AENA de 16 de abril de 2013

Tras remitir un escrito con fecha de 19 de abril de 2013 a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), al que se adjuntaba copia del informe y estudios realizados por Aena relativos al Sector SUSNO-T2 "La Jurada" para que se pronunciase al respecto, con fecha de 30 de mayo de 2013, tuvo entrada en esta Dirección General como respuesta, un escrito en el que AESA indicaba que *"no tiene observaciones a lo expuesto* [por Aena] *en sus conclusiones"*.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (15 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

Posteriormente, mediante escrito de 20 de junio de 2013 este Centro Directivo solicitó a AESA, que de acuerdo con las competencias que le corresponden, confirmase si quedaba acreditado que las construcciones A, B y D no comprometían la seguridad, ni quedaba afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, dado que dichas construcciones vulnerarían la superficie de transición de la pista 03L en 9 m., 8,20 m. y 1,20 m. respectivamente, según los estudios realizados por Aena y validados por AESA.

Con fecha de 16 de julio de 2013, tuvo entrada en esta Dirección General como respuesta, un escrito en el que AESA indicaba, entre otras cosas, que "*dado que la no admisión de obstáculos nuevos que vulneran la superficie de transición es una recomendación, existen algunos casos, como éste, en los que hay otras construcciones en el entorno que también perforan la superficie y* ***ha quedado acreditado en un estudio aeronáutico que no queda comprometida la seguridad****, por lo que a juicio de la AESA dichas vulneraciones son admisibles, considerándose, en base al informe de AENA Aeropuertos, que no queda comprometida la seguridad de las operaciones del aeropuerto".*

4.4.- Informes técnicos elaborados por Aena y ENAIRE en relación con el "Borrador de Plan" de fecha "Mayo 2018" del "Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada"

Tras la última consulta a Aena, por parte de la DGAC, para que se pronunciase sobre los cambios de ordenación propuestos en el documento "Borrador de Plan", con fecha de "Mayo 2018" del "Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada", en particular sobre las parcelas P-4, P-5/P-6, y P-3, se ha recibido escrito de respuesta de Aena, con fecha de 7 de abril de 2020, que adjunta los siguientes informes técnicos elaborados por la División de Navegación y Vigilancia de Enaire, por la División de Espacio Aéreo, Medio Ambiente y Servidumbres Aeronáuticas de Enaire y por la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de Aena.

Las parcelas objeto de dichos estudios son las marcadas en color verde en la siguiente figura, en la que se muestra la disposición de todas las parcelas propuestas en la ordenación de 2018.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (16 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

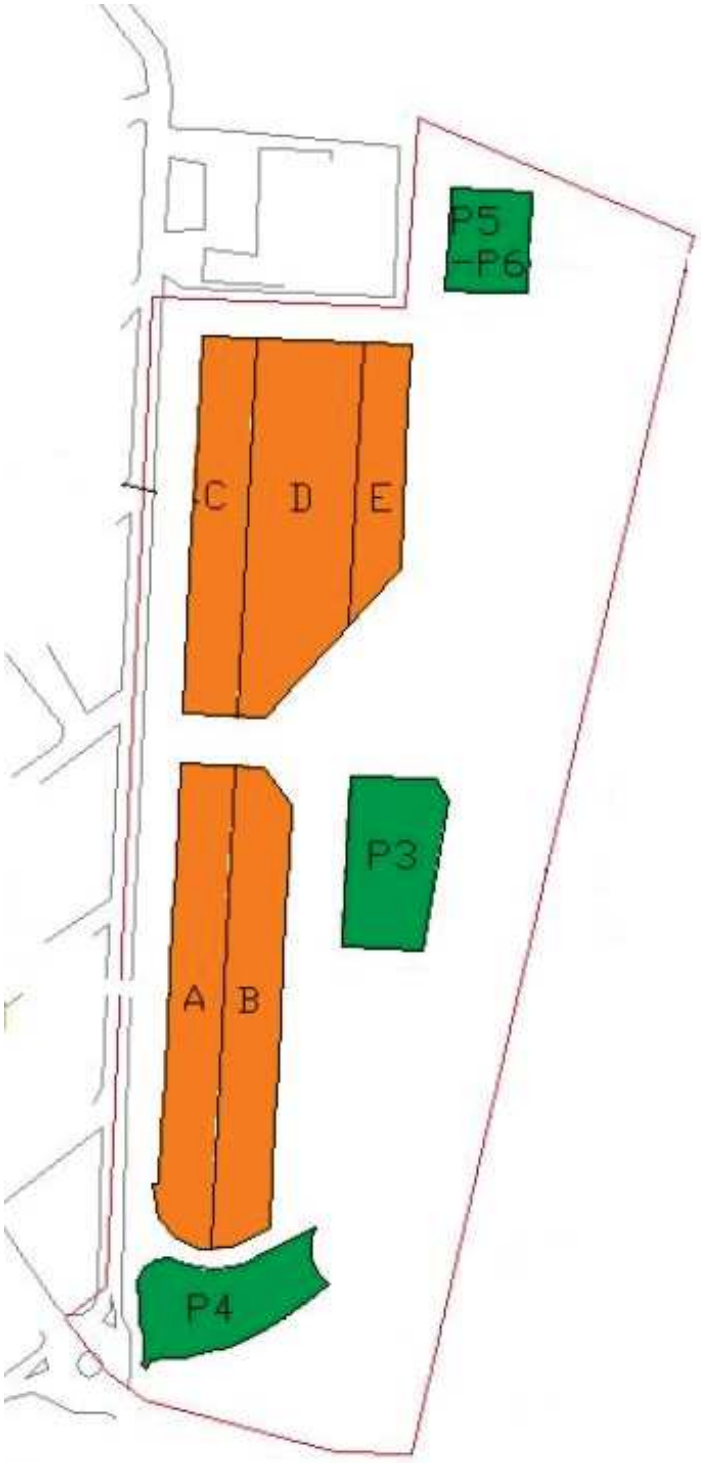


Figura 2: Figura 1 incluida en el Estudio de la afección radioeléctrica (GESIS 13171/12v3). Parcelas analizadas en el informe con código NYVI-EVA-SIM-123-1.0-12 (naranja, informe de Aena de 2013) y parcelas objeto de estudio del informe (GESIS 13171/12v3) (verde, informe de ENAIRE 2020)

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (17 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

Informe de la Dirección de Servicios de Navegación Aérea de ENAIRE

El informe elaborado por la Dirección de Servicios de Navegación Aérea de Enaire, con código GESIS 13171/12v3, denominado "*Informe de afección a las servidumbres operativas y radioeléctricas relativo al Plan Parcial SUSNO T-2 "La Jurada" en las proximidades del Aeropuerto de Gran Canaria"*, considera la siguiente tabla:

Elemento analizado	Cota MSL máxima terreno (m)	Altura máxima del elemento analizado (m)	Cota MSL máxima del elemento analizado (m)
Parcela P-3	51,0	3,7	54,7
Parcela P-4	53,0	5,6	58,6
Parcelas P-5 y P-6	47,0	6,5	53,5

Tabla 1.
Características de los elementos analizados (GESIS 13171/12v3).

Concluyendo lo siguiente:

*"**2. Análisis de Afección***

2.1. Afección Operativa

Una vez analizada la información recogida en el presente expediente se considera, ***desde el punto de vista del diseño de procedimientos, que las actuaciones planificadas no afectarán a los procedimientos de vuelo instrumental*** *actualmente publicados en AIP-España para el Aeropuerto de Gran Canaria.*

No obstante lo anterior, es necesario destacar que las edificaciones de las parcelas P-4, A, B, D y E vulnerarían las OIS de las salidas por la RWY21R, aunque sin afectar a la pendiente publicada para las mismas. Por lo tanto, estas construcciones serían obstáculos cercanos para estas salidas y deberían publicarse en AIP-España. En algún caso (sobre todo para las parcelas D y E), esta vulneración de las superficies se produce por muy pocos metros, por lo que se recomienda volver a realizar un nuevo análisis de las construcciones con sus valores definitivos de ubicación para evaluar si es conveniente su publicación o no en AIP-España.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (18 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM025F897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

2.2. Afección Radioeléctrica

*Las construcciones analizadas en el presente informe (**parcelas P-3, P4, P-5 y P-6**), contempladas en el "Plan Parcial SUSNO 1-2 La Jurada" en las proximidades del Aeropuerto de Gran Canaria, **se consideran compatibles** con el correcto funcionamiento de las Instalaciones Radioeléctricas para la navegación aérea de ENAIRE y Aena SME, S.A.*

Sí se requiriera la utilización de grúas u otro tipo de maquinaría para la construcción de las edificaciones o actuaciones previstas dentro del sector analizado, de altura superior a ellas, será imprescindible notificarlo a la División de Navegación y Vigilancia de ENAIRE, a través de la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de Aena SME, S.A., para proceder al estudio de afección correspondiente. Adicionalmente, se recomienda que las fachadas de las nuevas edificaciones, dada su cercanía a las Instalaciones Radioeléctricas analizadas, presenten un acabado rugoso, que no favorezca la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y que se eviten los acabados metálicos y las aristas vivas, siendo más favorables los acuerdos curvos y suaves.

Adicionalmente, en relación a las posibles antenas de telecomunicaciones que se instalen en cualquier punto del Plan Parcial SUSNO 1-2 La Jurada, se recomienda que no se autorice la instalación de ningún elemento emisor sí no se dispone de un estudio favorable de compatibilidad electromagnética entre las señales emitidas por las antenas objeto de estudio y las empleadas para la navegación aérea, tanto a nivel de frecuencia como de potencia, debiendo éste ser realizado por la Secretaría de Estado para el Avance Digital (SEAD). Este análisis se considera de capital importancia, debido a que en todo el territorio nacional se registra un elevado número de interferencias en las frecuencias de tierra/aire y ocasionalmente en las de los Sistemas ILS y VOR. Estas interferencias impiden un normal uso de las comunicaciones con las aeronaves y, en algunas ocasiones, la normal utilización de las Radioayudas para la navegación aérea.

Por último, debería comunicarse a las personas que residan o trabajen en las edificaciones objeto de estudio que se encontrarán a una distancia inferior a 5,0 km

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (19 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

de una Estación de Vigilancia Radar y, por ende, sometidas a la presencia de señales radioeléctricas. Sin embargo, ENAIRE hace constar que la densidad de potencia de estas señales ha sido peritada en el entorno por el Instituto de Magnetismo Aplicado (IMA) de la Universidad Complutense de Madrid, y que los valores recogidos se encuentran por debajo de los límites aplicables establecidos para la exposición a radiaciones no ionizantes, según el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, para el público en general y la Directiva 2004/40/CE del Parlamento Europeo, sobre la salud y seguridad de los trabajadores.

Debe señalarse que estos resultados serán válidos, única y exclusivamente, para los elementos con las ubicaciones, características y dimensiones proporcionadas para la realización de este análisis y consideradas en el informe DSIS-20-INF-008-1.0.

Es preciso reseñar que el resultado del presente estudio únicamente es válido para las coordenadas de ubicación y altitudes (elevación del terreno y altura de los elementos) evaluadas. Cualquier variación de las mismas supondría la necesidad de nuevos estudios."

Estudio de la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de Aena

El estudio elaborado por la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de Aena, con código DPMA-20-ESA-13523-1.0, denominado '*Estudio por Servidumbres de Aeródromo relativo al Plan Parcial S.U.S.N.O. T-2 "La Jurada" en el término municipal de Villa de Ingenio*"', se recoge la siguiente tabla con la altitud (m) de los obstáculos (P-3, P-4 y P-5/P-6) estudiados:

Id.	(REGCAN95, Huso 28)		Elevación máxima Obst. (m)
	X	Y	
Parcela P-3	460.625,04	3.087.364.50	54,67
Parcela P-4	460.574,13	3.087.231,01	58,60
Parcelas P-5 y P-6	460.655,18	3.087.561,31	53,50

Tabla I. Coordenadas del expediente

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (20 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

Concluyéndose lo siguiente:

*"**6. CONCLUSIONES***

De acuerdo con la información proporcionada por la DGAC, la coronación máxima de las construcciones previstas en las parcelas P-3, P-4, P-5 y P-6 del sector "La Jurada" presentaría elevaciones de hasta 58,60 metros, lo que originaría nuevas vulneraciones sobre la superficie de transición 03L, de una magnitud de 2,76 metros en el caso de la parcela P-3 y de 8,60 metros en el caso de la parcela P-4. Respecto las superficies limitadoras de obstáculos, las construcciones en dichas parcelas introducirían vulneraciones sobre la misma superficie de transición 03L, de magnitudes ligeramente inferiores (0,54 y 6,20 metros respectivamente).

No obstante, teniendo en cuenta la magnitud de las vulneraciones, que las construcciones se ubicarían sobre terreno que se encuentra próximo a vulnerar dicha superficie y donde además existen actualmente otros elementos de mayor altura y elevación sobre los que los usuarios del aeropuerto consideraron que no comprometían la seguridad de las operaciones que llevan a cabo en el aeropuerto, su presencia puede considerarse ***admisible desde el punto de vista de su afección a las servidumbres de aeródromo****."*

Tras remitir a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) copia de los informes técnicos realizados por Aena y Enaire, se ha recibido contestación de dicha Agencia, con fecha de 1 de junio de 2020, indicando que no tiene observaciones a lo expuesto por Aena y Enaire en sus conclusiones.

4.5.- Otras consideraciones

Como Anexo II a este informe se remite un plano con las parcelas A, B, C, D y E estudiadas por Aena en 2013, así como con las parcelas P5/P6, P4, y P3 estudiadas por Aena y ENAIRE en 2020 que incluye tabla con la limitación de altura de todas las parcelas conforme a los estudios técnicos realizados.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (21 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

En relación con la maquinaria de construcción necesaria para la ejecución de las construcciones e instalaciones en el ámbito del Plan Parcial, se estará a lo dispuesto por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

4.6.- Condiciones de los informes técnicos de Aena de 2013 incluidas en el planeamiento, así como otras disposiciones sobre Servidumbres Aeronáuticas y su modificación tras estudios de Aena y ENAIRE de 2020

Si bien el "Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada" recoge en el apartado 5.17. CONDICIONES ESPECÍFICAS APLICABLES POR RAZÓN DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS de su NORMATIVA REGULADORA DE LA EDIFICACIÓN, las condiciones de los informes técnicos citados en el epígrafe 4.3 de este apartado, elaborados por Aena sobre la propuesta de ordenación remitida por el Ayuntamiento de Ingenio el 10 de agosto de 2012, así como otras disposiciones en relación con las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria tal y como se indicó en el informe evacuado por esta Dirección General con fecha de 14 de agosto de 2013, el planeamiento deberá modificarse para recoger, igualmente, el cumplimiento de las condiciones de los informes técnicos citados en el epígrafe 4.4 de este apartado, elaborados por Aena y ENAIRE sobre el "Borrador de Plan", con fecha de "Mayo 2018", del "Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada", así como actualizar las disposiciones referidas a Servidumbres Aeronáuticas.

En particular, el apartado 5.17. CONDICIONES ESPECÍFICAS APLICABLES POR RAZÓN DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS, deberá modificarse para quedar redactado en su totalidad a partir del punto 3 inclusive tal y como sigue:

- *Las alturas máximas de las construcciones e instalaciones, incluidos todos los elementos, propuestas en las parcelas del Sector SUSNO-T2 "La Jurada", identificadas en el plano* ***XXX*** [nombre a determinar por el equipo redactor del Plan Parcial para el plano "INDICACIÓN DE LAS ZONAS ESTUDIADAS POR PARTE DE AENA Y ENAIRE" que se adjunta como Anexo II al presente informe]*, no podrán superar las cotas MSL máximas recogidas en la siguiente Tabla:*

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (22 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM025F897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

PARCELA	COTA MSL MÁXIMA (m)
A (ahora P-1)	62.00
B (ahora P-1)	58.60
C (ahora P-2)	62.00
D (ahora P-2)	58.70
E (ahora P-2)	54.70
P-5/P-6	53.50
P-3	54.67
P-4	58.60

- *En caso de modificarse la Ordenación del Sector SUSNO-T2 "La Jurada", o la altura de las construcciones previstas en dicho Sector, será necesario un nuevo estudio aeronáutico.*

- *Se deberá iluminar el edificio de la parcela A, delimitando la parte que vulnera la superficie de transición, conforme establece el capítulo 6 del Real Decreto 862/2009.*

- *Se deberá notificar al gestor aeroportuario y/o al proveedor de servicios de Navegación Aérea, la finalización de la construcción de las edificaciones e instalaciones ubicadas en los diferentes ámbitos del Sector SUSNO-T2 "La Jurada", para su publicación en las cartas correspondientes del AIP, si así se estima que es necesario, conforme a la normativa aplicable. En particular, en el caso de las parcelas P-4, A, B, D y E.*

- *En relación a las posibles antenas de telecomunicaciones que se instalen en cualquier punto del Plan Parcial SUSNO 1-2 La Jurada, se recomienda que no se autorice la instalación de ningún elemento emisor sí no se dispone de un estudio favorable de compatibilidad electromagnética entre las señales emitidas por las antenas objeto de estudio y las empleadas para la navegación aérea, tanto a nivel de frecuencia como de potencia, debiendo éste ser realizado por la Secretaría de Estado para el Avance Digital (SEAD). Este análisis se considera de capital importancia, debido a que en todo el territorio nacional se registra un elevado*

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (23 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

número de interferencias en las frecuencias de tierra/aíre y ocasionalmente en las de los Sistemas ILS y VOR. Estas interferencias impiden un normal uso de las comunicaciones con las aeronaves y, en algunas ocasiones, la normal utilización de las Radíoayudas para la navegación aérea.

- *Se recomienda que las fachadas de las nuevas edificaciones, dada su cercanía a las Instalaciones Radioeléctricas analizadas, presenten un acabado rugoso, que no favorezca la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y que se eviten los acabados metálicos y las aristas vivas, siendo más favorables los acuerdos curvos y suaves.*

- *Se deberá notificar al gestor aeroportuario y/o al proveedor de servicios de Navegación Aérea, la finalización de la construcción de las edificaciones e instalaciones de los diferentes ámbitos del Sector "La Jurada", con la finalidad de conocer a partir de qué momento la afección de las nuevas actuaciones quedará registrada en las inspecciones en vuelo que se realizan periódicamente.*

- *Al encontrarse el Sector SUSNO-T2 "La Jurada" incluido en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72, en su actual redacción.*

- *Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme lo previsto en el artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas. Dado que las servidumbres aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacuase solo podrá*

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (24 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

generar algún derecho a indemnización cuando afecte a derechos ya patrimonializados.

- *Las infraestructuras viarias deberían tener en cuenta las Servidumbres Aeronáuticas, evitando que la señalización, postes, carteles, etc, o el gálibo de de los vehículos invadan dichas superficies, que podrían provocar perturbaciones en las señales radioeléctricas para la Navegación Aérea.*

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

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

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (25 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

g) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole."

- *En caso de contradicción en la propia normativa urbanística del Plan Parcial SUSNO T-2 "La Jurada" en el término municipal de Ingenio o entre la normativa urbanística y los planos recogidos en dicho Plan Parcial, prevalecerán las limitaciones de las cotas MSL máximas derivadas de los estudios técnicos de Aena y ENAIRE sobre cualquier otra disposición recogida en el planeamiento urbanístico.*

Por otro lado, en el apartado 5.6. CONDICIONES GENERALES DE VOLUMEN Y FORMA DE LA EDIFICACIÓN de su NORMATIVA REGULADORA DE LA EDIFICACIÓN, se deberá eliminar el epígrafe:

"*5.6.6. Construcciones permitidas por encima de la altura máxima.*

No se permiten edificaciones por encima de altura máxima de coronación establecida en el informe de la Dirección General de Aviación Civil de 14/08/2013. (Ver Condiciones Específicas aplicables por razón de Servidumbres Aeronáutica)."

4.7.- Conclusión

Por lo tanto, al acreditar la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), tras informes técnicos de Aena y ENAIRE, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, en su actual redacción, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas, este Centro Directivo informa favorablemente el "Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada", en el término municipal de Ingenio (Las Palmas) en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere, condicionado a que el planeamiento incluya con carácter normativo el plano que se adjunta cono Anexo II a este informe, a que en su normativa elimine el apartado 5.6. y a que se modifique el apartado 5.17 punto 3 inclusive en adelante, para quedar redactado según se ha indicado en el epígrafe *4.6.- Condiciones de los informes técnicos de Aena de 2013 incluidas en el planeamiento, así como otras disposiciones sobre Servidumbres Aeronáuticas y su modificación tras estudios de Aena y ENAIRE de 2020* del presente apartado *4.- Servidumbres Aeronáuticas*.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (26 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

5.- Conclusión

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa favorablemente el "Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada", en el término municipal de Ingenio (Las Palmas, Isla de Gran Canaria), condicionado a realizar lo indicado en el epígrafe *4.7.- Conclusión* del apartado 4.- Servidumbres Aeronáuticas del presente informe, y sin perjuicio de lo que el Ministerio de Defensa indique en el ámbito de sus competencias.

A efectos de poder verificar la adecuada inclusión en la normativa urbanística de las disposiciones que dan cumplimiento al contenido del presente informe, se habrá de remitir el documento subsanado del "Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada" previamente a su aprobación definitiva, el cual habrá de ser nuevamente informado por esta Dirección General.

6.- Normativa sobre Autorizaciones en materia de Servidumbres Aeronáuticas

Con independencia de lo indicado en el presente informe respecto al planeamiento urbanístico, se recuerda que, al encontrarse la totalidad del ámbito de estudio incluida en las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 en su actual redacción..

Excepcionalmente, conforme al artículo 33 del Decreto 584/1972 en su actual redacción, podrán ser autorizadas las construcciones, edificaciones o instalaciones cuando, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves o que se trata de un supuesto de apantallamiento. A tales efectos, los promotores de nuevas actuaciones podrán presentar un Estudio Aeronáutico de Seguridad.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (27 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM025F897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

7.- Indicación de recursos y emplazamiento

La Administración competente para la aprobación definitiva del planeamiento podrá interponer contra el presente informe recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a la notificación, salvo que opte por plantear previamente el requerimiento regulado en el artículo 44 de la LJCA.

Para el caso de que, por razón del contenido del presente informe, sea recurrido el acto de aprobación definitiva del planeamiento se le comunica que, conforme al artículo 21.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, debería ser emplazada al correspondiente recurso la Administración General del Estado.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA

Álvaro Fernández-Iruegas Pombo

CONFORME
EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Raúl Medina Caballero

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

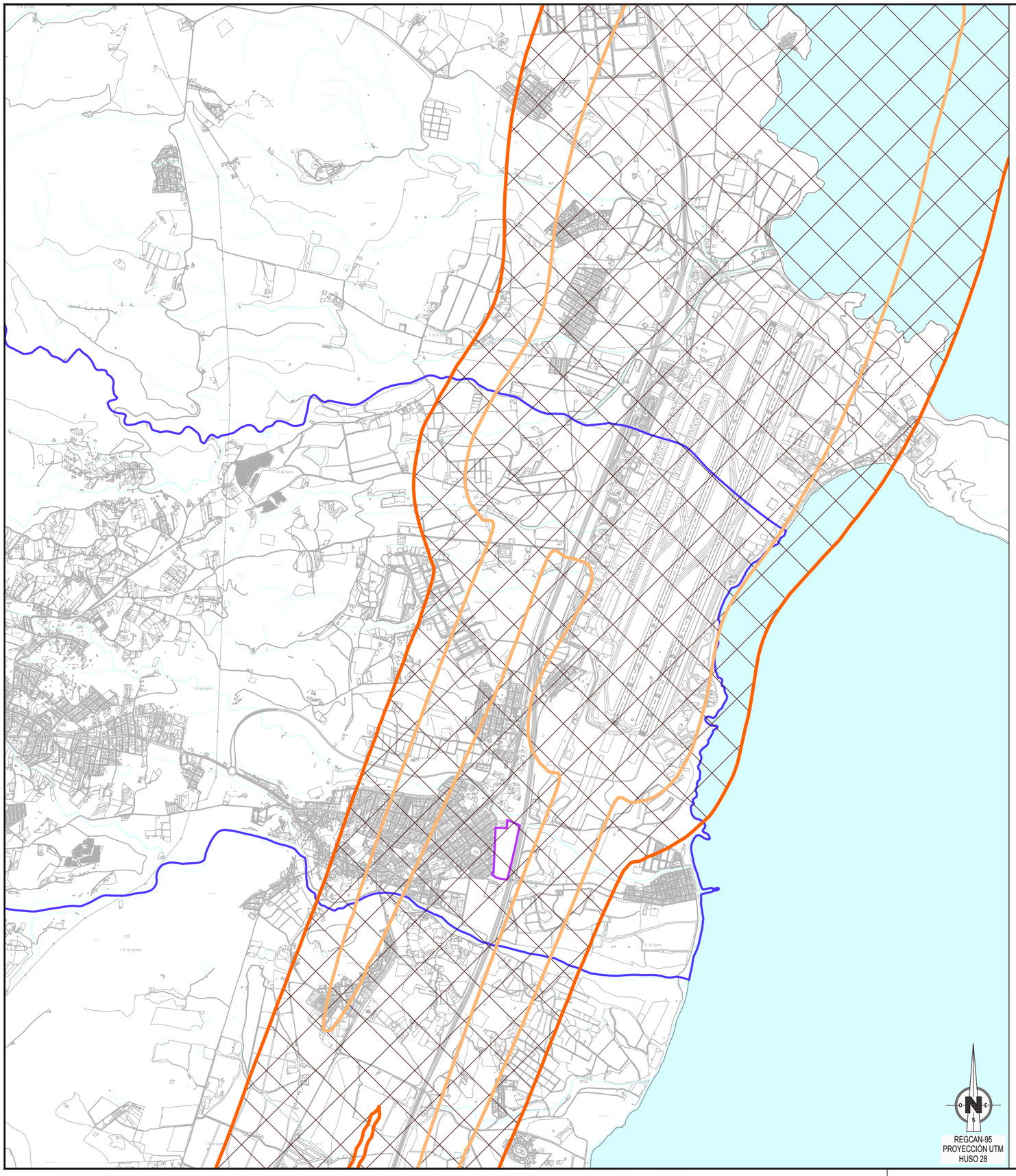
FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (28 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011
MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

ANEXO I
AFECCIONES ACÚSTICAS

CORREO ELECTRÓNICO:
sgana@fomento.es

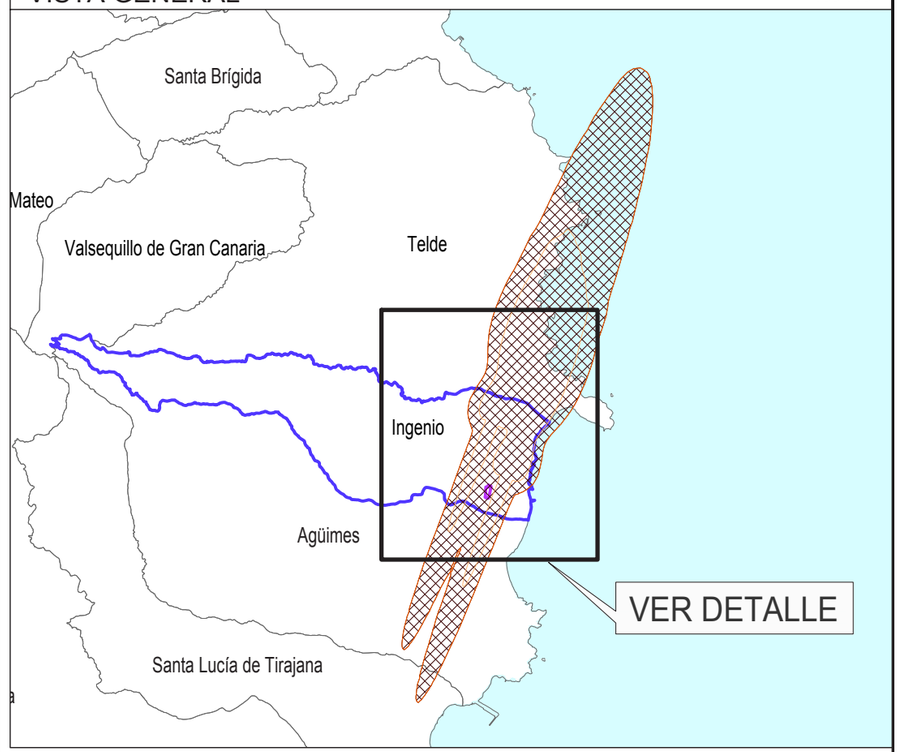
Pº/ DE LA CASTELLANA, 67,
5ª PLANTA
28071 MADRID
TEL 91 597 81 64

FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (29 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011
FIRMADO
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



VISTA GENERAL

E 1:2000.000



LEYENDA DE AFECCIONES ACÚSTICAS

PLAN DIRECTOR DESARROLLO PREVISIBLE

Leq día = 60 dB (A)

Leq noche = 50 dB (A)

ENVOLVENTE DE AFECCIONES ACÚSTICAS

ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL

TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO

LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

AEROPUERTO DE GRAN CANARIA

AFECCIONES ACÚSTICAS

PLAN DIRECTOR
ESCENARIO DESARROLLO PREVISIBLE

ESCALA	FECHA	EXP.	PLANO
1:30.000	MAYO 2020	120193	1

FIRMADO
FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (30 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011
MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

ANEXO II

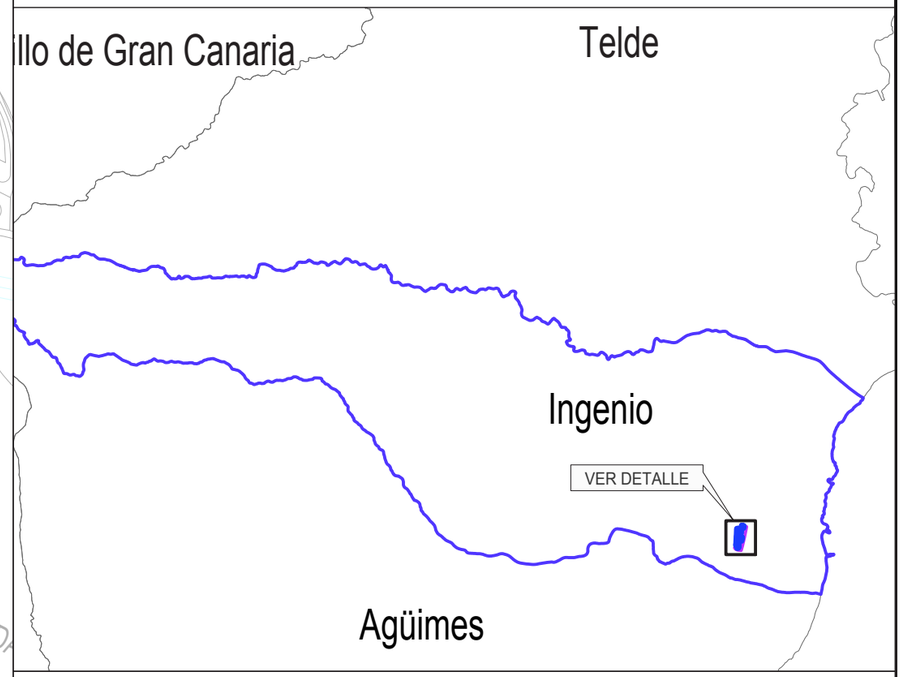
INDICACIÓN DE LAS ZONAS ESTUDIADAS POR PARTE DE AENA Y ENAIRE

CORREO ELECTRÓNICO:
sgana@fomento.es

Pº/ DE LA CASTELLANA, 67,
5ª PLANTA
28071 MADRID
TEL 91 597 81 64

FIRMADO por : FERNANDEZ-IRUEGAS POMBO, ALVARO JOSE. SUBDIRECTOR DE AEROPUERTOS Y NAVEGACION AEREA. A fecha: 14/07/2020 09:12 AM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 15/07/2020 09:10 AM
Total folios: 31 (31 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF897E9CF1E1FCBF31624A
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011
FIRMADO
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

VISTA GENERAL E 1:100.000



LEYENDA

PARCELAS PARA LAS QUE SE LIMITA LA ALTURA CONFORME A LOS ESTUDIOS TÉCNICOS REALIZADOS POR AENA Y ENAIRE

PARCELA	COTA MSL MÁXIMA (m)
A	62.00
B	58.60
C	62.00
D	58.70
E	54.70
P-5/P-6	53.50
P-3	54.67
P-4	58.60

ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL

TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO

LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

AEROPUERTO DE GRAN CANARIA

INDICACIÓN DE LAS ZONAS ESTUDIADAS POR PARTE DE AENA Y ENAIRE

ESCALA	FECHA	EXP.	PLANO
1:2.000	MAYO 2020	120193	2

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

TOMO III
DOCUMENTO AMBIENTAL

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

TOMO III
DOCUMENTO AMBIENTAL

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC

III. Otras Resoluciones

Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial

6130 *Viceconsejería de Planificación Territorial y Transición Ecológica.- Resolución de 6 de diciembre de 2019, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión Autonómica de Evaluación Ambiental de 25 de noviembre de 2019, que emite el Informe Ambiental Estratégico del Plan Parcial SUSNO T-2 "La Jurada", en el término municipal de la Villa de Ingenio, Gran Canaria.- Expte. 2018/14954.*

En aplicación de la legislación vigente, por la presente,

R E S U E L V O:

Dar publicidad, en el Boletín Oficial de Canarias, al Acuerdo de la Comisión Autonómica de Evaluación Ambiental, de fecha 25 de noviembre de 2019, por el que se emite el Informe Ambiental Estratégico del Plan Parcial SUSNO T-2 "La Jurada", en el término municipal de la Villa de Ingenio, Gran Canaria, expediente 2018/14954, cuyo texto se acompaña como anexo.

Santa Cruz de Tenerife, a 6 de diciembre de 2019.- El Viceconsejero de Planificación Territorial y Transición Ecológica, Leopoldo Díaz Bethencourt.

A N E X O

La Comisión Autonómica de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada, con carácter ordinario, el día 25 de noviembre de 2019, adoptó, por mayoría, entre otros, el siguiente Acuerdo:

Primero.- En virtud de lo establecido en el artículo 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, formular el informe ambiental estratégico del Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada, término municipal de Ingenio. Expediente 2018/14954, ya que el Plan Parcial no tiene efectos significativos en el medio ambiente, con el siguiente contenido:

INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN PARCIAL SUSNO T-2 "LA JURADA" EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE LA VILLA DE INGENIO.

El objeto de la Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada es el Plan Parcial SUSNO T-2 "La Jurada", en el término municipal de la Villa de Ingenio.

El Plan General de Ordenación del Municipio de Ingenio (Gran Canaria) fue aprobado definitivamente y de forma parcial mediante acuerdo de la COTMAC en sesión celebrada el 29 de noviembre de 2004 y publicado su acuerdo en el Boletín Oficial de Canarias (BOC) nº 187, de 22 de septiembre de 2005 y su normativa fue publicada en el Boletín Oficial de la Provincia (BOP) nº 111, de 31 de agosto de 2005.

La COTMAC, acordó, en su sesión de fecha 10 de marzo de 2016, aprobar definitivamente el Sector de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado (SUSNO-T2) "La Jurada". Dicho acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de Canarias nº 92, de 13 de mayo de 2006 y en Boletín Oficial de la Provincia (BOP) el 10 de junio de 2006.

El Plan Parcial SUSNO T-2 "La Jurada", en el término municipal de la Villa de Ingenio, se ha sometido al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada en aplicación del artículo 6.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (LEA), así como en aplicación del artículo 86 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, los cuales concretan el ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica simplificada.

De acuerdo al artículo 29 de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental, el documento ambiental estratégico incluye los siguientes contenidos:

a) Los objetivos de la planificación.

b) El alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.

c) El desarrollo previsible del plan o programa.

d) Una caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado.

e) Los efectos ambientales previsibles y, si procede, su cuantificación.

f) Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.

g) La motivación de la aplicación del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada.

h) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.

i) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, tomando en consideración el cambio climático.

j) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.

Se han considerado los criterios mencionados en el artículo 31 de la Ley 21/2013 para determinar si un plan o programa debe someterse a Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria, incluidos en el Anexo V de la Ley 21/2013.

Por un lado, en relación a las características de la Modificación (apartado 1 del Anexo V), se trata de la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Parcial SUSNO T-2 "La Jurada", con una superficie de 52.592 metros cuadrados. El Plan Parcial constituye un instrumento urbanístico de desarrollo del Plan General del municipio de Ingenio.

Por otro lado en relación a las características de los efectos y del área probablemente afectada (apartado 2 del Anexo V) el documento ambiental justifica que no va a tener efectos significativos sobre el medio ambiente. Destaca en el área, la presencia de restos arqueológicos en superficie, para lo que se establecen una serie de medidas entre las que destacan:

- Se propone la realización de sondeos arqueológicos en el ámbito de la parcela donde se observa el material arqueológico.

- Los sondeos arqueológicos deben realizarse antes del comienzo de la obra.

- En el caso de que se produzca algún hallazgo, este se delimitará y documentará para obtener datos de su alcance, interés y extensión.

- Una vez terminados, se redactará un informe-memoria de los trabajos realizados y de los resultados obtenidos y en el caso de que se produjese algún hallazgo, se propondrán las medidas de protección y conservación que se estimen adecuadas para compatibilizar el uso de la parcela con la protección y conservación del patrimonio arqueológico.

Estas medidas se deberán garantizar a través del seguimiento ambiental del plan.

Una vez analizado el documento ambiental estratégicos y teniendo en cuenta los criterios incluidos en el Anexo V de LEA, se considera que las propuestas de modificaciones planteadas el Plan Parcial SUSNO T-2 "La Jurada", en el término municipal de la Villa de Ingenio, no tiene efectos ambientales significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el documento ambiental estratégico.

Las determinaciones ambientales establecidas en la ficha Urbanística corregida del "Susno-T2 La Jurada" según dictamen de la Ponencia Técnica de la COTMAC del 4 de marzo de 2016, por el que se levanta la suspensión de dicho sector, son las siguientes:

1) En la zona de contacto con el suelo urbano de El Carrizal colindante deberá localizarse una franja peatonal de al menos 4 m de ancho localizando un árbol de porte cada 10 m.

2) La zona de defensa de carretera deberá tratarse de manera arbolada para evitar las afecciones acústicas de la GC-1.

3) Tratamiento de las fachadas con materiales de calidad y colores de acuerdo con la carta.

4) Tratamiento de las cubiertas como tercera fachada.

El documento ambiental estratégico reconoce e incluye dichas medidas.

Segundo.- En virtud del principio de cooperación interadministrativa establecido en el artículo 19 de la Ley 4/2017 de la Ley del Suelo y de Espacios Naturales Protegido de Canarias, en relación al expediente 2018/14954 Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada, término municipal de Ingenio, a la hora de redactar el documento técnico que se someta a aprobación inicial se deben tener en cuenta las consideraciones establecidas los informes emitidos por este Centro Directivo, así como dar cumplimiento a las objeciones establecidas en los informes sectoriales, recibidos en el trámite de consulta; con lo cual deben remitirse al promotor los informes emitidos por las Administraciones Públicas en el trámite de consulta, y en especial los siguientes:

• Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico de la Consejería de Gobierno de Cultura del Cabildo de Gran Canaria.

• Servicio de Carreteras de la Consejería de Gobierno de Obras Públicas, Infraestructuras y Deportes del Cabildo de Gran Canaria.

• Dirección General de Infraestructura Viaria de Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.

• Dirección General de Agricultura de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas.

Tercero.- Publicar el presente acuerdo en el Boletín Oficial de Canarias, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica del órgano ambiental.

Contra el presente acto, por ser de trámite, no cabe recurso alguno, pudiendo no obstante interponerse el que se considere más oportuno, de entenderse que se da alguno de los supuestos excepcionales establecidos en el artículo 112 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; y sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.- El Secretario de la Comisión Autonómica de Evaluación Ambiental, Ariel Martín Martín.

SOLINCA
SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA

DOCUMENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

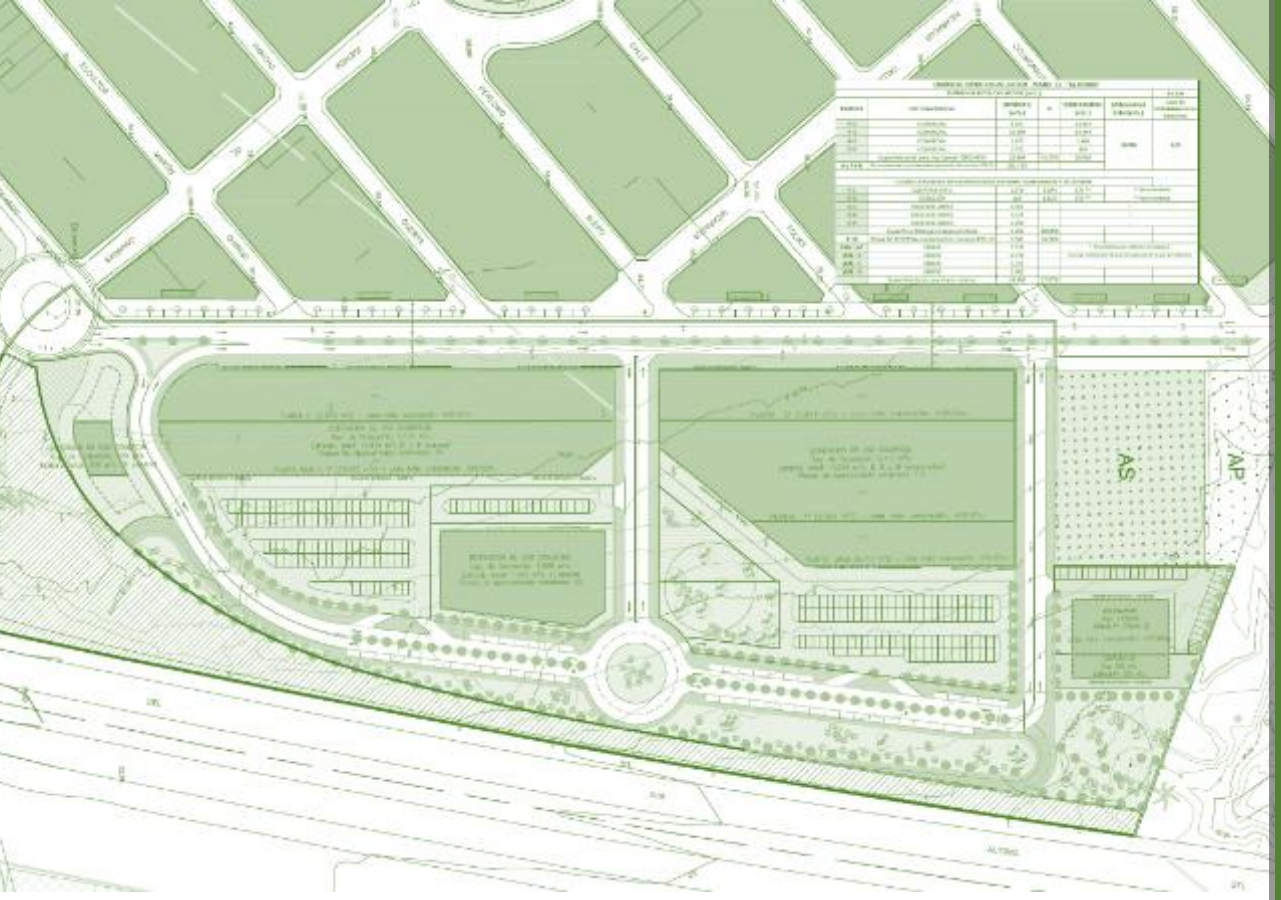
DOCUMENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO

(DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL)

EMPRESA CONSULTORA
GIPIC



Empresa Consultora:

DRACAENA consultoría ambiental

GIPIC

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O.-T2 "LA JURADA" MUNICIPIO DE INGENIO

Junio 2019

1 ANTECEDENTES 4
2 INTRODUCCIÓN: 5
3 OBJETIVOS DEL PLAN PARCIAL SUSNO-T2 6
4 ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN PARCIAL Y SUS ALTERNATIVAS 8
4.1 Ambito del plan parcial: 8
4.2 Alcance del Plan Parcial: 10
4.3 Las alternativas en el Plan Parcial: 13
5 DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN PARCIAL 23
6 CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL MEDIOAMBIENTE ANTES DEL DESARROLLO DEL PLAN PARCIAL 23
6.1 CLIMA 24
6.2 GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA 26
6.1 EDAFOLOGÍA. CAPACIDAD AGROLÓGICA 27
6.2 HIDROLOGÍA 28
6.3 VEGETACIÓN 28
6.4 FAUNA 33
6.5 PAISAJE 38
6.6 YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS Y PATRIMONIO ETNOGRÁFICO 41
6.7 ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS 41
7 EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES POR EL PLAN PARCIAL 42
8 EFECTOS PREVISIBLES DEL PLAN PARCIAL SOBRE OTROS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES 53
9 MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA 61
10 RESUMEN DE MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS 62
11 RIESGOS POTENCIALES 63
12 MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CORREGIR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO RELEVANTE EN EL MEDIO AMBIENTE POR LA APLICACIÓN DEL PLAN PARCIAL, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO. 65
13 MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL 72
14 GRUPO DE TRABAJO 76
ANEXO 1 CARTOGRÁFICO 77
ANEXO 2 INFORME PATRIMONIO HISTORICO 78
ANEXO 3 ESTUDIO PREVISIÓN DE RIESGOS 79

1 ANTECEDENTES

Con fecha 1 de octubre de 2018 se inicia el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada relativo al expediente 2018/14954, del Plan Parcial del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado T-2 La Jurada, (SUSNO T-2 La Jurada), Término Municipal de Ingenio. De conformidad con lo previsto en el artículo 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, se procedió parte de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias a recabar los informes sectoriales requeridos a fin de que por el órgano ambiental se proceda a la elaboración del informe ambiental estratégico del Plan Parcial que nos ocupa. Con fecha 17 de abril de 2019, la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias redacta informe jurídico basado en el informe ambiental de Gesplan de fecha 21 de marzo de 2019. El informe ambiental de Gesplan concluye que debe subsanarse el documento ambiental estratégico en los siguientes términos: - Completar la información del estudio ambiental estratégico en relación a: o El estudio de edafología o Se incluyan y se analicen los datos aportados por el Servicio Histórico del Cabildo de Gran Canaria, relativo a la presencia de material arqueológico o Se tengan en cuenta los posibles riesgos relativos a la presencia de barrancos en las zonas limítrofes o Actualizar el análisis de los efectos ambientales previsibles teniendo en cuenta los aspectos anteriormente mencionados o Unificar criterios para la valoración del impacto así como en su representación en la matriz o Desarrollar medidas específicas teniendo en cuenta las variables analizadas y evaluadas, así como los nuevos datos recibidos expuestos en el cuerp del presente informe - Justificar en qué medidas concretas se han plasmado cada una de las determinaciones ambientales establecidas en la ficha de ordenación del Plan General” Con fecha 29 de mayo de 2019 el Gobierno de Canarias remite informe de requerimiento de subsanación de documentación en el asunto de solicitud de evaluación ambiental estratégica del Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada (Expediente 2018/14954) al Ayuntamiento de Villa de Ingenio. Con los

antecedentes descritos, se redacta el presente documento ambiental estratégico.

2 INTRODUCCIÓN:

El objeto de este Documento Ambiental Estratégico es realizar la evaluación ambiental previa para solicitar a la administración competente la solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica para la obtención de las autorizaciones administrativas pertinentes para la ordenación pormenorizada del Plan Parcial del Suelo Urbanizable sectorizado no ordenado “La Jurada” ubicado en una parcela agrícola en abandono prolongado cercana al núcleo poblacional El Carrizal, en el Término Municipal de Ingenio.

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

- El objetivo de este documento es desarrollar la ordenación pormenorizada del presente Plan Parcial, el cual ordena el Sector de SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO TERCIARIO SUSNO –T2, en El Carrizal, delimitado por el PGO de Ingenio. A pesar de que el Plan General cuenta con un Informe de Sostenibilidad Ambiental y con una Evaluación Ambiental, dicha evaluación se ha realizado a una escala de trabajo de 1:18.000; mientras que, la ordenación pormenorizada se realizará a una escala de trabajo de 1:1000. Esta escala permitirá exponer los valores ambientales de la zona de estudio de una manera más exhaustiva.
- La elaboración de un contenido ambiental permitirá concretar y resaltar de forma concisa y sencilla los elementos más relevantes de la zona de estudio y su adecuado tratamiento en caso necesario. Igualmente supone la corrección de aquellos desequilibrios ambientales previos a la ordenación pormenorizada, que pudieran repercutir en la calidad ambiental o estética de la zona de estudio y la prevención de los impactos que pueda causar el desarrollo de la ordenación pormenorizada.

- Asimismo, y a pesar de que el propio Plan General de Ordenación de Ingenio, que prevalece jerárquicamente, cuenta a priori con su propia evaluación ambiental de este sector, el presente documento se somete a una comparación de la integración de la variable ambiental en las alternativas de ordenación pormenorizada del suelo urbanizable en relación al principal uso, al cual está destinado dicho sector, es decir, una evaluación detallada de las repercusiones ambientales que pueden derivarse del uso comercial en El Carrizal.
- A través de la comparación de la variable ambiental se justifica que la nueva ordenación del SUSNO-T2 no supone nuevas afecciones ambientales respecto a las establecidas en el propio PGO de Ingenio, puesto que la nueva ordenación pormenorizada asume los objetivos ambientales y medidas correctoras, que establece el informe de Sostenibilidad Ambiental del PGO de Ingenio, para el desarrollo sostenible de los suelos Comerciales del municipio.
- De manera general, permitirá garantizar la elección de la ordenación pormenorizada, más correcta desde la óptica ambiental, cultural y social.
- Por tanto, el contenido ambiental de este documento garantiza el equilibrio sostenible de la ordenación pormenorizada, tanto en el espacio en el que se desarrolla, como en el tiempo.
- De esta forma se consigue dirigir las propuestas de ordenación hacia los objetivos y a las medidas ambientales propuestas, tanto desde el PGO correspondiente, como las establecidas desde la ordenación pormenorizada del presente Plan Parcial.

3 OBJETIVOS DEL PLAN PARCIAL SUSNO-T2

En el modelo de desarrollo territorial elegido por el PGO municipal para el sector de La Jurada, se conjuga una integración de la ordenación ambiental y territorial permitiendo a su vez una mayor diversificación económica favorable para el municipio.

Considerando los objetivos ambientales y de ordenación establecidos por el planeamiento general y, teniendo en cuenta que este sector de suelo urbanizable está destinado a un uso terciario fundamental para el desarrollo económico del municipio, para la ordenación pormenorizada de este sector se establecen los siguientes objetivos:

1.-Crear un polo económico en el entorno de la GC-1 en relación con los tejidos urbanos anexos. Desarrollar una gestión de un sector Comercial en Ingenio que sea sostenible en el tiempo y espacio, estableciendo medidas que faciliten la implantación territorial y el uso de diferentes modalidades de energías renovables, además de introducir comercios de una elevada demanda municipal e insular, por su interés económico, paisajístico y por sus espacios libres.

2.-Concentrar el suelo destinado a uso comercial sin que disminuya la calidad de ambientes, espacios libres y atractivo de la oferta, evitando implantaciones en manzanas de dimensión excesiva o con morfologías que supongan fuertes impactos o rupturas.

3.-Potenciar el paisaje como elemento de identidad social y cultural y mejorar la calidad visual del paisaje, evitando la ubicación de elementos que desvirtúen los valores paisajísticos del entorno, con una mayor integración ambiental de las instalaciones de producción y transporte de la energía.

4.-Integrar los comercios en el paisaje, adecuando el diseño de las infraestructuras y edificaciones al paisaje e incorporando recomendaciones estéticas o medidas correctoras.

5.-Seleccionar modelos tipológicos atendiendo a la reducción de consumo de suelo y a su adaptación a las características del medio en el que se inserta esta nueva urbanización, adecuando la densidad prevista a las características morfológicas de la zona urbana colindante y utilizando tipos edificatorios que permitan incrementar el uso eficiente del suelo.

Así, se considera que el modo en que se ha concebido la ordenación propuesta del sector de “La Jurada” contribuirá a mejorar la competitividad de dicho núcleo y a dinamizar la actividad económica en esta zona del municipio de la Villa de Ingenio, ofreciendo terrenos aptos para la implantación de usos

comerciales, así como aquellos otros usos complementarios y compatibles de oficinas, dotacionales y de servicios.

4 ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN PARCIAL Y SUS ALTERNATIVAS

4.1 AMBITO DEL PLAN PARCIAL:

Los terrenos sobre los que se localiza la presente propuesta están ubicados en la plataforma costera del municipio de Ingenio, en donde llaman “La Jurada”, contigua por el oeste al núcleo urbano de El Carrizal.

Ocupa una plataforma homogénea de orografía prácticamente llana de muy suave pendiente descendente de aproximadamente el 3.5% hacia el naciente, delimitada al Norte por el Barranco de Los Aromeros, al Sur por la Avenida Canarias o carretera local (GC-192) que conduce al núcleo de El Burrero, al Este con la Autopista GC-1 y al Oeste la calle Mijail Gorbachov que delimita el actual núcleo de El Carrizal.

La superficie del Sector, o ámbito de actuación que se aborda en la presente propuesta, es de 52.592 m2. la cual se corresponde con la última delimitación establecida en el proceso de revisión del vigente Plan General de Ordenación de Ingenio.

Los citados terrenos no albergan en la actualidad ningún tipo de actividad productiva. Solamente se ha detectado la presencia eventual de vehículos pesados aparcados.

A continuación se aporta la situación de los terrenos que conforman el Sector de “La Jurada”.

Lomo del Mojón
Aromeros
Barranco
Carrizal
Carrizal
yadeque
La Banda
La Capellanía
Barranco
de
Guayadeque
Montaña de los Vélez
Llano Blanco
Lomo Blanco
Las Cañadas
Los Arenales
EL BURRERO
Aromeros
Playa del Burrero
El Majano
Playa de San Agust
Morro del Burre
OCABARRANCO

GC-191
Calle Pancho Guerra
Calle Escultor Martín Chirino
Calle Viera y Clavijo
GC-1
GC-192
© 2017 Google
Image © 2017 GRAFCAN
Google Earth

4.2 ALCANCE DEL PLAN PARCIAL:

El Plan Parcial SUSNO-T2 constituye un instrumento urbanístico de desarrollo del Plan General de Ordenación del municipio de Ingenio mediante el que se actualizan las determinaciones en vigor a los efectos de propiciar un mejor equilibrio entre los objetivos de ordenación y los relacionados con la formalización del uso que se regula.

La ordenación urbanística pormenorizada que se aporta en el Borrador de Plan Parcial del SUSNO-T2 “La Jurada”, resulta de un detallado estudio de la potencialidad de los citados terrenos para su desarrollo, conforme al destino previsto para los mismos por el PGO de Ingenio como área prioritariamente terciaria de nueva creación, entendida ésta como crecimiento urbano cualificado al Este de El Carrizal, en su extensión hasta la autopista GC-1, atendiendo a la reserva de espacio para implantación del Corredor de la Variante Aeroportuaria de esta GC-1, establecida en el PTE-13 (Plan Territorial Especial del Corredor Litoral: Variante de la GC-1 Circunvalación del Parque Aeroportuario y Accesos al Aeropuerto) en su margen de poniente, así como al resto de determinaciones establecidas por el PGO en la correspondiente Ficha reguladora de este Sector de SUSNO-T2 “La Jurada”.

Así, se considera que el modo en que se ha concebido la ordenación propuesta del sector SUSNO-T2 de “La Jurada” contribuirá a mejorar la competitividad de dicho núcleo y a dinamizar la actividad económica en esta zona del municipio de la Villa de Ingenio, ofreciendo terrenos aptos para la implantación de usos comerciales, así como aquellos otros usos complementarios y compatibles de oficinas, dotacionales y de servicios.

La propuesta de ordenación se estructura adecuándose por un lado, al objetivo de alcanzar la mejor integración urbana y paisajística posible con el actual núcleo del Carrizal y por otro, adaptándose a las previsiones de recualificación y mejora de la funcionalidad viaria de la GC-1 prevista en el precitado PTE-13, de modo que El Carrizal cobre nuevo protagonismo en la plataforma territorial más activa y dinámica de la isla de Gran Canaria.

En paralelo a este proceso, se han tenido en cuenta las limitaciones determinantes que imponen las servidumbres aeronáuticas establecidas y a establecer del aeropuerto de Gran Canaria con el fin de que la ordenación urbanística del Sector propuesta sea compatible con ellas y resto de determinaciones del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria aplicables, a fin de obtener en sentido favorable el preceptivo informe del Ministerio de Fomento que deba emitir la Dirección General de Aviación Civil (D.G.A.C.), conforme a lo dispuesto en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

A su vez, el desarrollo y la ordenación propuesta para este Sector de SUSNO-T2, “La Jurada” congenian con los objetivos generales y previsiones para la denominada “Plataforma Litoral del Este” contenidas tanto en el vigente Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria como en su revisión, actualmente en trámite.

En definitiva, con la presente propuesta de ordenación urbanística se quiere contribuir a la consecución de los objetivos confiados a esta zona del municipio de Ingenio tanto por el PGO del municipio como por el PIO de Gran Canaria, de forma que se alcance una renovada imagen de este municipio hacia la vía de mayor agitación de la isla aprovechando sus ventajas de localización respecto de esta vía y del aeropuerto de Gran Canaria, como escaparate y muestra de las oportunidades de actividad comercial de Ingenio, sumándose, de manera inteligente, a las ya desarrolladas por el resto de municipios de la Plataforma Litoral Este de Gran Canaria.

Para la integración de la propuesta de ordenación del Sector se hace un análisis del contexto territorial, con especial énfasis en la búsqueda de una solución integradora en la malla urbana y en la escala del núcleo del Carrizal, dada su situación fronteriza y colindancia con El Carrizal a través de la calle Mijaíl Gorbachov, conjugándola con un ejercicio de implantación física viable que permita explotar toda la edificabilidad que otorga el PGO a este SUSNO-T2, de forma compatible con las restricciones aeroportuarias.

Los terrenos objeto del planeamiento, corresponden a un sector urbanizable tal y como se especifica en el Plan General de Ordenación de Ingenio.

El Plan General de Ordenación de Ingenio, en su ficha correspondiente, establece pormenorizadamente las determinaciones a las que debe sujetarse el desarrollo del Sector de Suelo Urbanizable SUSNO-T2, objeto del presente Plan Parcial.

El objetivo de este Plan Parcial es cumplir con las determinaciones de ordenación establecidas en el Plan General mediante la concreción de una propuesta centrada principalmente en los siguientes aspectos:

a) Definir la trama viaria del Plan Especial.
b) Especificar las dotaciones locales.
c) Establecer las tipologías edificatorias por parcelas y la edificabilidad lucrativa de cada una de ellas.

El Plan Parcial ordena el sector en base a los siguientes criterios generales:

1.-Proponer uso comercial en la tipología propuesta por el PGO de Ingenio según sus ordenanzas del uso comercial.
2.-Ubicar los equipamientos y dotaciones de manera centralizada y bien conectados.
3.-Proponer un recorrido viario, apoyado en las directrices geométricas observadas en el sector.
4.-Dar respuesta a las determinaciones ambientales establecidas en este documento.

Se distinguen los contenidos integrados en este Documento Ambiental Estratégico y la versión borrador del documento técnico del Plan Parcial del sector SUSNO-T2 sujeto al procedimiento de Aprobación Inicial y tramitación posterior.

- **Documento Ambiental Estratégico.**
  - Los objetivos de la planificación.
  - El alcance y contenido de la modificación propuesta y de sus alternativas razonables técnica y ambientalmente viables.
  - El desarrollo previsible de la Modificación.
  - Una caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo de la Modificación en el ámbito afectado.
  - Los efectos ambientales previsibles y su cuantificación cuando sea posible.

- Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.
- La motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.
- Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.
- Las medidas previstas para prevenir, reducir y corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación de la Modificación, teniendo en cuenta el cambio climático.
- Un programa de vigilancia ambiental con la descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental de la Modificación.

❖ **Documento técnico borrador de la Modificación.**

- Información urbanística relevante para el objeto de Modificación. (contenido ambiental integrado en el Documento Ambiental Estratégico).
- Memoria Justificativa.
- Anexo de planos de propuesta o de ordenación.
- Anexo de Actualización de los contenidos del planeamiento en vigor.

4.3 LAS ALTERNATIVAS EN EL PLAN PARCIAL:

En la Ficha Reguladora del Sector de SUSNO-T2 se contemplan las siguientes condiciones que establecen el marco sobre el que proponen alternativas de ordenación:

LOCALIZACIÓN DEL SECTOR:

AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

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

DETERMINACIONES DE ORDENACION:

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

DETERMINACIONES AMBIENTALES:

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

de la Provincia de Las Palmas. Número 70, viernes 10 de junio de 2016

Analizadas las condiciones que recoge la Ficha Reguladora, se concluye que la ordenación del Sector SUSNO-T2 está sometida a un condicionante determinante para su viabilidad, como es su necesaria adecuación a las restricciones que imponen las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, mientras que, desde el punto de vista de su integración territorial y urbana, ante el pobre diagnóstico medioambiental de los valores en presencia, se toman en consideración especialmente las condiciones de entorno, como son la proximidad de la GC-1, del barranco de Los Aromeros, el contacto fronterizo con el núcleo de El Carrizal y la bajada a El Burrero. Asimismo, a nivel de organización interna del Sector, se plantea una centralización de los equipamientos que corresponden al

sector, así como una especial consideración a las afecciones acústicas y a la integración paisajística.

A partir de las anteriores consideraciones, se establecen algunos invariantes que limitan la configuración de alternativas, como son la escasa dimensión del Sector, las características y naturaleza de los elementos que delimitan su perímetro y, especialmente, en su "vuelo", con las limitaciones de las servidumbres aeronáuticas.

Es por ello que las tres alternativas que se presentan resultan sobre la base de los siguientes invariantes:

- La edificación resultante de la edificabilidad del Sector tendrá que situarse inevitablemente próxima al margen naciente de la calle Mijaíl Gorbachov para acogerse al apantallamiento que ofrece el frente edificado al otro lado de dicha calle, ajustándose así al resultado y cobertura que ofrece el Estudio Aeronáutico realizado y el informe emitido por la D.G.A.C. sobre el mismo.
- Se reserva el espacio establecido por el PTE-13 para futura implantación de viales de servicio y enlace con la Variante Aeroportuaria de la GC-1.
- En torno a dicha zona reservada para la Variante de la GC-1 se configura una franja paralela a la misma con espacios libres arbolados, al que le sigue el viario interno principal con aceras también arboladas, culminando con una mayor densidad de espacios libres arbolados en torno a la zona de dotaciones y equipamientos públicos, inmediatos al actual Centro de Salud y próximo al barranco de Los Aromeros.
- La centralización de equipamientos y dotaciones públicas que resultan del Sector se ubican junto al Centro de Salud de El Carrizal, de forma que ello contribuya a especializar esa zona del núcleo con distintos servicios locales públicos, junto a donde se produce la mayor densidad de espacios libres, próximos a los márgenes del barranco de los Aromeros, que parecen tener como destino convertirse en ampliación de estos espacios libres ajardinados hasta el cauce de dicho barranco.
- Entre la zona edificada y el viario principal paralelo a la GC-1 se localiza una zona de aparcamiento con una edificación de menor dimensión junto a una

plaza ajardinada central, en torno a la cual se prevé se produzca la dinamización interna de la actividad comercial del Sector.

- Las características de los acabados en los edificios, especialmente en la calidad de los materiales de fachadas y el acondicionamiento de las edificaciones frente al ruido, serán aspectos a tener en cuenta en la Normativa y Ordenanzas de edificación y no afectan a la ordenación urbanística del sector en sí misma, si bien la disposición de los Espacios Libres sí, por lo que su localización está orientada a mitigar en lo posible dicha afección acústica.

3.3.1 ALTERNATIVA 0

La Alternativa 0 consistiría en no desarrollar el Sector en el modo y con los objetivos que prevé el PGO. Ello implicaría dejar en su estado actual de abandono una explanada de más de 50.000 m^2, con evidente riesgo de que dicha situación pudiera derivar en procesos de deterioro paisajístico por depósitos y vertidos marginales no autorizados, escorrentías imprevistas, generación de polvo a las zonas residenciales próximas por el viento imperante, aparcamientos descontrolados, etc. Pero, ese posible deterioro de imagen y calidad de vida de esa zona del municipio no es nada si se tiene en cuenta que, de no desarrollarse este Sector concebido en la forma que lo hace el PGO, se estaría desaprovechando la oportunidad de "situar" al municipio de Ingenio definitivamente en la GC-1, una de las autovías de mayor intensidad de tráfico de Canarias, con la consiguiente pérdida de oportunidad de hacerse presente y generar recursos y oportunidades al municipio en general y a El Carrizal en particular.

La integración de la GC-1 con esta parte del municipio, con la Alternativa 0, seguiría siendo a través de un arcén y una valla, como en la actualidad, perdiendo la oportunidad de una recualificación paisajística y funcional del margen de la GC-1 a través de la implantación de zonas de espacios libres arboladas y ajardinadas, así como de accesos alternativos a los carriles de servicio futuros previstos en el PTE-13.

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PP SUSNO LA JURADA

3.3.2 ALTERNATIVA A

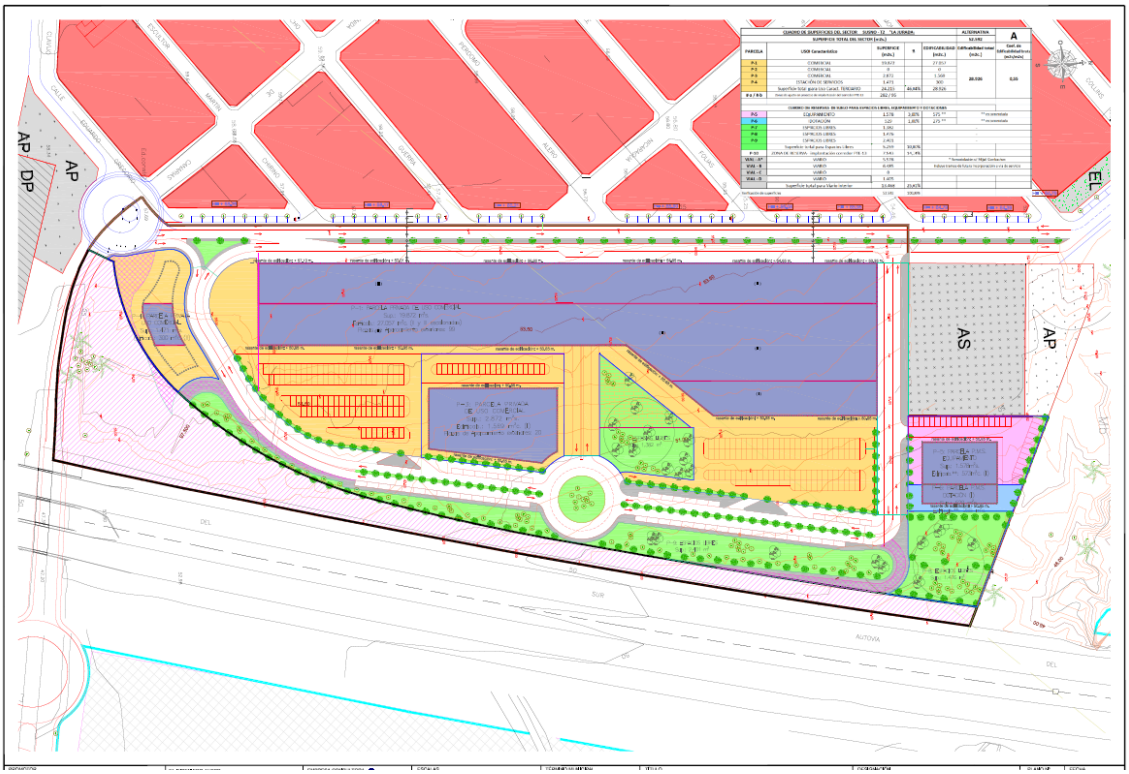
La Alternativa A recoge todos los invariantes expuestos al principio de este apartado, en el que la edificación, en una macroparcela, se sitúa en la zona poniente del Sector, constituyendo un solo “bloque principal escalonado de tres plantas”, dos plantas con la nueva alineación sobre la rasante de la calle Mijaíl Gorbachov y tres respecto de la rasante del vial interno al naciente. La edificación forma un frente de fachada de dos plantas unitario a la calle Mijaíl Gorbachov, que se amplía y remodela añadiéndole un carril de servicio especial y exclusivo para atender la agitación que el tráfico debido a la actividad comercial del Sector pueda producir sobre dicha calle.

La red viaria del Sector está conformada por un único anillo a partir de la ampliación y mejora de la calle Mijaíl Gorbachov, con dos accesos a la nueva zona comercial, la vía paralela a la GC-1 por el naciente (y al futuro vial de servicio del PTE-13), y las vías interiores en los extremos que las unen, todas de doble sentido. Desde la rotonda prevista en el vial paralelo a la GC-1 se accede a la zona de aparcamientos interna de la/s parcela/s,

Los Equipamientos y Dotaciones públicas se sitúan junto al Centro de Salud de El Carrizal con la idea de que constituyan un solo volumen edificatorio de una planta.

Los Espacios Libres se sitúan en torno a este viario principal interno y se densifican en la zona Norte del Sector, en la zona próxima a los márgenes del barranco de Los Aromeros y en torno a los Equipamientos y Dotaciones públicas.

En la zona intermedia se localizan en una posición central un edificio comercial de menor entidad que junto con la plaza ajardinada se conciben como el centro en torno al cual se produzca la dinamización de la actividad general del Sector.

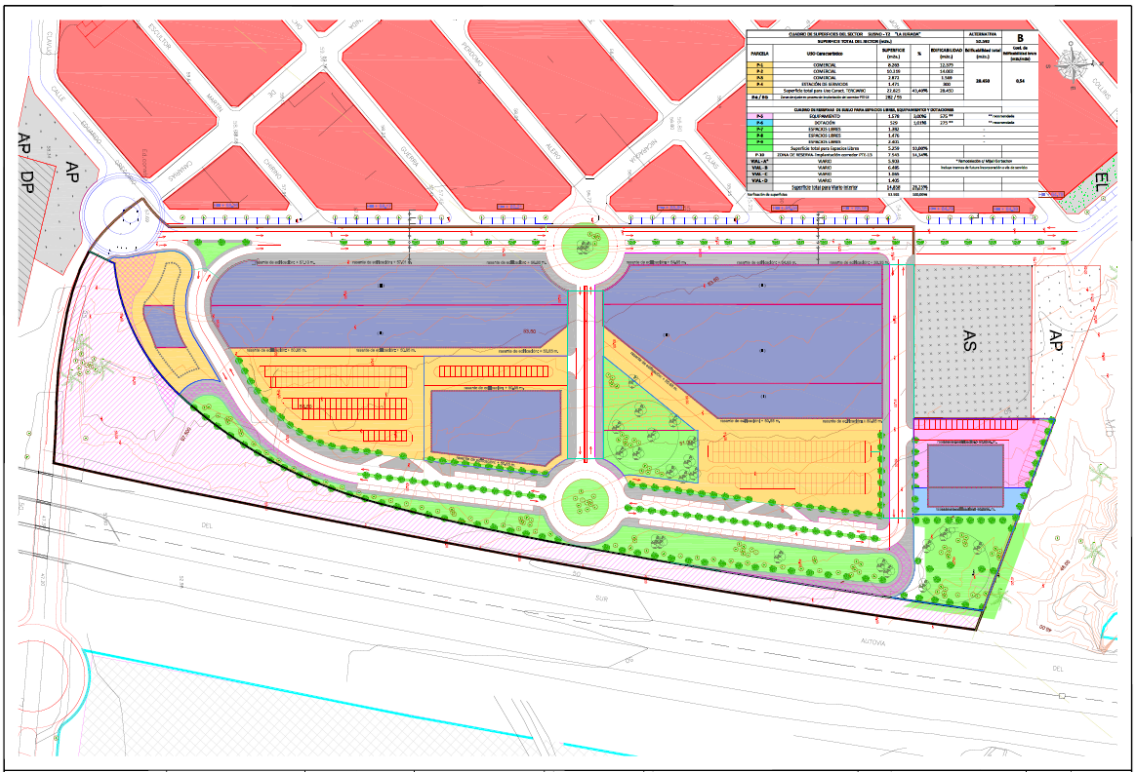


CUADRO DE SUPERFICIES DEL SECTOR SUSNO - T2 "LA JURADA"					ALTERNATIVA	A
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (m2s.)					52.592	
PARCELA	**USO Característico**	**SUPERFICIE (m2s.)**	**%**	**EDIFICABILIDAD (m2c.)**	**Edificabilidad total (m2c.)**	**Coef. de Edificabilidad bruta (m2c/m2s)**
P-1	COMERCIAL	19.872		27.057	**28.926**	**0,55**
P-2	COMERCIAL	0		0		
P-3	COMERCIAL	2.872		1.569		
P-4	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.471		300		
	Superficie total para Uso Caract. TERCIARIO	24.215	46,04%	28.926		
#-a / #-b	Zonas de ajuste en proceso de implantación del corredor PTE-13	282 / 95				
CUADRO DE RESERVAS DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES, EQUIPAMIENTO Y DOTACIONES						
P-5	EQUIPAMIENTO	1.578	3,00%	575 **	** recomendada	
P-6	DOTACIÓN	529	1,01%	275 **	** recomendada	
P-7	ESPACIOS LIBRES	1.382		-		
P-8	ESPACIOS LIBRES	1.476		-		
P-9	ESPACIOS LIBRES	2.401		-		
	Superficie total para Espacios Libres	5.259	10,00%			
P-10	ZONA DE RESERVA- implantación corredor PTE-13	7.543	14,34%			
VIAL - A*	VIARIO	5.578		* Remodelación c/ Mijail Gorbachov		
VIAL - B	VIARIO	6.485		Incluye tramos de futura incorporación a via de servicio		
VIAL - C	VIARIO	0				
VIAL - D	VIARIO	1.405				
	Superficie total para Viario interior	13.468	25,61%			
Verficación de superficies		52.592	100,00%			

3.3.3 ALTERNATIVA B

La Alternativa B recoge también todos los invariantes expuestos al principio de este apartado, en la que se introducen algunas novedades respecto de la Alternativa A, que se resumen en:

- Se plantea una vía transversal intermedia que divide en dos al Sector que viene a incrementar la accesibilidad y mejorar la funcionalidad viaria en general. La previsión de una rotonda en la calle Mijaíl Gorbachov, sin embargo, es una propuesta que se excede del ámbito de actuación de este Plan Parcial, pues se materializa en buena parte fuera de sus límites y es especialmente controvertida porque invade algunos solares privados de uso residencial que son ajenos al proceso urbanizador inherente a la promoción del SUSNO-T2.
- La implantación de este nuevo vial conlleva que la macroparcela que resultaba en la Alternativa 1 se divida en dos, de forma que el "bloque principal escalonado de tres plantas" también de divide en dos edificios, que, no obstante, siguen el criterio de dos plantas a Mijaíl Gorbachov y tres escalonadas al naciente, pero con una pérdida de edificabilidad debido a la previsión de la rotonda en la calle Mijaíl Gorbachov.
- El resto de la ordenación en cuando a Espacios Libres, Equipamientos y Dotaciones públicas, así como la relación con la GC-1 y/o los viales que resulten de la implantación del Corredor del PTE-13 permanecen igual que en la Alternativa A.



CUADRO DE SUPERFICIES DEL SECTOR SUSNO - T2 "LA JURADA"					ALTERNATIVA	B
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (m2s.)					52.592	
PARCELA	**USO Característico**	**SUPERFICIE (m2s.)**	**%**	**EDIFICABILIDAD (m2c.)**	**Edificabilidad total (m2c.)**	**Coef. de Edificabilidad bruta (m2c/m2s)**
P-1	COMERCIAL	8.263		12.579		
P-2	COMERCIAL	10.219		14.002		
P-3	COMERCIAL	2.872		1.569		
P-4	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.471		300	**28.450**	**0,54**
	Superficie total para Uso Caract. TERCIARIO	22.825	43,40%	28.450		
#-a / #-b	Zonas de ajuste en proceso de implantación del corredor PTE-13	282 / 95				
CUADRO DE RESERVAS DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES, EQUIPAMIENTO Y DOTACIONES						
P-5	EQUIPAMIENTO	1.578	3,00%	575 **	** recomendada	
P-6	DOTACIÓN	529	1,01%	275 **	** recomendada	
P-7	ESPACIOS LIBRES	1.382		-		
P-8	ESPACIOS LIBRES	1.476		-		
P-9	ESPACIOS LIBRES	2.401		-		
	Superficie total para Espacios Libres	5.259	10,00%			
P-10	ZONA DE RESERVA- implantación corredor PTE-13	7.543	14,34%			
VIAL - A*	VIARIO	5.903		* Remodelación c/ Mijail Gorbachov		
VIAL - B	VIARIO	6.485		Incluye tramos de futura incorporación a via de servicio		
VIAL - C	VIARIO	1.065				
VIAL - D	VIARIO	1.405				
	Superficie total para Viario interior	14.858	28,25%			
Verficación de superficies		52.592	100,00%			

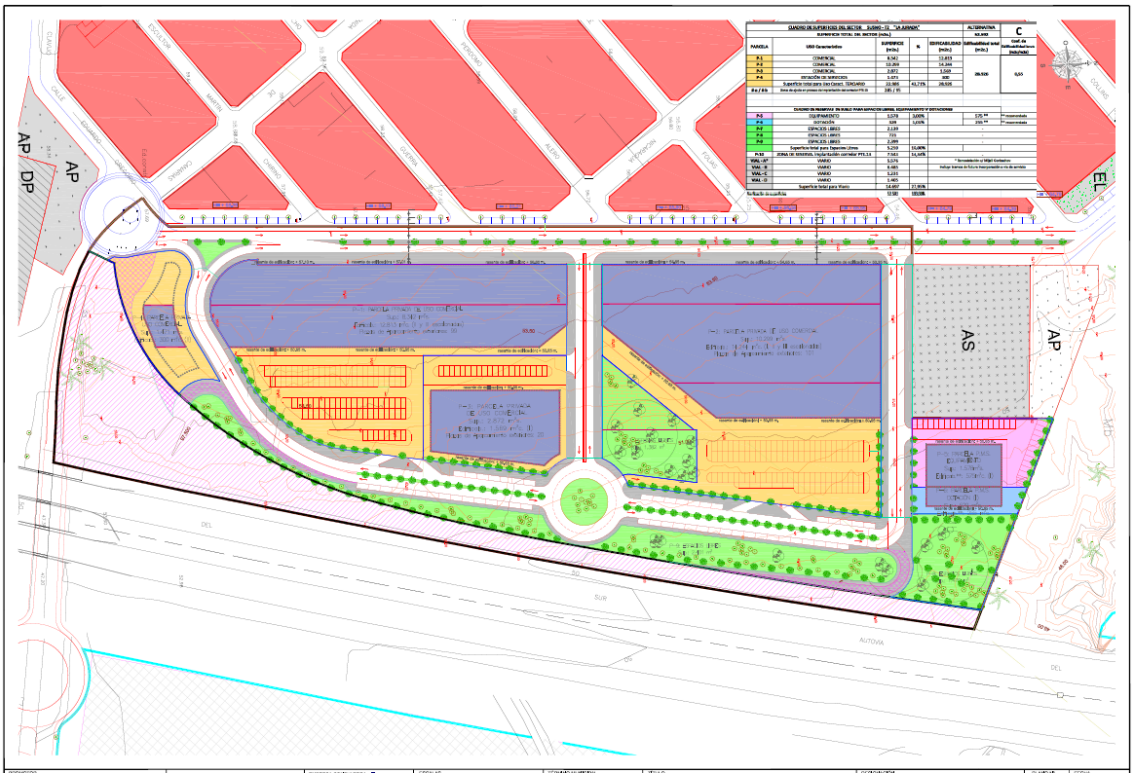
Se estima que esta Alternativa B mejora la Alternativa A, por cuanto que:

– La división en dos del volumen edificatorio resultante del edificio principal mejora la integración espacial con la secuencia y volumen del tejido consolidado de El Carrizal.

- Se mejora la accesibilidad y funcionalidad general del Sector, tanto interna como en relación con la malla urbana prexistente, con la inseguridad jurídica, no obstante, que comporta la rotonda ideada en la calle Mijaíl Gorbachov.
- El parcelario resultante de la división del edificio principal amplía las posibilidades de comercialización del Sector, reduciendo el riesgo de jugarlo todo a una sola macroparcela.

3.3.4 ALTERNATIVA C

La Alternativa C supone tan solo un ajuste sobre la Alternativa B, orientada a rescatar la totalidad de la edificabilidad que le otorga el PGO al Sector y a obviar la rotonda prevista en dicha Alternativa B en la calle Mijaíl Gorbachov, por entender que supone una invasión sobre dominios ajenos al ámbito de actuación del Sector y, por tanto, del promotor de este borrador inicial de Plan Parcial.



CUADRO DE SUPERFICIES DEL SECTOR SUSNO - T2 "LA JURADA"					ALTERNATIVA	C
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (m2s.)					52.592	
PARCELA	USO Característico	SUPERFICIE (m2s.)	%	EDIFICABILIDAD (m2c.)	Edificabilidad total (m2c.)	Coef. de Edificabilidad bruta (m2c/m2s)
P-1	COMERCIAL	8.342		12.813	28.926	0,55
P-2	COMERCIAL	10.299		14.244		
P-3	COMERCIAL	2.872		1.569		
P-4	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.473		300		
	Superficie total para Uso Caract. TERCIARIO	22.986	43,71%	28.926		
#-a / #-b	Zonas de ajuste en proceso de implantación del corredor PTE-13	285 / 95				
CUADRO DE RESERVAS DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES, EQUIPAMIENTO Y DOTACIONES						
P-5	EQUIPAMIENTO	1.578	3,00%		575 **	** recomendada
P-6	DOTACIÓN	529	1,01%		255 **	** recomendada
P-7	ESPACIOS LIBRES	2.139		-		
P-8	ESPACIOS LIBRES	721		-		
P-9	ESPACIOS LIBRES	2.399		-		
	Superficie total para Espacios Libres	5.259	10,00%			
P-10	ZONA DE RESERVA- implantación corredor PTE-13	7.543	14,34%	-		
VIAL - A*	VIARIO	5.576		* Remodelación c/ Mijail Gorbachov		
VIAL - B	VIARIO	6.485		Incluye tramos de futura incorporación a via de servicio		
VIAL - C	VIARIO	1.231				
VIAL - D	VIARIO	1.405				
	Superficie total para Viario	14.697	27,95%			
Verficación de superficies		52.592	100,00%			

Se estima que esta Alternativa C mejora la Alternativa B, y por acumulación la A, por cuanto que:

- Mantiene la división en dos partes del volumen edificatorio resultante del edificio principal, mejorando la integración espacial con la secuencia y volumen del tejido consolidado de El Carrizal, pero sin restar edificabilidad.
- Se mantiene la mejora de la accesibilidad y funcionalidad general del Sector, tanto interna como en relación con la malla urbana preexistente, salvando la inseguridad jurídica que presuponía la implantación de la rotonda ideada en la calle Mijaíl Gorbachov en la Alternativa B.
- El parcelario resultante de la división del edificio principal amplía las posibilidades de comercialización del Sector, reduciendo el riesgo de "jugarlo" todo a una sola macroparcela y sin merma alguna de edificabilidad.

5 DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN PARCIAL

El desarrollo previsible del Plan Parcial SUSNO-T2 está condicionando por su entrada en vigor, partiendo de la premisa de que la alternativa propuesta es la más coherente (alternativa C) con los objetivos de ordenación perseguidos.

Los capítulos estructurantes del desarrollo previsto para las determinaciones recogidas son:

- Procedimiento reglado de aprobación del Plan Parcial incluyendo la evaluación ambiental simplificada, y entrada en vigor de las normas que lo desarrollan.
- Desarrollo urbanístico del sector, con arreglo a los parámetros establecidos y observándose las determinaciones derivadas de la legislación sectorial que pudiera aplicarse. No se define una temporalización de esta etapa en el presente momento de diseño del Documento Ambiental Estratégico; si bien, es intención de la titularidad de los terrenos iniciar el proceso constructivo a la mayor brevedad posible.
- Funcionamiento del Plan Parcial de este sector con vigencia indefinida.
- Desarrollo del seguimiento ambiental.
- Gestión municipal común de suelos urbanos consolidados de función terciaria.

6 CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL MEDIOAMBIENTE ANTES DEL DESARROLLO DEL PLAN PARCIAL

El ámbito actual de desarrollo propuesto del Plan Parcial se emplaza en un entorno con predominante consolidación de la urbanización dentro del contexto territorial urbano que se extiende alrededor del núcleo de Carrizal y sus barrios periféricos.

La ordenación que se aborda en este documento incide especialmente sobre los aspectos volumétricos y tipológicos de la nueva edificación planteada para el espacio, siendo su integración y compatibilidad visual y paisajística el factor

ambiental más relevante de cara a los análisis, además de su posible incidencia de impacto acústico.

En relación a ello, la lectura de las distintas variables del territorio que engloba el ámbito resumen un espacio geográfico dotado de limitado interés ambiental, en cuanto a escenarios naturales o culturales; si bien, la proximidad del barranco de Los Aromeros y barranco de Guayadeque les aporta ciertos aspectos de cualificación ambiental como zona de influencia en cuanto al entorno inmediato.

La justificación de profundizar en el conocimiento más o menos preciso del estado ambiental preexistente del área de actuación y del territorio cercano, viene motivado por la ayuda que va a ofrecer este conocimiento a la hora de identificar los efectos negativos que puede causar la actuación sobre el espacio inmediato.

De esta forma, se han considerado las siguientes variables del medio que se describen a continuación.

6.1 CLIMA

La zona en la que se pretende desarrollar el proyecto se caracteriza por presentar rasgos climáticos cálidos y secos, con menor nubosidad que en el norte, pero con vientos relativamente intensos y constantes casi todo el año. Respecto a las precipitaciones, éstas pueden oscilar entre los 100 y 300 mm/año en toda esta zona. Hay un mínimo acusado en verano durante los meses de julio y agosto siendo también de escasa entidad entre abril y septiembre. Los meses más lluviosos son noviembre, diciembre y enero. Destaca, no obstante, el carácter torrencial que puede llegar a alcanzar estas precipitaciones durante los meses de otoño e invierno.

La temperatura anual media puede oscilar alrededor de los 19 ºC, con pequeñas variaciones anuales. Respecto a las temperaturas extremas, éstas oscilan a lo largo del año entre 35 ºC para las máximas y 5 ºC para las mínimas. La oscilación media diaria se sitúa entre los 7,5 ºC, para los meses de junio y julio, y es de 9 ºC para el mes de febrero.

La humedad es alta, en general con valores próximos al 75% durante todo el año y pequeñas diferencias entre los meses más húmedos y más secos.

La presencia de los alisios del NE, activos de forma casi constante y con un régimen moderado a intenso, caracteriza climáticamente este ambiente, favoreciendo la evapotranspiración e impidiendo el desarrollo de vegetación arbustiva. Además, al encontrarse bajo la influencia de estos vientos, la atmósfera se presenta limpia la mayor parte de los meses del año. No obstante, hay que destacar también los episodios de calima, que suelen aparecer en otoño y primavera, produciéndose por el desplazamiento del anticiclón de las Azores hacia el norte de África o sur de Europa, de manera que la masa de aire recorre la superficie del desierto aumentando su temperatura y descendiendo en humedad, alcanzando las costas africanas, adentrándose en el océano y llegando a Canarias. En estos episodios la temperatura aumenta ligeramente, desapareciendo el fenómeno de inversión térmica y comenzando los problemas propios de la calima causados por el aporte de material particulado de origen natural.

La zona este de la isla se trata de una zona abierta, con escasos obstáculos naturales, lo que conforma un ambiente árido, ventoso, con precipitaciones escasas e irregulares y unas temperaturas medias altas durante todo el año. En definitiva, el clima de la zona se puede definir como:

- Subtropical en lo que se refiere a sus temperaturas, la media del mes más frío (enero) a nivel del mar, es de 17ºC y la media del mes más cálido (agosto) es de 24ºC, las temperaturas medias no suelen bajar de los 14ºC en invierno, ni suelen ser superiores a los 29ºC en verano.
- Seco o subdesértico, la media de las precipitaciones es de unos 200 mm/año variando entre 100 y 300 mm/año.

Régimen de vientos:

El régimen de los alisios es el dominante sobre el resto de los tipos de tiempo. Su influencia es prácticamente constante durante todo el año y su dirección se encuadra dentro del primer cuadrante, tomando como referencia la estación de Telde-Aeropuerto, predomina la dirección N-NE.

Las velocidades medias anuales de mayor intensidad se alcanzan en las direcciones predominantes, con valores medios de 40 km/h con rachas que pueden superar los 70 km/h, para la estación Telde-Aeropuerto. No obstante y

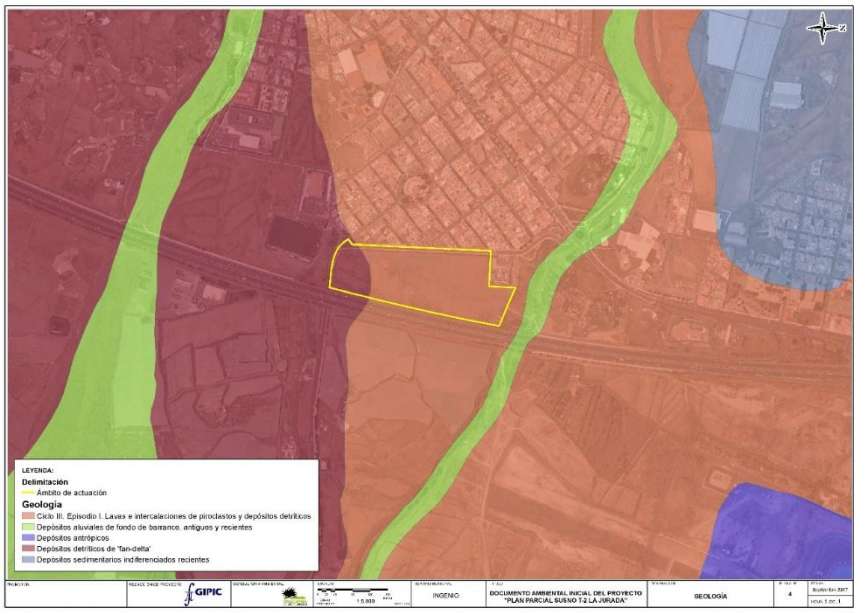
coincidiendo con el periodo invernal de mayor inestabilidad atmosférica, se pueden alcanzar rachas que superan los 100 km/h.

Respecto a la frecuencia de los vientos alisios, ésta es mayor en verano, con calmas prácticamente inexistentes. Durante el periodo de otoño-invierno el porcentaje de calmas aumenta, pudiendo alcanzar un 15-22% según datos de la estación Telde-Aeropuerto.

6.2 GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA

La zona objeto de estudio se inserta en una de las escasas llanuras aluviales existentes en la isla, donde la topografía preexistente permitió la acumulación de los sedimentos aportados por los barrancos de Los Aromeros, Guayadeque, Telde y Balos. La extensión de esta llanura, explica que las unidades de tipo aluvial constituyen la geoforma predominante en este ambiente, ocupando el 34,63% de su superficie (Cartografía del Potencial del Medio Natural de Gran Canaria, Sánchez Díaz et al, 1995).

Los depósitos de tipo “fan-delta” y abanicos aluviales más importantes afloran por las zonas bajas del SE de la isla ocupando una extensa superficie, desde el barranco de Guayadeque (al norte), hasta las proximidades del aeroclub de Tarajalillo (al sur). Son una serie de abanicos aluviales, imbricados y relacionados, muchos de ellos, con el cauce del barranco de Tirajana. Los espesores varían entre los 40 y 80 m, tendiendo a aumentar hacia el SE. Están compuestos por gravas, arenas y limos marrones. Las gravas tienen bloques de naturaleza predominantemente fonolítica y también básica, del Ciclo Post Roque Nublo. Son depósitos poco clasificados y presentan en la vertical secuencias grano decrecientes. Al no existir emisiones volcánicas del Ciclo Reciente en esta área, sólo puede precisarse que estos materiales son anteriores al desarrollo de la red de drenaje, pues se observa que ésta se ha encajado unos 20 m en estos sedimentos.



No se observan puntos o formaciones de los que se deriven previsibles riesgos naturales derivados de procesos asociados a movimientos sísmicos, desprendimientos de laderas o acontecimiento de escorrentías o eventos meteorológicos violentos.

6.1 EDAFOLOGÍA. CAPACIDAD AGROLÓGICA

La parcela de este Plan Parcial se encuentra en el ambiente desértico costero del Este y concretamente en el sistema aluvial y subsistema valle de fondo plano. La pendiente media se sitúa entre el 0-5%, con escasos afloramientos rocosos.

El sustrato dominante corresponde a depósitos de conglomerados y fanglomerados, donde resultan predominantes los materiales procedentes de lavas, conos de tefra, maares basaníticos y nefelíticos.

Ello condiciona la generación de suelos con una permeabilidad media, un drenaje lento, pero fácilmente excavables. Cuentan con una pedregosidad entre el 40-80%. Se caraterizan por una alcalinidad comprendida entre el 5-10%, una salinidad de 4-8 mmhos/cm y un contenido en materia orgánica <2% .

Taxonómicamente son suelos Natrargid (Soil Taxonomy) o Solonetz (FAO).

Sus características edafológicas hacen que la orientación para el uso agrario resulte que sea con restricciones, a pesar de su uso agrícola histórico, anterior al actual.

Fuente: Cartografía del Potencial del medio natural de Gran Canaria. Cabildo de Gran Canaria, Universidad de Valencia, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (1995)

6.2 HIDROLOGÍA

A lo largo de la plataforma este de la isla, las aguas superficiales discurren intermitentemente y de forma torrencial por la red de barrancos existente, entre los que destacan el de Guayadeque al sur de la zona de actuación, y el Barranco de los Aromeros al norte.

Según datos del Plan Territorial Especial Hidrológico de Gran Canaria, se ha calculado un coeficiente de escorrentía de 0.5 para el Barranco de Guayadeque , y 0.3 para el de Balos, siendo estos junto con el Barranco de Balos los de mayor importancia en la zona, presentando conos aluviales en sus desembocaduras.

Las características de esta zona sureste de la isla, prácticamente llana, ha posibilitado el cultivo hortofrutícola intensivo, por lo que destaca la presencia de balsas y estanques construidos para el almacenamiento del agua de riego, algunos de los cuales, en la actualidad, se encuentran abandonados al haber cesado mucha de la actividad agrícola de la zona.

En el área concreta de estudio, no existen manantiales ni fuentes de caudal apreciable.

6.3 VEGETACIÓN

En general se trata de una zona muy transformada por la acción humana lo que ha originado que la vegetación sea muy escasa y caracterizada por especies nitrófilas como *Mesembryanthemum crystallinum*, *Nicotiana glauca*, etc. La zona concreta donde se pretende desarrollar el Plan parcial se caracteriza por ser un área antrópica de nula vegetación vascular muy transformada, únicamente en los límites en concordancia con los cauces de barrancos se localiza vegetación propia de la zona unida a vegetación exótica invasora propia de zonas urbanas..

El territorio objeto de análisis se localiza dentro del denominado, a grandes rasgos, piso basal (más concretamente en los pisos bioclimáticos infracanario y termocanario semiárido), donde las comunidades vegetales potenciales se caracterizan por estar constituidas, en el primero de los dos pisos bioclimáticos, por un conjunto de elementos marcadamente xerófilos, de porte herbáceo, subarbustivo y más escasamente arbustivo, que presentan un conjunto de

adaptaciones anatomo-morfológicas y fisiológicas, las cuales les permiten soportar un conjunto de condiciones climáticas no excesivamente favorables para el desarrollo de la vida vegetal, como son: escasez de precipitaciones, temperaturas medias anuales altas, fuerte grado de insolación, importante influencia del spray marino y consecuente salinización del substrato y notoria influencia eólica.

Las comunidades presentes en el área de estudio están representadas desde el punto de vista fitosociológico por las siguientes asociaciones:

Matorrales de cauce de barranco con balos **(Baleras)**
Los balos de las ramblas (*Plocametum pendulae*) se ubican en los tramos aluviales de los cauces bajos de los barrancos La comunidad de balos con pastizales áridos están asociados al predominio del pastoreo y funcionamiento de la zona como cañada.

Vegetación del entorno de actuación en el barranco de los Aromeros

Mesembryanthemetum crystallini **(Barrillares)**
Asociación canaria, terofítica, inframediterranea, desértica y xérica, preferentemente hiperárido-árida, en general de densa cobertura, apetencias halonitrófilas y desarrollo invernal, que se desarrolla principalmente en ambientes antropógenos, tales como terrenos de cultivo abandonados, borde de caminos, escombreras, etc.

Es dominada en su composición florística por *Mesembryanthemun crystallinum* (barrilla) o *Mesembryanthemun nodiflorum* (cosco) y suelen ser frecuentes *Patellifolia patellaris* (tebete) y *Aizoon canariense* (patilla), sobre este último taxón en lugares más pisoteados.

Es muy común sobre los antiguos campos de cultivo de tomateras, donde tras las lluvias invernales generan densos tapices polícromos, con dominancia del color rojo.

Chenoleoideo tomentosae-Suaedetum mollis **(Matorral de algoaera y brusquilla)**

Matorral camefítico bajo, halonitrófilo, del piso inframediterraneo desértico árido, extendido por el pastoreo, que se desarrolla sobre suelos haplocálcicos y petrocálcicos, a veces con cierta cobertura de arena. Es frecuente en lugares costeros barridos por el viento del NE, dominante en las islas, que aporta salinidad a los suelos.

Son especies características: *Chenoleoides tomentosa* (algoaera), *Frankenia capitata* (tomillo marino) y *Suaeda mollis* (brusquilla), entre otras.

Launaeo arborescentis-Schizogynetum sericeae **(Aulagar-saladar blanco)**

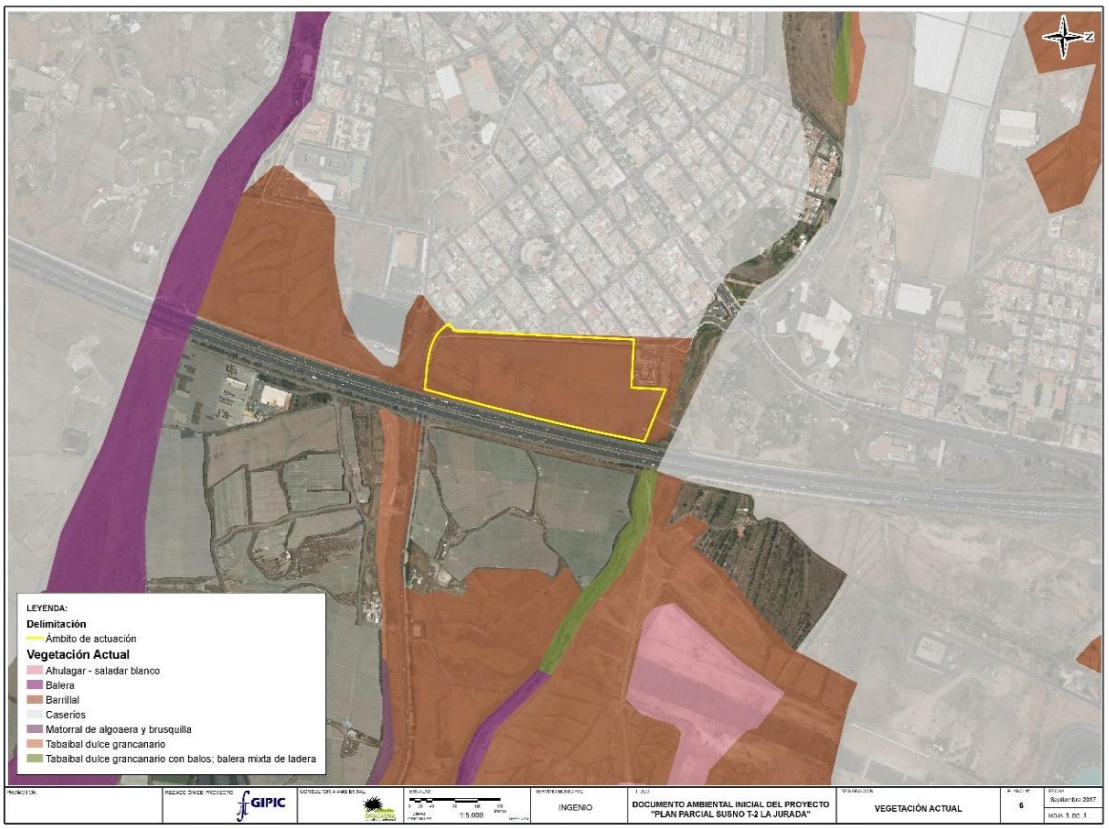
Asociación ampliamente extendida en Canarias, ligada al piso inframediterráneo desértico árido del dominio climácico de los tabaibales dulces, que prosperan en estaciones más o menos nitrófilas y sobre todo, en suelos removidos de textura arenosa, campos de cultivo abandonados, derrubios, cunetas, etc., pudiendo soportar importantes concentraciones de sal en el suelo. Dominan en ella los caméfitos fruticosos, aunque también intervienen algunos nanofanerófitos provenientes de los tabaibales.

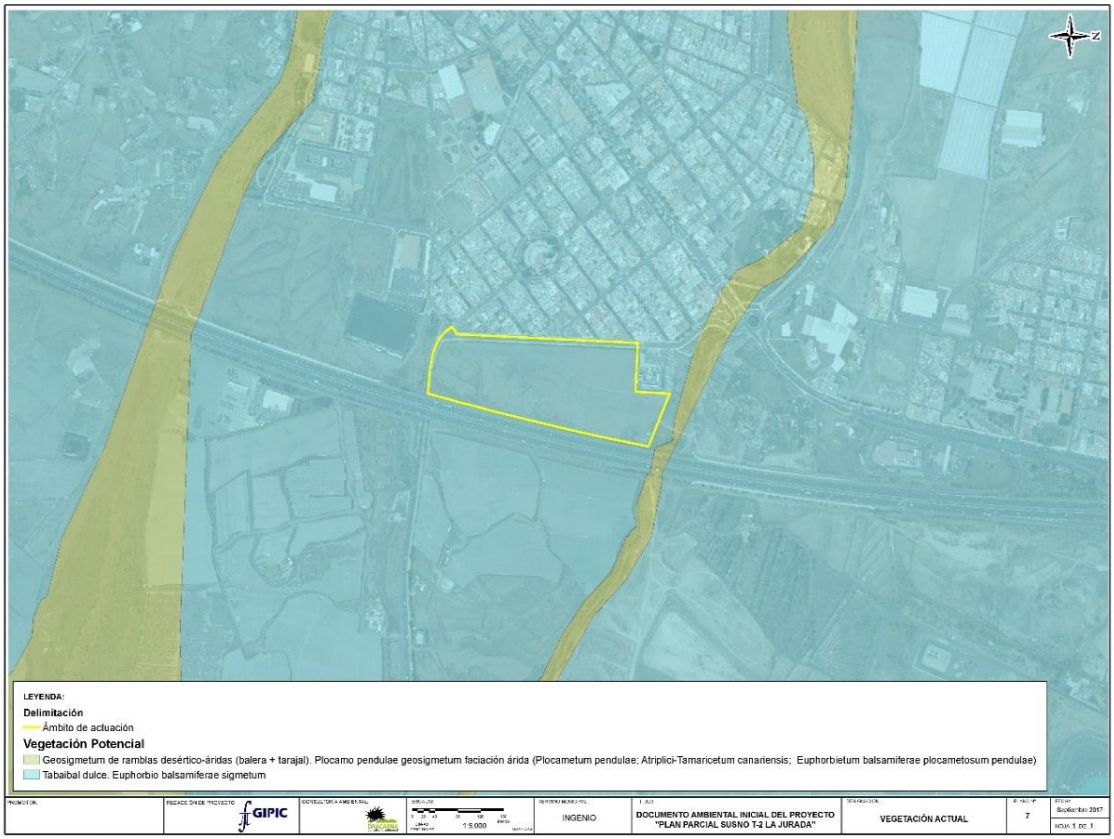
Las especies más frecuentes son: *Gymnocarpos decantrus* (mato de costa), *Launaea arborescens* (ahulaga), *Lycium intricatum* (espino de mar) *Salsola divaricata* (brusca), *Lotus glaucus* (corazoncillo de costa), *Schizogyne glaberrima* (salado verde) y *Schizogyne sericea* (salado banco).

También se presentan algunas facies, entre las que destacan: las facies de *Plocama pendula* (ahulagar-saladar con balos).

Como se aprecia en la imagen siguiente el terreno propuesto para la actuación presenta únicamente especies herbáceas propias de terrenos antropizados.

GC-1
© 2017 Google
Image © 2017 GRAFCAN
Google Earth


LEYENDA:
Delimitación
Ámbito de actuación
Vegetación Actual
Ahulagar - saladar blanco
Balera
Barrillal
Caseríos
Matorral de algoaera y brusquilla
Tabaibal dulce grancanario
Tabaibal dulce grancanario con balos; balera mixta de ladera
GIPIC
1:5.000
INGENIO
DOCUMENTO AMBIENTAL INICIAL DEL PROYECTO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"
VEGETACIÓN ACTUAL
6
Septiembre 2017

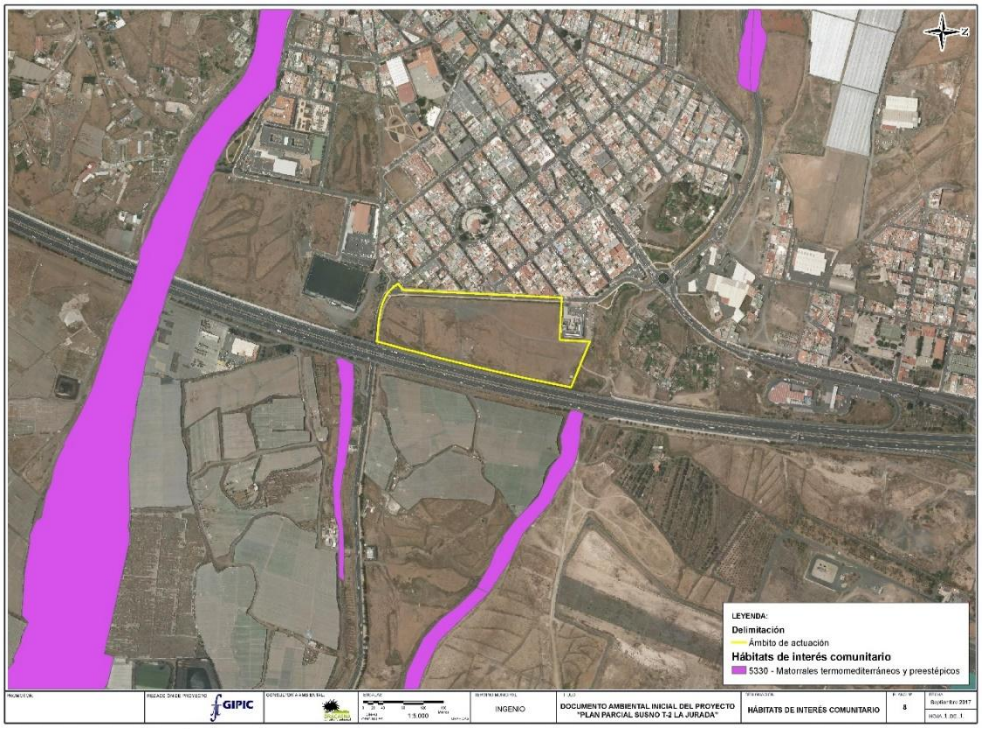


Hábitats de interés comunitario

En el área afectada por el desarrollo del proyecto se ha inventariado la presencia de comunidades vegetales que constituyen hábitats de interés comunitario incluidos en el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE. En concreto limítrofe entre la parcela y el barranco de los Aromeros se ha señalado la existencia de baleras (*Plocametum pendulae*) comunidades que formarían parte del hábitats de interés comunitario 5330 correspondiente con matorrales termomediterráneos y pre-estépicos. En Canarias se trata de matorrales suculentos dominados por Euphorbias endémicas y nativas, pertenecientes a la clase sintaxonómica *Kleinio-Euphorbietea canariensi*.

En el área perteneciente al Plan Parcial SUSNO-T2 este hábitat en la actualidad presenta un alto grado de antropización y alteración con la presencia propias de comunidades de sustitución como aulagas.

Cabe señalar que este hábitat no se incluye dentro de los considerados como prioritarios, los cuales requieren de un especial tratamiento en cuanto a su conservación. Son designados como prioritarios aquéllos que están amenazados de desaparición en el territorio de la Unión Europea y cuya conservación supone una responsabilidad especial para la UE.



6.4 FAUNA

Las características geológicas y ecológicas de la zona no permiten el desarrollo de una vegetación exuberante.

Así, los invertebrados existentes en el ámbito del Plan Parcial apenas son significativos y sólo una interpolación desde territorios próximos y homólogos podría aportar algún conocimiento. Un inventario realizado *in situ* revela la presencia de las especies propias de las zonas bajas de la isla, donde los escarabajos tenebriónidos (*Zophosis bicarinata, ssp. bicarinata, Tenebrioides latens*, etc.) son omnipresentes.

En cuanto a reptiles aparecen las tres especies endémicas: el lagarto gigante de Gran Canaria (*Gallotia stehlinii),* el perenquén (*Tarentola boettgeri boettgeri)* y la lisa variable o de Gran Canaria (*Chalcides sexlineatus).*

Los llanos interiores, y los llanos agrícolas hacia el este camino al núcleo del burrero actualmente terrenos de cultivos abandonados donde vive una vegetación de escaso porte, son habitados por las especies de hábitos esteparios principalmente el alcaraván.

Algunas de las especies localizadas en la zona están recogidas en alguno de los anexos del Catálogo Canario de especies protegidas (CCEP), regulado por el Decreto 4/2010, y el DECRETO 20/2014, de 20 de marzo, por el que se modifican los anexos de la Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas, con el objetivo de adecuar la legislación autonómica en materia de conservación de la biodiversidad a la directiva europea.

También algunas de estas especies se encuentran recogidas en el **Catálogo Español de Especies Amenazadas**.

El inventario de fauna realizado en la zona de estudio se establece a continuación a través de una tabla en la que se incluyen los parámetros relativos a la clase, familia, especie (nombre común y nombre científico) y su fenología.

Dentro de los vertebrados destacan el Lagarto gigante de Gran Canaria (*Gallotia stehlini*), especie endémica de la isla que se distribuye por todo el territorio insular ocupando todos los ambientes, incluido en el Convenio de Berna, la Directiva Hábitats y el Catálogo Nacional de Especies amenazadas (Especie de Interés Especial); el Perenquén (*Tarentola boettgeri*), endemismo macaronésico, protegido por el Convenio de Berna y Directiva Hábitats.

Ambientes esteparios:

Estos ambientes están caracterizados por un tapiz vegetal típico, que presenta particularidades fundamentales. Conforma una morfología de tipo abierto y desarbolado que en ocasiones tiene un grado de cobertura inferior al 20%, que se produce por la gran representación de formaciones herbáceas de carácter xérico.

Estos ambientes, típicos de la zona de estudio, presentan un alto grado de fragmentación en la actualidad, viéndose relegados a unos pocos enclaves naturales o seminaturales y a unos cuantos parches de territorio ocupados principalmente por antiguas explotaciones agrícolas actualmente abandonadas.

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PP SUSNO LA JURADA

La avifauna que habita estos ecosistemas es la denominada “esteparia”, representada en el área de estudio por el alcaraván (*Burhinus oedicnemus*), el camachuelo trompetero (*Bucanetes githagineus*), la terrera marismeña (*Calandrella rufescens*) y la curruca tomillera *(Sylvia conspicillata*), además de otras especies de carácter más generalista como el caminero (*Anthus berthelotii*) o el mosquitero (*Phyloscopus collibita*). Estas especies utilizan estas parcelas de terreno como área de cría y de alimentación, siendo de especial importancia los enclaves que se citan a continuación, localizados geográficamente en el anexo cartográfico del presente documento.

Cabe destacar la existencia de un importante punto de alimentación donde acude avifauna, tanto migratoria como esteparia. Se trata de un estercolero localizado en los altos de Vargas, donde se pueden observar importantes concentraciones de alcaraván y ardeidas (garzas y garcetas), entre otras especies, que aprovechan la gran cantidad de pequeños invertebrados que proliferan en el estiércol. Esta zona se localiza alejada del entorno de actuación del Plan Parcial.

AVIFAUNA

Dentro de la fauna destacan el grupo de las aves asociadas a los ambientes esteparios semiáridos.

La fauna vertebrada incluye poblaciones de *Burhinus oedicnemus distinctus* (alcaraván), *Calandrella rufescens polatzeki* (terrera marismeña) y *Bucanetes githagineus* y ocasionales aves limícolas y migradoras provenientes de la costa y de estanques de riego cercanos.

A continuación se ofrece un listado de la avifauna presente en el área de estudio y que hace uso de la misma como zona de vuelo. En la siguiente tabla se presenta la clasificación científica de cada especie, así como su distribución geográfica y su estatus fenológico.

Familia	Nombre científico	Nombre común	Distribución geográfica	Fenología*
Alaudidae	*Calandrella rufescens polatzeki*	Terrera marismeña	Endemismo canario	Residente
Apodidae	*Apus pallidus*	Vencejo pálido	Distribución amplia	Invernante
Apodidae	*Apus unicolor*	Vencejo unicolor	Distribución amplia	Estival
Ardeidae	*Egretta garzetta*	Garceta Común	Distribución amplia	Invernante
Ardeidae	*Ardea cinérea*	Garza Real	Distribución amplia	Invernante

Familia	Nombre científico	Nombre común	Distribución geográfica	Fenología*
Burhinidae	*Burhinus oedicnemus distinctus*	Alcaraván	Endemismo canario	Residente
Threskiornithidae	*Platalea leucorodia*	Espátula Común	Distribución amplia	Invernante
Anatidae	*Anas clypeata*	Cuchara Común	Distribución amplia	Invernante
Anatidae	*Tadorna ferruginea*	Tarro canelo	Distribución amplia	Invernante
Rallidae	*Gallinula chloropus*	Gallineta Común	Distribución amplia	Invernante
Rallidae	*Fulica atra atra*	Focha Común	Distribución amplia	Invernante
Charadridae	*Pluvialis squatarola*	Chorlito Gris	Distribución amplia	Invernante
Charadridae	*Charadrius alexandrinus*	Chorlitejo Patinegro	Distribución amplia	Residente
Charadridae	*Charadrius dubius*	Chorlitejo Chico	Distribución amplia	Invernante
Charadridae	*Charadrius hiaticula*	Chorlitejo Grande	Distribución amplia	Invernante
Charadridae	*Himantopus himantopus*	Cigüeñuela común	Distribución amplia	Invernante
Fringillidae	*Bucanetes githagineus amantum*	Camachuelo trompetero	Endemismo canario	Residente
Laniidae	*Lanius meridionalis*	Alcaudón meridional	Distribución amplia	Residente
Passeridae	*Anthus berthelotti*	Bisbita caminero	Endemismo canario	Residente
Passeridae	*Serinus canaria*	Canario	Endemismo macaronésico	Residente
Passeridae	*Passer hispaniolensis*	Gorrión moruno	Distribución amplia	Residente
Scolopacidae	*Arenaria interpres*	Vuelvepiedras Común	Distribución amplia	Invernante
Scolopacidae	*Numenius phaeopus*	Zarapito Trinador	Distribución amplia	Invernante
Scolopacidae	*Limosa lapponica*	Aguja Colipinta	Distribución amplia	Invernante
Scolopacidae	*Calidris minuta*	Correlimos Menudo	Distribución amplia	Invernante
Scolopacidae	*Calidris ferruginea*	Correlimos Zarapitín	Distribución amplia	Invernante
Scolopacidae	*Calidris alpina*	Correlimos Común	Distribución amplia	Invernante
Scolopacidae	*Calidris alba*	Correlimos Tridáctilo	Distribución amplia	Invernante
Scolopacidae	*Tringa totanus*	Archibebe Común	Distribución amplia	Invernante
Scolopacidae	*Tringa nebularia*	Archibebe Claro	Distribución amplia	Invernante
Scolopacidae	*Tringa erythropus*	Archibebe Oscuro	Distribución amplia	Invernante
Scolopacidae	*Tringa ochropus*	Andarríos Grande	Distribución amplia	Invernante
Scolopacidae	*Actitis hypoleucos*	Andarríos Chico	Distribución amplia	Invernante
Sylvidae	*Sylvia conspicillata orbitalis*	Curruca tomillera	Endemismo macaronésico	Residente
Sylvidae	*Sylvia melanocephala leucogastra*	Curruca cabecinegra	Endemismo canario	Residente
Sylvidae	*Sylvia atricapilla*	Curruca capirotada	Distribución amplia	Residente
Laridae	*Larus michahellis*	Gaviota patiamarilla	Distribución amplia	Residente
Laridae	*Larus ridibundus*	Gaviota reidora	Distribución amplia	Invernante
Sternidae	*Sterna hirundo*	Charrán Común	Distribución amplia	Invernante
Sternidae	*Sterna sandvicensis*	Charrán Patinegro	Distribución amplia	Invernante
Motacilidae	*Motacilla alba*	Lavandera Blanca	Distribución amplia	Invernante
Falconidae	*Falco tinnunculus canarensis*	Cernícalo común	Endemismo canario	Residente
Strigidae	*Asio otus canariensis*	Búho chico	Endemismo canario	Residente
Strigidae	*Tyto alba*	Lechuza común	Distribución amplia	Residente
Upupidae	*Upupa epops*	Abubilla	Distribución amplia	Residente
Accipitridae	*Buteo buteo*	Ratonero común	Distribución amplia	Residente
Phylloscopidae	*Phylloscopus canariensis*	Mosquitero canario	Endemismo canario	Residente

Grado de protección:

A continuación se establece, a través de una tabla, el grado de amenaza y de protección de las diferentes especies de fauna vertebrada inventariadas. Para ello se toman como referencia los siguientes documentos o legislación vigente:

- Libro Rojo de los Vertebrados de España (ICONA, 1992).
- Libro Rojo de los Vertebrados Terrestres de Canarias (Martín et al, 1990).
- Catálogo Español de especies amenazadas (CEEA), regulado por el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas: especie en peligro extinción (E), vulnerable (V)
- Catálogo canario de especies protegidas (CCEP), regulado por el Decreto 4/2010 y su modificación Decreto 20/2014:
  - En peligro de extinción (PE)
  - Vulnerables (V)
  - De interés especial para los ecosistemas (DIE)
- Directiva 79/409/CEE, de 2 de abril (Directiva aves). Anexo I, especies sujetas a medidas especiales de conservación. Anexo II, especies cazables. Anexo III, especies comercializables.
- Convenio de 19 de septiembre de 1979 sobre conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa (convenio de Berna). Anexo II, se prohíbe su captura, tenencia o muerte; Anexo III, se regulará su explotación.
- Convenio de 23 de julio de 1979 sobre conservación de especies migratorias (convenio de Bonn). Apéndice I, especies en peligro; Apéndice II, especies que necesitan de hábitats adecuados a lo largo de sus rutas migratorias.
- Convenio de 3 de marzo de 1973 sobre comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestre (convenio CITES). Apéndice I, en peligro de extinción, prohibida su comercialización; Apéndice II, si su comercio no se regula podrían acabar en peligro de extinción; Apéndice III, su comercialización no se puede limitar sin la colaboración de otros países.

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN DE ESPECIES DE LA FAUNA VERTEBRADA										
Especie	**Libro Rojo Icona**	**Libro Rojo GC / RA**		**CEEA**	**CCEP**	**Directiva Aves**	**Directiva Hábitats**	**Convenio Berna**	**Convenio Bonn**	**CITES**
REPTILIA										
Gallotia stehlinii	-	-	-	I	DIE	-	Anexo IV	Anexo II	-	-
Chalcides sexlineatus	-	-	-	-		-	Anexo IV	Anexo II	-	-
Tarentola boettgeri boettgeri	-	-	-	-	-	-	Anexo IV	Anexo II	-	-
AVES										
Buteo buteo insularum	-	F	V	I	DIE	-	-	Anexo II	Apéndice II	Apéndice II
Falco tinnunculus canariensis	-	-	-	I	DIE	-	-	Anexo II	Apéndice II	Apéndice II
Columba livia livia	-	-	-	-	-	Anexo II	-	Anexo III	-	-
Streptopelia decaocto			-	-	-	Anexo II	-	Anexo III	-	-
Streptopelia turtur turtur	V	-	-	-	-	Anexo II	-	Anexo III	-	-
Charadrius dubius curonicus	-	E	E	I	V	-	-	Anexo II	Apéndice II	-
Larus cachinnans atlantis	NA	-	-	-	-	-	-	Anexo III	-	-
Burhinus oedicnemus distinctus	V	V	V	I	DIE	Anexo I	-	Anexo II	Apéndice II	-
Apus unicolor	NA	-	-	I	DIE	-	-	Anexo II	-	-
Upupa epops	NA	-	-	I	V	-	-	Anexo II	-	-
Calandrella rufescens polatzeki	-	R	R	I	DIE	-	Anexo I	Anexo II	-	-
Anthus berthelotii bertheloii	-	-	-	I	DIE	-	-	Anexo II	-	-
Motacilla cinerea canariensis	-	-	-	I	DIE	-	-	Anexo II	-	-
Sylvia conspicillata orbitalis	-	-	-	I	DIE	-	-	Anexo II	Apéndice II	-
Sylvia melanocephala leucogastra	-	-	-	I	DIE	-	-	Anexo II	Apéndice II	-
Lanius excubitor koenigi	-	F	R	I	DIE	-	-	Anexo II	-	-
Carduelis cannabina meadewaldoi	-	-	-	-	-	-	-	Anexo II	-	-
Bucanetes githagineus amantum	R	F	R	I	DIE	Anexo I	Anexo I	Anexo II	-	-
Passer hispaniolensis hispaniolensis	NA	-	-	-	-	-	-	Anexo III	-	-
Paser montanus montanus	NA	-	-	-	-	-	-	Anexo III	-	-
MAMMALIA										
Mus musculus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rattus rattus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oryctolagus cuniculus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

6.5 PAISAJE

Desde el punto de vista paisajístico, las características más relevantes del ámbito de desarrollo del plan Parcial son su carácter llano y árido, destacando asimismo la mayor parte del espacio por definir un paisaje antrópico ultilizado durante años para el aparcamiento de vehículos pesados municipales. Esta antropización es debida a la presencia de población, que se aglutina en el área urbana formada por los núcleos de El Carrizal, Las Majoreras, todos ellos vinculados a la autopista GC-1.

Esta infraestructura viaria hace que la zona se caracterice por los continuos desplazamientos de una parte importante de la población laboral residente, tanto hacia la capital, como hacia el Polígono Industrial de Arinaga o a la zona turística del Sur por motivos de trabajo. Esta situación ha generado una serie de necesidades de espacio y de suelo, tanto para vivienda como para equipamientos, lo que ha provocado la antropización del sector.

Se constata por tanto, que el proyecto de Plan Parcial en estudio no alterará el paisaje existente en el entorno de la zona, caracterizado por el dominio predominante del uso agrícola en estado de abandono, lo que genera un impacto paisajístico en el entorno. En consecuencia, la fragilidad paisajística del área es baja, por las mismas razones ya expuestas y relacionadas con las transformaciones antrópicas. Las acciones de integración paisajística mejoraran el estado ambiental del entorno asociado a la zona litoral del Burrero y Playa de Vargas.

En las zonas comerciales de uso intensivo y en el conjunto del ámbito del Plan Parcial de Ordenación, existe una gran incidencia visual, de esta manera, se ha de tener en cuenta el uso principal al cual se destina dicha parcela, en este caso y como ya se ha dicho, uso comercial, el cual queda limitado la carga de diferentes tipos de carteleras, veladores, expositores, luces y otras decoraciones en fachadas, por lo cual estas zonas estarán limitadas y vigiladas por la administración competente al cumplimiento de las ordenanzas de condiciones estéticas que serán recogidas en el documento normativo de desarrollo del Plan Parcial, cuyo un objetivo será proteger los paisajes costeros de la incorporación de nuevos usos, además de proteger la zona de los principales impactos de deterioro de zonas comerciales colindantes.

De hecho en la zonas comerciales, colindantes al ámbito del presente Plan Parcial, el masivo despliegue de carteles sin tratamiento unitario, así como el cerramiento de los locales, el mobiliario de terrazas, los toldos, los motores de aire acondicionado, todos ellos implantados obviando el entorno de protección han provocado un gran impacto visual en la calidad paisajística en el corredor costero del Sureste de Gran Canaria.

Asimismo, se incorporarán una serie de determinaciones ambientales, para la protección paisajística, las cuales también se deberán velar para garantizar su

cumplimiento, y por tanto conservar e incluso mejorar el paisaje tan relevante de esta zona. Medidas ya realizadas desde el contenido ambiental del PGO de Ingenio vigente.

Un ejemplo de estas medidas sería la homogenización de las diferentes tipologías de carteles, mobiliario urbano, infraestructuras y pavimentos existentes en todas las edificaciones, en la zona de aparcamiento y en la estación de servicio.

En este sentido, y a los efectos de responder a un uso comercial bajo estándares de calidad ambiental se considera necesario adecuando los comercios a unos parámetros estéticos homogéneos.

Del análisis realizado, se concluye que la ordenación deberá incidir en la conservación del paisaje mediante la armonización de los usos que sostiene el territorio y la adecuada integración visual de las edificaciones.

Las zonas que presentan estas limitaciones deben tratarse desde una adecuada ordenación intentando dotar en los solares vacíos con espacios libres y unirlas a otros espacios libres existentes, así como a las dotaciones y monumentos relevantes mediante enlaces peatonales, rutas permitiendo un mejor acondicionamiento y equipamiento de los entornos urbanos.

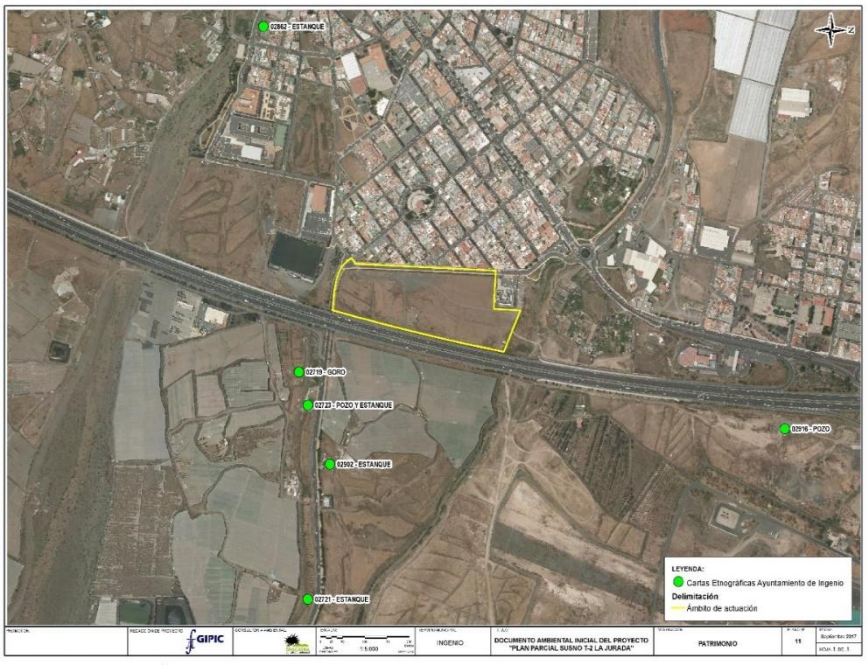
Estas zonas quedarán protegidas de aquellas actuaciones o usos que provoquen una disgregación de la calidad ambiental, tales como vertidos e incluso malos olores, por lo cual en la medida de lo posible se recomienda, optar por la implantación de sistemas selectivos de contenedores subterráneos de residuos.

6.6 YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS Y PATRIMONIO ETNOGRÁFICO

Se anexa" Informe de afección al patrimonio histórico "realizado por la empresa Arqueocanarias SL
Las conclusiones de dicho informe son:

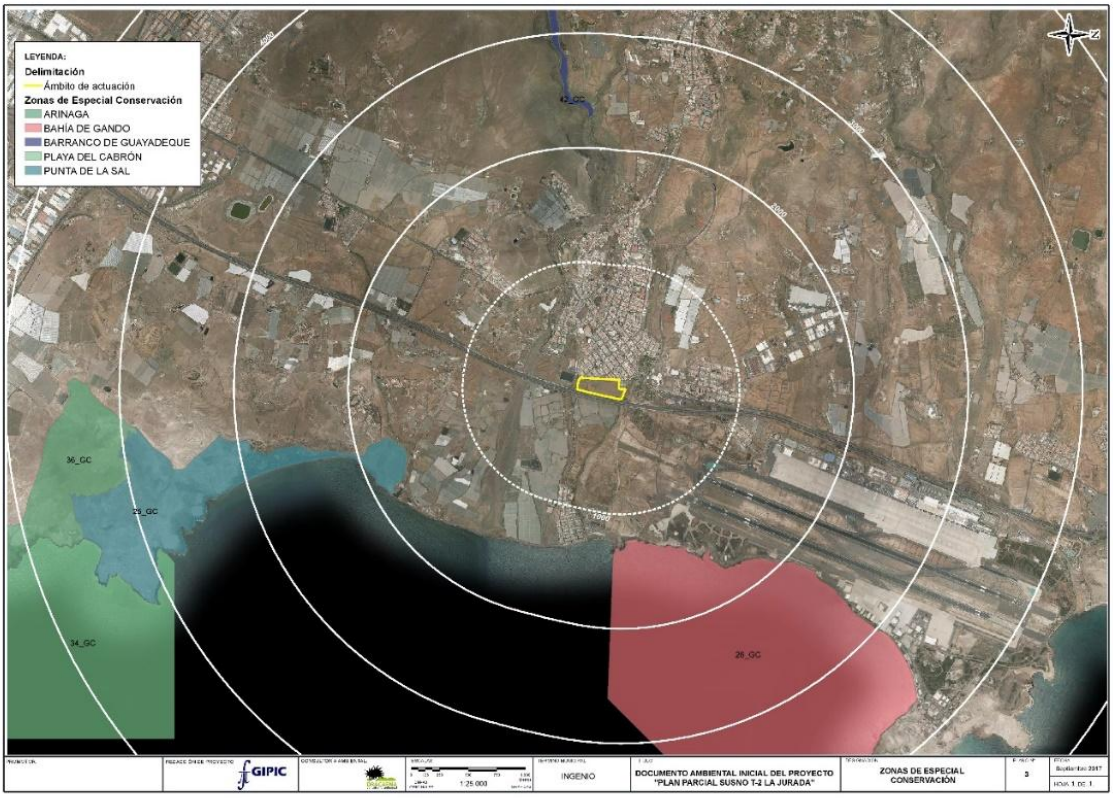
- ✓ En lo que respecta al Patrimonio Etnográfico, no hay en la parcela ningún elemento etnográfico ni ningún indicio de su existencia en superficie. Los elementos registrados en la Carta Etnográfica más cercanos se encuentran a más de 140 metros de distancia y con la autovía GC-1 en medio. Se trata de un goro (código 2719), y algo más lejos un pozo y estanque (código 2723), un estanque (código 2862) y otro estanque (código 2902). Su localización con respecto a la parcela se puede observar en el plano nº 4. y la descripción y carcateristicas de cada uno de estos elementos en su ficha correspondiente de la FEDAC (anexo 2). Ninguno de estos elementos recibe afección alguna por parte del proyecto de construcción del Plan Parcial La Jurada.

- ✓ De la documentación en materia de Patrimonio Arqueológico consultada y de la visita realizada al lugar, se constata por un lado la existencia del material arqueológico en superficie en la zona nororiental de la parcela, así como la cercanía del yacimiento arqueológico de Las Majoreras a escasos 100 metros del límite norte de la parcela (plano nº 4).



6.7 ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

En el entorno físico de la zona de ubicación del ámbito de intervención no se localiza ningún espacio natural protegido, ni Zonas de Especial Conservación de la Red Natura 2000.



7 EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES POR EL PLAN PARCIAL

Una vez indicados los parámetros ambientales sobre los que podrían incidir las actuaciones necesarias para la fase de planificación, el desarrollo y funcionamiento del planeamiento del sector, se determinan los efectos previsibles de la ejecución del Plan Parcial sobre el medio, indicando la valoración de su impacto.

En la siguiente tabla se señalan las variables ambientales que potencialmente pudieran ser afectadas por el desarrollo del Plan Parcial.

	Subsistema	Potenciales afecciones ambientales
Medio físico-natural	Medio atmosférico	Ruido
		Cambios en la calidad del aire
	Suelo-Geología	Cambios en el relieve y la topografía
		Contaminación del suelo y subsuelo
		Erosión y sedimentación
		Compactación y asiento
	Medio hídrico	Red de drenaje y recursos hídricos
	Vegetación	Afección a la vegetación
	Fauna	Alteración de hábitats
		Molestias ocasionadas a la fauna
		Colisiones
	Paisaje	Impacto Visual
		Contaminación lumínica
Sistema socioeconómico	Usos del suelo	Producción
	Socioeconomía	Empleo y actividades económicas
		Infraestructura viaria
		Impacto acústico

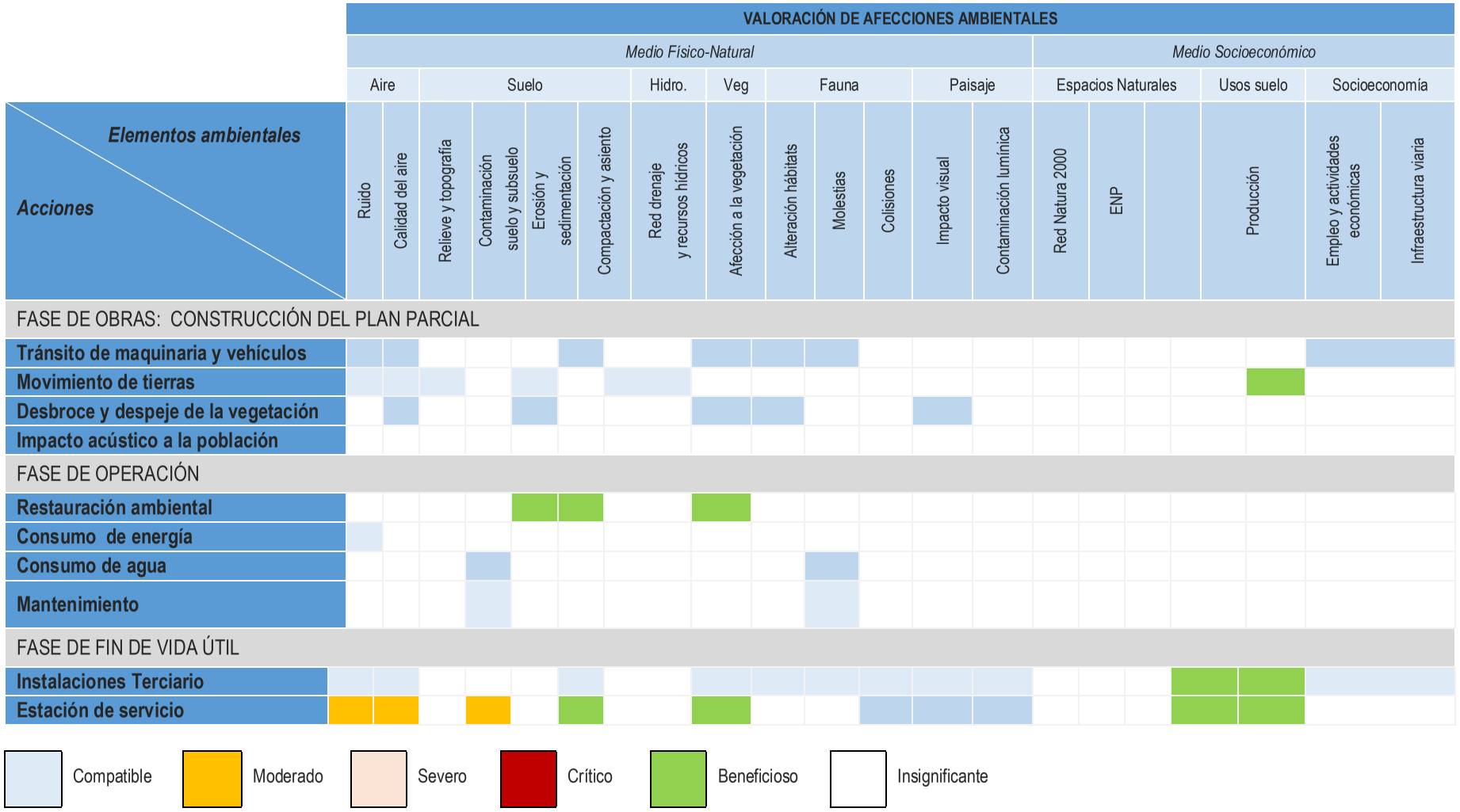
A fin de cuantificar el impacto ambiental de los parámetros ambientales contemplados en este estudio, se considera los siguientes criterios de valoración:

- COMPATIBLE: cuando su recuperación es inmediata tras el cese de la actividad, y no precisa de prácticas protectoras o correctoras.
- MODERADO: cuando su recuperación no precisa de prácticas protectoras o correctoras intensivas, y en el que la consecución de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo.
- SEVERO: cuando, para la recuperación de las condiciones del medio se exige la adecuación de las medidas protectoras o correctoras, y en el que aún con esas medidas, aquella recuperación precisa de un período de tiempo dilatado.

- CRÍTICO: si su magnitud es superior al umbral aceptable. Con él se produce una pérdida permanente de la calidad de las condiciones ambientales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas protectoras o correctoras.

En las siguientes tablas se identifican los impactos y se valoran las afecciones ambientales que previsiblemente pudiera ocasionar el Plan Parcial SUSNO-T2.

	IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS																			
	Medio Físico-Natural																*Medio Socioeconómico*			
	Aire		Suelo				Hidro.	Veg		Fauna		Paisaje			Espacios Naturales		Usos suelo	Socioeconomía		
Elementos ambientales / ***Acciones***	Ruido	Calidad del aire	Relieve y topografía	Contaminación suelo y subsuelo	Erosión y sedimentación	Compactación y asiento	Red drenaje y recursos hídricos	Afección a la vegetación	Alteración hábitats	Molestias	Colisiones	Impacto visual	Contaminación lumínica	Red Natura 2000	ENP		Producción	Empleo y actividades económicas	Infraestructura viaria	
FASE DE OBRAS: CONSTRUCCIÓN																				
Tránsito de maquinaria y vehículos	X	X				X		X	X	X								X	X	
Movimiento de tierras	X	X	X		X		X											X		
Desbroce y despeje de la vegetación		X			X			X	X			X					X	X		
Edificación y urbanización				X																
Colocación de línea eléctrica, red de saneamiento y red de abasto		X					X			X									X	
Restauración ambiental					X	X		X												
Mantenimiento				X						X										
FASE DE FUNCIONAMIENTO																				
Edificaciones terciarias	X	X	X			X		X				X	X				X	X	X	
Estación de servicio	X	X		X		X		X				X	X				X	X	X	


VALORACIÓN DE AFECCIONES AMBIENTALES
Medio Físico-Natural
Medio Socioeconómico
Aire
Suelo
Hidro.
Veg
Fauna
Paisaje
Espacios Naturales
Usos suelo
Socioeconomía
Elementos ambientales
Acciones
Ruido
Calidad del aire
Relieve y topografía
Contaminación suelo y subsuelo
Erosión y sedimentación
Compactación y asiento
Red drenaje y recursos hídricos
Afección a la vegetación
Alteración hábitats
Molestias
Colisiones
Impacto visual
Contaminación lumínica
Red Natura 2000
ENP
Producción
Empleo y actividades económicas
Infraestructura viaria
FASE DE OBRAS: CONSTRUCCIÓN DEL PLAN PARCIAL
Tránsito de maquinaria y vehículos
Movimiento de tierras
Desbroce y despeje de la vegetación
Impacto acústico a la población
FASE DE OPERACIÓN
Restauración ambiental
Consumo de energía
Consumo de agua
Mantenimiento
FASE DE FIN DE VIDA ÚTIL
Instalaciones Terciario
Estación de servicio
Compatible
Moderado
Severo
Crítico
Beneficioso
Insignificante

En esta fase de inicio del procedimiento se describe brevemente los factores de mayor relevancia ambiental del desarrollo del Plan Parcial, considerando que el cálculo de huella de carbono y otros factores de menor relevancia se realizarán en la siguiente fase de desarrollo en mayor detalle del plan.

Emisión de gases y partículas de polvo a la atmósfera

La contaminación del aire durante la ejecución de las obras tiene su origen en las partículas sólidas generadas en los movimientos de tierras, erosión eólica por denudación de los terraplenes y los gases procedentes de la combustión en los motores (NOx, CO, HC).

Las partículas sólidas contaminantes en estado sólido, más conocidas por el nombre genérico de polvo, tienen diámetros comprendidos entre 1 y 1000 μm. Se depositan por acción de la gravedad, por lo cual son conocidos como materia sedimentable, y tienen una composición química muy variada según su procedencia.

Los efectos del polvo son muy numerosos y variados; en primer lugar es motivo de molestias a las personas, y por tanto de quejas ya que da lugar a un ensuciamiento general del entorno habitado y una disminución de la calidad del aire respirable que puede llegar a ser causa de enfermedades.

También producen efectos dañinos sobre la vegetación, por oclusión de los estomas de las plantas que disminuyen la aspiración de dióxido de carbono y agua necesitada por las mismas, y por la menor penetración de la luz necesaria para realizar la función clorofílica.

Las fuentes de contaminación atmosférica durante las obras pueden ser de dos tipos:

I.- Fuentes localizada o puntual de emisión de partículas de polvo y gases:

- Pistas de tierra por las que circulan los camiones.
- Zonas en las que se realizan movimientos de tierra y excavaciones.

II.- Fuentes fugitivas o no puntuales de emisión de partículas de polvo:

Superficies de acopios de materiales de excavación y superficies de terrenos en los que se han realizado movimientos de tierras para la construcción de los viales y parcelas. En este caso intervienen en la difusión de las partículas de polvo factores meteorológicos y topográficos.

El hecho de que el polvo sea desplazado y dirigido por el viento hace que su difusión dependa de un gran número de parámetros:

- Estado del suelo y tipo de vehículo en la superficie.
- Estación del año y hora del día.
- Velocidad y dirección del viento.
- Turbulencias del aire.
- Humedad y temperatura del aire.
- Relación que se establece entre la dirección del viento y los efectos de la lluvia caída en los días inmediatamente precedentes.
- Rugosidad del terreno, existencia de taludes de excavación y terraplenes naturales o artificiales.
- Vegetación y otros obstáculos en general.

Es pues, evidente que no se trata de un fenómeno constante ni regular, sino que está sometido a momentos de máxima concentración distribuidos en intervalos irregulares en los cuales las molestias pueden resultar nimias o muy importantes.

La intensidad de la contaminación, debida a los gases de las emisiones de los motores diésel de la maquinaria, es menos importante que la debida al polvo. Sin embargo, hay que tener en cuenta que por cada kg de gasoil se requieren 15 kg de aire para la combustión completa y que la emisión resultante, en volumen, es aproximadamente de 13 m^3.

Estación de servicio

Otro aspecto a considerar es la previsión de una estación de servicio

El Plan Parcial propone en su límite sur la instalación de una Estación de servicio. Al tratarse de una zona de almacenamiento y venta de carburantes, en el desarrollo de la Evaluación ambiental se hará especial atención a una evaluación exhaustiva ambiental.

Estas instalaciones están reguladas (entre otras) por:

- 4378 DECRETO 86/2013, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de actividades clasificadas y espectáculos públicos
- Real Decreto 2201/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba la Instrucción Técnica Complementaria MI-IP 04 «instalaciones fijas para

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PP SUSNO LA JURADA

distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos en instalaciones de venta al público»

- Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos.
- Real Decreto 2201/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba la ITC MI IP04 sobre instalaciones fijas para distribución al por menor de carburante y combustibles petrolíferos en instalaciones de venta al público.
- Real Decreto 1905/1995, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento para la distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos en instalaciones de venta al público.
- Primera de la Ley 34/1992, de 22 de diciembre, de ordenación del sector petrolero.
  Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones petrolíferas

Emisión de ruidos y vibraciones

Durante la fase de construcción las principales fuentes de ruido y vibraciones serán los equipos móviles propios de las operaciones de arranque de material, carga y transporte. La maquinaria móvil emitirá unos niveles de ruido cuyos valores a 1,5 m de la fuente oscilan entre 80 y 100 db (A).

Las vibraciones que produce la maquinaria que se utilizará en las obras de urbanización no alcanzarán niveles sensibles, por lo que no es posible que desencadene ningún tipo de alteración ambiental. Por tanto, solo tendremos en cuenta los niveles de ruido emitidos al medio.

Si tenemos en cuenta que los terrenos donde se realizarán las obras de urbanización se encuentran junto al núcleo urbano consolidado y demás edificaciones situadas muy cerca de los terrenos del sector, podemos esperar que los niveles de ruido emitidos por la maquinaria móvil que se percibirán en el exterior de edificaciones mencionadas serán próximos al nivel máximo admisible recogido en el artículo 13 de la ORDENANZA MUNICIPAL DE PROTECCIÓN DE LA CONVIVENCIA CIUDADANA Y PREVENCIÓN DE ACTUACIONES ANTISOCIALES del Ayto. de Ingenio.

La contaminación por ruido tiene unas características que le proporcionan un carácter muy singular con relación a otros tipos de perturbaciones:

- No permanece cuando cesa la fuente sonora.
- La acumulación de varias fuentes de ruido no produce incrementos importantes.
- No se transmite a largas distancias, de manera que si se duplica la distancia a la fuente de sonido se reduce su nivel sonoro en 6 dB.
- Durante las obras, las principales fuentes de incremento de los niveles sonoros son:
    - Procesos de carga de transporte, carga y descarga de materiales.
    - Movimientos de maquinaria pesada.
- En el caso de la ejecución de obras para el desarrollo del Plan Parcial SUSNO-T2, no es necesario el uso de explosivos debido al tipo de terreno, ya que no existen afloramientos rocosos y los desmontes son todos ejecutables con maquinaria.

En lo referente a las causas del ruido en la maquinaria se han detectado seis como principales: 1) Funcionamiento del motor, 2) Salida de los gases de escape, 3) Funcionamiento del ventilador del sistema de refrigeración, 4) Funcionamiento de la transmisión, 5) Funcionamiento del sistema hidráulico, 6) Movimiento de las orugas o roce de los neumáticos con el suelo, según el tipo de máquina.

Residuos de obra

Partiendo de la base de que el objetivo de la Ordenación Pormenorizada es la construcción de una zona comercial, es normativo y por tanto, de obligado cumplimiento que:

1) La gestión de residuos sólidos y líquidos que se deriven de esta actuación se realice según sus características y la normativa aplicable.
2) Quedará prohibido el abandono de residuos o vertidos; los acopios de residuos sólo se realizarán temporalmente en lugares habilitados para ello.
3) Toda la zona de obra se mantendrá despejada de residuos durante toda la fase de construcción.
4) Se procederá a la finalización de las obras al desmantelamiento de estructuras provisionales, a la limpieza general de la zona afectada, la retirada y transporte a vertedero o punto de reciclaje de los residuos existentes, el desmantelamiento de estructuras de carácter provisional, la descompactación del terreno, etc., preparando las superficies a restaurar

para el posterior extendido de tierra vegetal en las zonas que corresponda.

Por tanto, los residuos sólidos y líquidos generados durante la fase de construcción es previsible que no produzcan algún tipo de impacto negativo significativo sobre el medio.

Efectos sobre el paisaje

En la fase de funcionamiento o de desarrollo y consolidación del Plan Parcial las alteraciones del paisaje se corresponden con:

- Emplazamiento de elementos impactantes en zonas paisajísticamente sensibles (lugares histórico-artísticos significativos, línea de horizonte, áreas de escaso contraste cromático o de morfologías especiales).
- Elementos cuyo diseño geométrico y textura no se integra en el paisaje circundante

Efectos sobre la fauna

La mejora paisajística del entorno y la instalación de zonas verdes generarán habitas propios de aves urbanas generando puntos de agua que hagan de bebederos y árboles y arbustos que generan posaderos y lugares de alimentación.

Debido a la cercanía del área 44 correspondiente a la zona denominada La Goleta-Arinaga, establecida en la ORDEN de 15 de mayo de 2015, por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, de alimentación, de dispersión y de concentración de las especies de la avifauna amenazada en la Comunidad Autónoma de Canarias, a los efectos de aplicación del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión, se propondrán medidas ambientales que reduzcan e incluso anulen la posible colisión de aves en ventanales y la elección de luminarias que reduzcan el impacto lumínico sobre ellas motivo de colisión y muerte.

Efectos sobre el Patrimonio cultural

El material arqueológico documentado en el informe de patrimonio histórico anexo a este documento, consta de fragmentos de cerámica prehispánica y de importación, malacofauna y algo de industria lítica, no relacionado con ninguna estructura arqueológica visible. Por lo que puede tratarse de material arqueológico procedente de alguna actividad doméstica relacionada con una estructura habitacional y que esté oculta en subsuelo o material arqueológico que llegó mezclado con tierras aportadas para el cultivo, si este fue el caso.

Según la planimetría del Plan Parcial, la zona donde se observa el material arqueológico coincide con un espacio ajardinado, donde también se construirán algunos viales. Se tendrán que tomar medidas encaminadas a averiguar la procedencia de este material y a establecer medios de protección y conservación en caso que se considere necesario

Como medida correctora se establece la obligación en el Plan de seguimiento de la presencia de un experto en patrimonio etnográfico y arqueológico, que velara para que se cumplan las medidas ambientales establecidas y se considera teniendo en cuenta la actuación prevista y sin prejuicio de otras medidas se deberá tener en cuenta lo dispuesto en materia de hallazgos casuales en el artículo 70.1 de la LPHC: "*quienes como consecuencia de remoniciones de tierra, obras de cualquier índole o por azar, descubran restos humanos, estructuras u objetos arqueológicos de cualquier índole o restos paleontológicos, deberán suspender de inmediato la obra o actividad de que se trate y ponerlo seguidamente en conocimiento de la autoridad competente*"

Efectos sobre el medio socioeconómico

Los usos y aprovechamientos del suelo en el ámbito son actualmente inexistentes, consistiendo en un espacio-solar baldío sin uso urbano o territorial aún desarrollados, donde sólo cabe destacar el testimonio de las obras de urbanización anteriores propias del desarrollo del Suelo Urbanizable.

Por otro lado, se puede considerar un impacto positivo en lo que, a fomento en la contratación de personal local para la realización de las obras, así como para el posterior uso comercial de las instalaciones.

Alteración red de drenaje y recursos hídricos

Las obras de construcción no afectaran al cauce del Barranco de los Aromeros se plantea la retirada de escombros y basura de los límites del barranco con el terreno de actuación,

Los consumos de agua en el proceso de obra no se consideran elevados.

8 EFECTOS PREVISIBLES DEL PLAN PARCIAL SOBRE OTROS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

Los instrumentos de ordenación general de los recursos naturales, del territorio y planes territoriales que inciden en el estudio de afección ambiental son los siguientes:

Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO-GC)

El ámbito del Sector del S.U.S.N.O. T2 “La Jurada” se encuentra zonificado por el vigente Plan Insular de Ordenación como una zona Bb3, “de moderado valor agrario”, Se trata de ámbitos que se caracterizan por no albergar valores de relevado valor ambiental, y que se localizan próximas a suelos urbanos y urbanizables o que por su situación y circunstancias son susceptibles de ser receptores de procesos inherentes al crecimiento de núcleos de población, infraestructuras y equipamientos.

Las determinaciones de las zonas Bb3 vienen recogidas en el Artículo 34 de la Normativa del referido PIO, de cual se destaca:

> *1 Esta Zona alberga los suelos - mayoritariamente agrarios – localizados en áreas limítrofes o próximas a suelos urbanos y urbanizables que, o bien no reúnen las condiciones que caracterizan a las zonas Bb1, Bb2 o Bb4, o bien que por su situación y circunstancias territoriales son susceptibles de ser receptores de los procesos derivados del crecimiento urbano y los usos a ellos asociados, siempre conforme al modelo de ordenación del Plan Insular y a sus determinaciones, y previa justificación de la necesidad de priorizar estos usos sobre los agrarios, en la memoria de los instrumentos de ordenación correspondientes.*
>
> *2 La finalidad de ordenación de esta Zona es mantener la potencialidad agraria de los suelos o, en su caso, asumir las necesidades de crecimiento, de acuerdo con las determinaciones contenidas en este Plan, especialmente las relativas a los usos residenciales, industriales y turísticos.*

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

Actuaciones Territoriales previstas en el PIO

El Sector de “La Jurada” se encuentra inserto en la Ámbito Territorial Nº2 del PIO denominado “Plataforma Litoral del Este”.

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

Planes Territoriales Especiales (PTE)

De las acciones relevantes previstas por el PIO para dicho ámbito extenso de Plataforma Litoral del Este y que pueden tener una incidencia directa sobre el desarrollo del Sector de “La Jurada”, debe tenerse en cuenta la acción 2A26, relativa al trazado del sistema ferroviario y posible localización de estaciones del Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21), y también sobre la Variante Aeroportuaria de la GC-1 (PTE-13).

Ambas actuaciones han sido tomadas en consideración a la hora de abordar la ordenación propuesta toda vez que ambos planes territoriales cuentan con aprobación definitiva.

Respecto al Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21) establece tanto el recorrido de la vía como la estación al naciente de la Autopista GC-1.

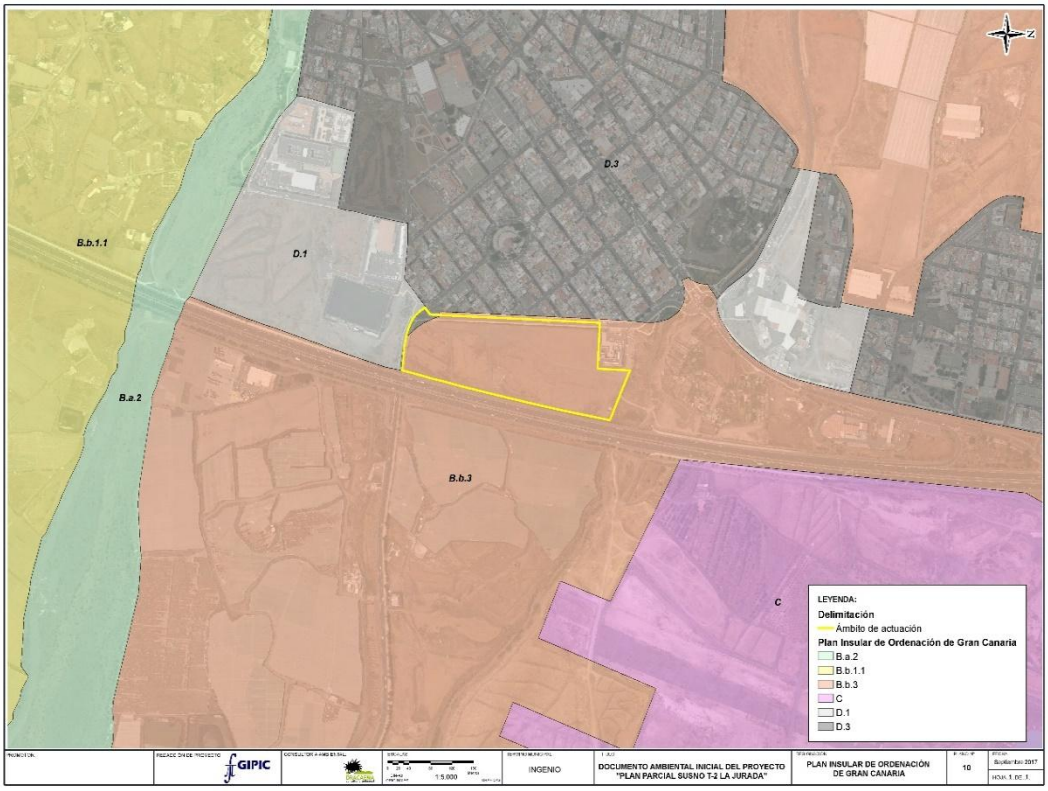
Por otro lado, la Variante Aeroportuaria de la GC-1 (PTE-13), de cuyo contenido se puede prever el establecimiento de carriles de servicio paralelos a la GC-1 con una franja de afección que se ha respetado en la presente propuesta de ordenación. Al respecto se han mantenido reuniones técnicas con el Servicio de Carreteras del Gobierno de Canarias que han permito ajustar la ordenación propuesta a los últimos ajustes que se prevé introducir en el documento de aprobación inicial del PTE 13, quedando sujeta dicha reserva en todo caso a lo que se establezca en el documento de su aprobación definitiva.

A su vez, el suelo objeto de urbanización está rodeado por unos suelos que el PIOGC zonifica como:

- Zona C: de Infraestructuras, Equipamientos e Instalaciones Puntuales de Relevancia e Interés Insular (Zona aeroportuaria de Gran Canaria),

- Zonas D1 urbanizables
- Zonas D3 Urbanas constituida por el núcleo poblacional de El Carrizal de Ingenio.

Al igual que se cumplen los objetivos del PGO municipal de Ingenio, también se cumplen las objetivos planteados del PIO-GC, debido a la cercanía de la ciudad (actividad económica), a las instalaciones preexistentes como alcantarillado, tráfico rodado e infraestructuras.



Plan General de Ordenación de Ingenio

El Plan General de Ordenación de Ingenio considera el área de La Jurada susceptible para la ubicación de las actividades de uso comercial.

Por lo cual, es objeto del presente Plan Parcial ordenar el Sector de SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO TERCIARIO SUSNO T-2 previsto en el Plan General de Ordenación de Ingenio, aprobado definitivamente de forma parcial por acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (C.O.T.M.A.C.) en sesión celebrada el

4 de febrero de 2002, publicado dicho acuerdo en el Boletín Oficial de Canarias, número 19, del viernes 8 de febrero de 2002.

Además, el Plan General de Ordenación de Ingenio en su ficha correspondiente, establece pormenorizadamente las determinaciones a las que debe sujetarse el desarrollo del Sector de Suelo Urbanizable SUSNO, objeto del presente Plan Parcial.

Por otra parte, los terrenos objeto de la Ordenación Pormenorizada tiene por objeto el uso y utilización más eficiente de las infraestructuras existentes o colindantes a dichos suelos,

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

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PP SUSNO LA JURADA

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

LA JURADA - SUSNO T2

DESCRIPCIÓN DEL SECTOR:

Sector destinado prioritariamente a usos Terciarios.

USOS:

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

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

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

PARÁMETROS BÁSICOS.

Superficie total	52.592 m2	Coef. De Homogenización:	0,99 ua/m2c
Densidad	0,00 Viv/ha	Aprovechamiento global del sector:	28.509 ua
Nº máximo de Viviendas	0 Viv	Aprovechamiento privado del sector:	25.658 ua
Coeficiente de edifi. Bruta	0,55 m2c/m2s	10% de Aprovechamiento:	2.851 ua
Edificabilidad total	28.926 m2c	Aprovechamiento Medio*	0,511 ua/m2s

REPARTO ORIENTATIVO DE LA EDIFICABILIDAD:

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

SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS:

Ampliacion cementerio de Ingenio	3.200 m2s
TOTAL	**3.200 m2s**

CESIONES DOTACIONALES OBLIGATORIAS MÍNIMAS:

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

GESTIÓN DE LA UNIDAD:

Sistema de gestión :	**Privado**

* Cuadro de Aprovechamiento del Suelo Urbanizable del PGO.

DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL

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

LOCALIZACIÓN DEL SECTOR :

AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

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

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

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

DETERMINACIONES AMBIENTALES:

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

ESTRATÉGICO

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

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

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

Las determinaciones numéricas establecen los valores de superficie, densidad, edificabilidad, aprovechamiento, número máximo de viviendas, aspectos todos ellos que se recogen en el cuadro siguiente, correspondiente a la ficha del Plan General de Ordenación de Ingenio.

PARÁMETROS BÁSICOS	
Superficie total:	52.592 m2
Densidad:	0,00 Viv/ha
Nº máximo de viviendas:	0 Viv
Coeficiente de edificabilidad Bruta:	0,55 m2c/m2s
Edificabilidad total:	28.926 m2c
Coeficiente de Homogenización:	0,99 ua/m2c
Aprovechamiento global del sector:	28.509 ua
Aprovechamiento privado del sector:	25.658 ua
10% de Aprovechamiento:	2.851 ua
Aprovechamiento Medio:	0,511 ua/m2s

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

1) Todas las edificaciones deberán quedar por debajo del plano de aproximación de los aviones a la pista de aterrizaje que señala el Plan Director del Aeropuerto.

2) Los equipamientos deberán colocarse de manera centralizada en el sector.

3) En la Normativa del Plan Parcial deberán hacerse referencia expresa al cumplimiento, a la hora de redactar los proyectos de edificación, de la NBE-AC/88 que minimice las afecciones acústicas originadas por la proximidad de las pistas del Sistema General Aeroportuario.

4) En el proyecto de urbanización, todos aquellos elementos que lo conforman deberán cumplir con las determinaciones establecidas al efecto por la Dirección General de Aviación Civil, justificándose debidamente en el proyecto que las defina.

5) Zona, dentro del sector, reservada para la implantación del Corredor de la Variante Aeroportuaria de la GC-1 establecida en el PTE-13.

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

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

1) En la zona de contacto con el suelo urbano de El Carrizal colindante deberá localizarse una franja peatonal de al menos 4 m. de ancho localizando un árbol de porte cada 10 m.

2) La zona de defensa de carretera deberá tratarse de manera arbolada para evitar las afecciones acústicas de la GC-1.

3) Tratamiento de las fachadas con materiales de calidad y colores de acuerdo con la carta.

4) Tratamiento de las cubiertas como tercera fachada.

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

A continuación se adjunta la ficha descriptiva del contenido ambiental establecido en el PGO de Ingenio, cuyos aspectos ambientales evaluados se mantienen en la actualidad.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE INGENIO SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO		
Denominación del Sector: SUSNO-T2, La Jurada	**Plano de Referencia**	**1/2.000**

Valoración de incidencia ambiental

Características territoriales afectadas:

Soporte geológico y relieve	***Plataforma sedimentaria costera***	Interés	Bajo
Tipo de vegetación	Matorral xérico degradado. Cultivos abandonados		
Elementos singulares	No existentes	Interés	Muy bajo
Tipo de fauna	Comunidades vinculadas a entornos periurbanos		
Elementos singulares	No existentes	Interés	Muy bajo
Tipo de suelo		Interés agrológico	Bajo
Entorno paisajístico	Entorno del Carrizal y GC-1	Calidad visual	Baja
Elementos de interés patrimonial	No existentes		
Usos del suelo	Edificaciones y usos urbanos anexos		

Diagnóstico medioambiental preexistente:

Unidad/es afectada/as	Tramo periurbano del Carrizal y GC-1
Problemática ambiental previa	Área con entorno agrícola de invernadero abandonado y presencia de núcleo urbano colindante
Dinámica ambiental de transformación	Degradación del área por abandono de cultivos
Limitación de uso	Baja
Capacidad de carga	Moderada
Calidad ambiental global	Baja

Caracterización del impacto previsto:

Grado de impacto sobre el relieve	Bajo
Grado de impacto sobre la estabilidad erosiva	Muy bajo
Grado de impacto sobre valores de interés geológico	Muy bajo
Grado de impacto sobre las comunidades vegetales	Muy bajo
Grado de impacto sobre las comunidades faunísticas	Muy bajo
Grado de impacto sobre calidad visual del paisaje	Moderado
Grado de impacto sobre el interés agropecuario	Bajo
Grado de impacto sobre los valores patrimonial-culturales	Muy bajo

Extensión	Amplia	Manifestación	A corto plazo
Persistencia	Continua	Reversibilidad	Irreversible
Periodicidad	Continua	Tipo de efecto	Directo
Recuperabilidad	Mitigable		

GRADO DE IMPACTO	MODERADO

Medidas de protección y corrección a asumir:

- Tratamiento paisajístico del conjunto edificado
- Tratamiento adecuado de las cubiertas
- Fachadas de alta calidad a la GC-1
- Inserción de espacio libre arbolado que diluya el efecto de la presencia edificatoria colindante y sirva de transición paisajística hacia la GC -1
- Limitación de la altura edificatoria a tres plantas y 12,00 metros
- Las edificaciones que se desarrollen en el sector deberán justificar su aislamiento acústico ante las afecciones del cercano sistema general aeroportuario de Gran Canaria

DILIGENCIA. Para hacer constar que el presente documento fue aprobado provisionalmente por este Ayuntamiento en sesión de fecha 03 FEB. 2005

Villa de Ingenio, 24 FEB. 2005
EL SECRETARIO CENTRAL DE FUNCIONES,

Fdo.: Domingo Arias Rodríguez

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de fecha 29 NOV. 2004 y 23 JUN. 2005 acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente.
Las Palmas de G.C. 23 NOV.
El Secretario de la Comisión

9 MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA

El Plan Parcial de "La Jurada" diseña la ordenación urbanística pormenorizada Mediante el presente Documento Ambiental Estratégico se acompaña un suficiente contenido de valoración de la situación ambiental y su aplicación urbanística sobre las condiciones del entorno, respecto a lo cual se subrayan los siguientes aspectos:

• Es un ámbito de Suelo Urbanizable Sectorizado desarrollo de la ocupación urbana
• No existen espacios naturales protegidos, espacios recogidos en la Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario o entornos afines integrados en alguno de los instrumentos legales que regulan la biodiversidad en cuanto a su grado de amenaza o requerimiento de protección.
• No existen otros elementos o condiciones de orden natural que resulte relevante o de interés respecto a la representatividad del contexto urbano o del municipio en este sentido susceptible de verse afectados de modo negativo por la ordenación del Plan Parcial.

• Que la evaluación ambiental se acomoda integralmente a la evaluación ambiental desarrollada por la ordenación estructural del Plan General de Ordenación, no suponiendo en ninguna variable o indicador un resultado de mayor grado de impacto o de signo negativo al evaluado en su momento.

La situación ambiental actual es una parcela totalmente desprovista de vegetación cuyo uso en los últimos años ha sido aparcamiento de vehículos pesados. Las medidas ambientales que se proponen serán las derivadas de cualquier ejecución de obras de construcción y que minimizaran y evitaran molestias a la población, además de adecuar con espacios verdes el entorno de las instalaciones propuestas que derivan del Plan General de Ingenio, así como el diseño constructivo que genere un paisaje urbano de calidad visual.

LEY 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias. , este Plan Parcial se encuadra en lo establecido en el artículo 86:

Artículo 86.- Evaluación ambiental estratégica.
1. La aprobación, modificación sustancial y adaptación de los instrumentos de ordenación territorial, ambiental y urbanística se someterán al procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas, en los términos contemplados en la legislación básica estatal y en la presente ley.
2. En el marco de la legislación básica del Estado, serán objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada:
a) Los instrumentos de ordenación que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.
b) Las modificaciones menores de los instrumentos de ordenación.
c) Los proyectos de interés insular o autonómico que contengan ordenación.
d) La ordenación pormenorizada de un plan general.
e) Los planes parciales y especiales que desarrollen planes generales que hayan sido sometidos a evaluación ambiental estratégica. No obstante, cuando el plan parcial o el plan especial no se ajusten, en todo o en parte, a las determinaciones ambientales del plan general deberán someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria en la parte que no cumplan con las mismas.
En lo relativo a la importancia de las especies de flora y fauna presentes y normativa sectorial vigente de mayor relevancia para el estudio la siguiente normativa:

A estos efectos, el correspondiente estudio ambiental estratégico del plan deberá elaborarse a partir de la evaluación ya realizada y de las decisiones tomadas en la evaluación del instrumento superior, sin perjuicio además de la utilización de la información pertinente disponible, que, estando actualizada y siendo completa en lo relativo a los efectos medioambientales del nuevo plan o programa, se hubiera aprobado en otras fases del proceso de decisión.

El Plan Parcial se desarrolla en un espacio territorial de reducida extensión, encajado entre la infraestructura de la autopista de la GC -1 al sur y por el suelo urbano del Carrizal en su límite oeste.

10 RESUMEN DE MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

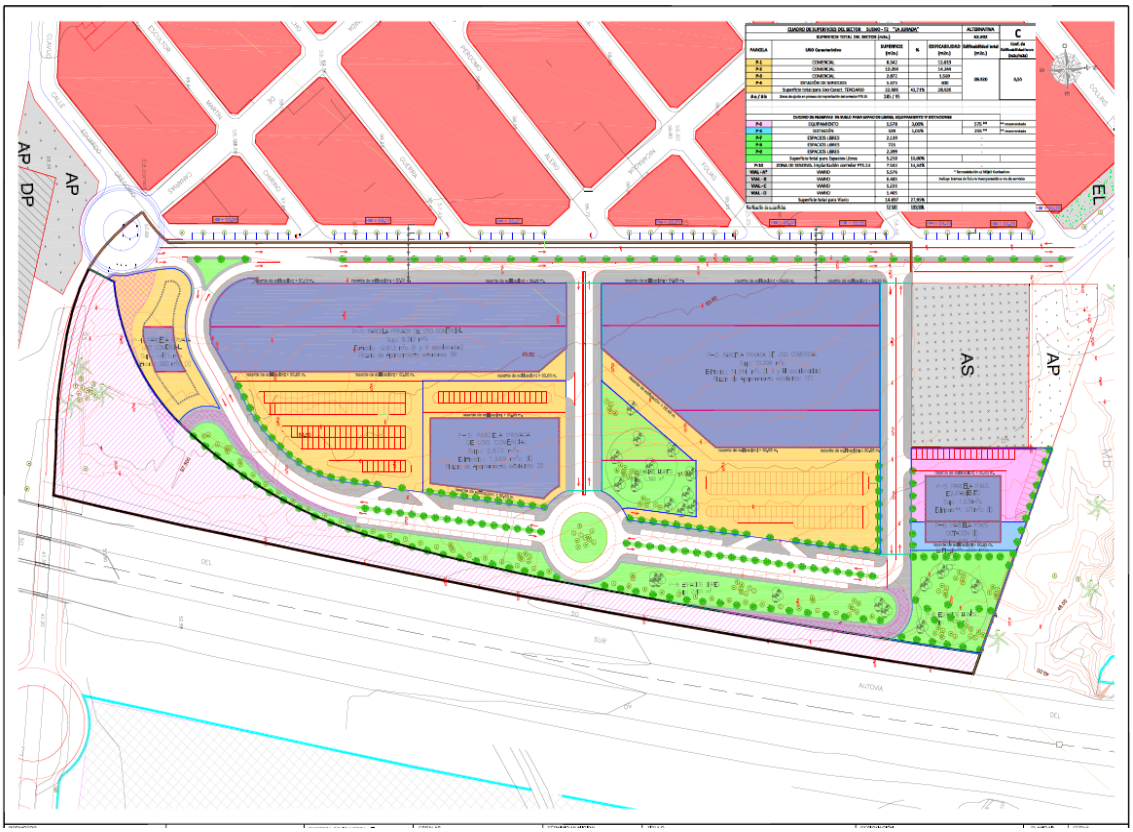
Realizado el análisis comparativo de las alternativas (0, A, B y C) y desestimada la alternativa 0 en el apartado b.3) ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN PARCIAL Y SUS ALTERNATIVAS, el resto de las alternativas plantean la misma integración-relación ambiental y funcional con la GC-1 y la implantación del futuro corredor contemplado en el PTE-13, por lo que no será ésta una cuestión que las diferencie.

Igualmente ocurre con la disposición de los Espacios Libres, con el papel mitigador de las afecciones acústicas provenientes de la GC-1, Espacios Libres que se potencian las tres Alternativas por igual en la zona de localización centralizada de los Equipamientos y Dotaciones públicas, inmediatas al Centro de Salud de El Carrizal y próximas al Barranco de Los Aromeros.

Las tres Alternativas prevén la misma solución central de Plaza y Edificio más comedido para dinamizar en torno a ellos la actividad en el Sector.

La localización prevista en las tres alternativas de los Equipamientos y Dotaciones públicas responden al criterio de centralización planteado en la ficha reguladora del Sector y a los criterios consensuados con el consistorio municipal que apuesta por consolidar la prestación de servicios públicos en torno al Centro de Salud de El Carrizal, por lo que esta cuestión no supone una diferencia entre las tres Alternativas.

La división de la edificación escalonada principal en dos mejora las posibilidades de integración con respecto a las características volumétricas del consolidado edificado de El Carrizal, destacando positivamente la Alternativa 3 al no suponer ello merma sobre la edificabilidad total otorgada por el PGO.



Todas coinciden en aportar una adecuada integración con el núcleo de El Carrizal a proponer una ampliación y mejora funcional de la calle Mijaíl Gorbachov, pero la Alternativa C destaca positivamente sobre el resto al plantear una solución factible y no aventurada a la inseguridad jurídica que supone una rotonda que excede de su ámbito de actuación.

Como conclusión de la valoración comparativa expuesta, se opta por desarrollar la alternativa C pues resulta la que optimiza la aplicación de los condicionantes fijados por la Ficha Reguladora del SUSNO-T2 y que orientará, en lo sucesivo, la ordenación urbanística pormenorizada del presente Plan Parcial.

11 RIESGOS POTENCIALES[1]

Los barrancos que delimitan el sector SUSNO T-2 La Jurada son el barranco de Aromeros y el barranquillo de la Carretera al Burrero.

El SUSNO T-2, se encuentra situado en su totalidad en la cuenca del barranco de Aromeros, tal como se muestra en la documentación gráfica que acompaña a esta adenda, mientras que el cauce del barranquillo de la Carretera al Burrero es limítrofe al SUSNO T-2, con lo que podría afectar al mismo. De esta forma, se analizan las cuencas señaladas en la Tabla nº1.

[1] Se anexa estudio detallado

Nombre	Cauce natural
C-01	Barranco de Aromeros
C-02	Barranquillo de la Carretera al Burrero

Tabla. Cuencas analizadas. Elaboración propia

De acuerdo al Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación, la Demarcación Hidrográfica de Gran Canaria aprobó la Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI) por drenaje superficial, en la Demarcación Hidrográfica de Gran Canaria el 11 de junio de 2014, en dicho documento se establecen las áreas de riesgo potencial significativo (ARPSIs). Dichas áreas son zonas en las que se ha llegado a la conclusión de que existe un riesgo potencial de inundación significativo o en las cuales la materialización de tal riesgo pueda considerarse probable.

A partir de dicha identificación de las ARPSIs, se realizan los Mapas de peligrosidad y riesgo de inundación de la Demarcación Hidrográfica de Gran Canaria, aprobados de forma definitiva por el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria el 20 de mayo de 2015. Estos mapas comprenden la delimitación gráfica de la superficie anegada por las aguas para la ocurrencia de avenidas con períodos retorno de 100 y 500 años.

En la figura siguiente se identifican las ARPSIs por drenaje superficial en la isla de Gran Canaria.

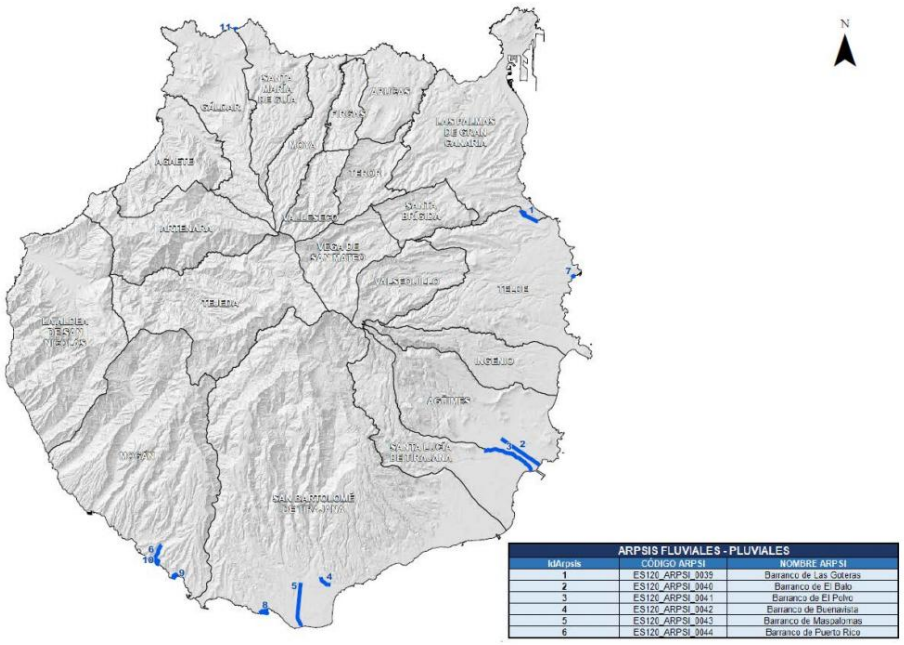


Figura 1. ARPSIs. Fuente:Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación de Gran Canaria.

Se comprueba que no existe ningún área de riesgo potencial significativo (ARPI), en las inmediaciones de la población del Carrizal ni del TM de Villa de Ingenio, con lo que el Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada no se verá afectado.

De acuerdo a los cálculos realizados en esta adenda, la urbanización del SUSNO T-2 La Jurada no va a suponer un incremento significativo del caudal que circula por la obra de drenaje situada bajo la GC-1 y que da continuidad al Barranco de Aromeros. Por otra parte, el área analizada no se encuentra entre las áreas de riesgo potencial significativo (ARPSIs).

12 MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CORREGIR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO RELEVANTE EN EL MEDIO AMBIENTE POR LA APLICACIÓN DEL PLAN PARCIAL, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.

A lo largo de este apartado se desglosan las medidas de mejora ambiental que se proponen para la prevención, minimización, corrección y/o compensación de los efectos sobre el entorno de actuación del proyecto.

La correcta planificación del proyecto del Plan Parcial a ejecutar, valorando las características actuales del medio natural en el cual se desarrolla, condicionadas por un alto grado de antropización y su uso anterior en estado de abandono, podrá asegurar la integración de las obras proyectadas en la zona considerando el entorno urbano más inmediato (El Carrizal). No obstante, las medidas correctoras y protectoras que se citan a continuación pueden disminuir en cierta media las posibles alteraciones causadas al medio, éstas se encuadran en dos grandes grupos:

- Medidas preventivas: entendidas éstas como aquéllas encaminadas a evitar o minimizar las afecciones generadas por el desarrollo del Plan Parcial en este sector y el funcionamiento de las instalaciones futuras y garantizar el cumplimiento de las especificaciones incluidas en el proyecto y la legislación vigente.
- Medidas correctoras: cuyo objetivo es la recuperación, total o parcial, de las condiciones existentes antes de la realización del proyecto mediante actuaciones concretas no contempladas inicialmente en el mismo.

Así, se señalan las siguientes medidas correctoras que serán de aplicación en la ejecución del suelo de uso terciario y que se han tenido en cuenta para la ordenación del mismo. Para ello, se atiende a las distintas variables analizadas para este Plan Parcial.

- Ruido
- Tráfico y viario
- Obras y residuos
- Atmósfera

- Paisaje
- Cambio climático

Medidas para mitigar la afección por ruidos:

1.- Disminución del ruido mediante el aislamiento acústico por medio de elementos constructivos.

Esta medida se centra en la urbanización conjunta del suelo comercial, su ejecución se realizará mediante el acondicionamiento acústico de la zona, colocando material absorbente en los cerramientos de las naves comerciales, de manera que eliminen las ondas reflejadas que contribuyen a aumentar el ruido y por medio de la colocación de pantallas vegetales que eviten la localización visual del origen de los ruidos, de esta manera se consigue disipar la focalización de ruidos por parte de la población cercana o por los peatones de la zona.

La Implantación de pavimentos fonoabsorbentes también contribuirá a la disminución de las afecciones por ruidos en todo el ámbito del Plan Parcial.

- En los nuevos viales a construir se propone la utilización de asfaltos fonoabsorbentes, que permitirán la reducción del ruido generado por la circulación de los vehículos, principalmente en el nuevo viario desarrollado en el límite norte de la intervención
- En los viales existentes, se recomienda la utilización de pavimentos fonoabsorvente en los tramos de mayor intensidad de vehículos, o de asfalto de tipo poroso durante las fases de renovación del pavimento, fundamentalmente en la C/Mijail Gorbachov.

2.- Disminución del ruido mediante el aislamiento acústico por medio de elementos vegetales.

Se recomiendan dos actuaciones relacionadas con la amortiguación del ruido mediante la disposición de vegetación:

- Instalación de una barrera de arboles en el límite este del sector, de forma que se reduce el nivel sonoro al frenar en cierta medida el nivel de ruido proveniente de la GC-1.
- Instalación de una barrera de vegetación arbustiva continua en los tramos que limitan con el Centro Sanitario Carrizal, que funcione como amortiguador del ruido generado por las nuevas vías de circulación.

Fomento del arbolado y arbustos en todas las zonas ajardinadas del Plan Parcial, particularmente en los espacios situados entre los viales y las edificaciones. Esta actuación contribuye a la integración paisajística de las edificaciones, conformando a su vez un ambiente más agradable y también contribuye a la amortiguación de los niveles sonoros provenientes de las vías de circulación del entorno y de sus propios viales internos.

Medidas para mitigar las afecciones por tráfico:

Se establecerán las medidas pertinentes de movilidad que ralenticen el tráfico en áreas residenciales y permitan concentrar el tráfico pesado en las vías con una menor afección acústica hacia el área con los equipamientos, el centro de salud y las áreas residenciales.

Respecto al viario:

- La red viaria se ajusta a la topografía natural y con las orientaciones adecuadas para impactar lo menos posibles en el paisaje, permitiendo que queden resguardadas de los vientos dominantes.
- Todas las vías han de ser arboladas con especies que no requieran de un gran consumo de agua.
- Se deberán utilizar especies vegetales autóctonas para las zonas verdes, y realizar plantaciones con diseños paisajísticos característico de la zona, además de utilizar en sus acabados superficiales composiciones y materiales que permitan la infiltración de las aguas de lluvia y disminuir los coeficientes de escorrentía superficial.
- En los proyectos y en la ejecución de los viarios que linden con el barranco, además de resolver los problemas de tráfico y accesibilidad, se deberá de respetar y mejorar en su trazado el paisaje de las zonas de circulación.
- Los espacios libres que incorporen las zonas comerciales y las zonas verdes deben ser de fácil acceso, para el tránsito peatonal. Además se debe integrar y conectar estas áreas en los recorridos urbanos peatonales y verdes, que se encuentren anexos o muy próximos a dichos espacios libres.

Medidas para mitigar las afecciones por obras:

Respecto a las obras derivadas:

- En los casos en los que los movimientos de tierras den lugar al mantenimiento de grandes superficies que deban mantenerse durante cierto tiempo expuestas a los agentes atmosféricos (vientos y lluvias, principalmente) se tomarán las medidas oportunas, como la revegetación, para evitar los procesos erosivos y su camuflaje con texturas similares a los terrenos colindantes.
- Disminución de las pendientes de los taludes originados, así como su longitud como mecanismo para evitar la erosión por aceleración de la escorrentía superficial.
- Retirar el suelo fértil entre 2 y 3 metros de espesor antes de iniciar las obras en aquellos casos que sea inevitable su ocupación para su posterior reutilización, ya sea por medio de venta directa o por la reutilización en zonas de ajardinamiento o cultivos de otros proyectos.
- Evitar la compactación del suelo seleccionando, en lo posible, con maquinaria ligera y evitando el tránsito o aparcamiento de vehículos en las zonas no diseñadas al efecto.
- Siempre que el tránsito de vehículos pesados se realice por pistas de tierras, éstas deberán ser mojadas previamente para reducir con ello la emisión de partículas a la atmósfera.
- Evitar la contaminación acústica derivada del tránsito de maquinarias de obra. Para ello se pueden aprovechar los obstáculos naturales o instalar pantallas artificiales que eviten la propagación del ruido hacia las zonas más pobladas. También se puede incidir en la organización del tránsito de maquinaria y de vehículos, de manera que se controlen los incrementos de niveles sonoros ocasionados por los mismos.

Medidas para mitigar las afecciones a la atmósfera

Para tratar de minimizar los problemas de contaminación atmosférica se puede optar por dos vías no excluyentes: una disminución en la producción de contaminantes o bien un tratamiento de los mismos una vez generados.

La primera de estas vías supone la realización de modificaciones o mejoras en el proceso o bien la introducción de algún tipo de cambio de materias primas y/o combustibles. Las mejoras de los procesos de producción y operación pueden disminuir la contaminación, mejorar los rendimientos y reducir las inversiones en procesos de tratamiento no productivos. Las modificaciones pueden ser

considerables o menores, para proceder a ellas es interesante en todo caso saber cómo evolucionan las impurezas, conocer a fondo las reacciones para optimizar la forma de operación y conocer las reacciones en condiciones no normales. Los cambios de combustible o de materia prima pueden también conducir a mejoras interesantes en cuanto a la minimización de las emisiones. En lo que a combustible se refiere, tanto su naturaleza como las condiciones del proceso, tienen mucha importancia.

La otra posibilidad, el eliminar los contaminantes una vez generados, implica concentrarlos y retenerlos con equipos adecuados, lo que en última instancia supone una transferencia de la contaminación de un medio a otro, pues produce residuos sólidos o líquidos y puede además suponer un incremento de contaminación atmosférica porque muchos de los equipos depuradores consumen recursos naturales y energía.

Aún así, cabe la posibilidad de una tercera vía, que es la sustitución e inversión por parte de los empresarios y ejecutores del proyecto de urbanización, de la apuesta por energías renovables y la creación de edificios autosuficientes.

Se adoptarán condicionantes específicos según legislación vigente para la instalación de gasolinera.

Respecto al patrimonio arqueológico

Se propone la realización de sondeos arqueológicos en el ámbito de la parcela donde se observa el material arqueológico. El objetivo de esta actuación es averiguar la procedencia de este material arqueológico y en definitiva la potencialidad arqueológica de la parcela.

Los sondeos arqueológicos deben realizarse antes del comienzo de la obra. Para ello, se sectorizará el espacio a sondear (que se a la superficie donde se observa el material arqueológico), se recogerá el material arqueológico de superficie y se ejecutarán los sondeos abriendo zanjas longitudinales a lo largo del espacio sectorizado. Se profundizará en cada zanja hasta llegar al sustrato natural mientras no aparezca ningún resto arqueológico.

En el caso de que se produzca algún hallazgo, este se delimitará y documentará para obtener datos de su alcance, interés y extensión. Se continuará con la

apertura de los sondeos hasta cubrir todo el espacio sectorizado. Para la apertura de los sondeos se utilizarán medios manuales y mecánicos.

Una vez terminados, se redactará un informe-memoria de los trabajos realizados y de los resultados obtenidos y en el caso de que se produjese algún hallazgo, se propondrán las medidas de protección y conservación que se estimen adecuadas para compatibilizar el uso de la parcela con la protección y conservación del patrimonio arqueológico.

Medidas para mitigar las afecciones al paisaje:

- Los proyectos para las zonas comerciales deben destinar unas pequeñas zonas del suelo para la creación espacios libres o jardines con funciones de embellecimiento del paisaje comercial.
- Los proyectos de edificaciones comerciales deberán presentar al ayuntamiento, un fotomontaje o infografía del tramo de calle en la que se vaya a localizar la edificación proyectada y donde se refleje su integración con las construcciones existentes, para evitar la repetición excesiva de edificios o comercios iguales.
- Se deberán unificar los colores que componen los elementos construidos y mobiliario urbano y adecuar, con criterios coherentes de diseños paisajísticos, la arquitectura, vegetación y mobiliario urbano.
- Para mejorar y proteger los atributos que confieran a potenciar el valor rural el tratamiento del espacio urbanizado y edificado procurará restablecer los elementos visuales que configuraban los límites del suelo comercial, utilizando tanto los elementos físicos como los derivados del tratamiento del color, texturas biológicas y formas mixtas, por medio de la utilización de pantallas vegetales compuestas por árboles y arbustos, construcciones de muros bajos de piedras natural o cualquier otro tipo de intervención análoga intentando crear suelos de transición con los suelos colindantes.
- Las especies arboladas a implantar serán adecuadas al entorno para procurar la prolongación de la continuidad visual y paisajística del medio, se potenciaran especies arbóreas autóctonas y propias a entornos xerofíticos, aunque en las áreas más cercanas al barranco se pueden implantar especies hidrófilas.

- Crear interposición de pantallas vegetales para ocultar elementos no integrados paisajísticamente alternando especies como balos (*Plocama pendula*), balillos (*Taeckholmia pinnata*), cardones (*Euphorbia canariensis*), tabaibas (*Euphorbia balsamífera*), tajinaste (*Echium decaisne*i).
- Los vallados comerciales que se realicen deben disponerse de tal manera que no modifique las características tradicionales de entorno, por ello se debe camuflar o minimizar el impacto producido por medio de vegetación que pueda cubrir tales vallados, como pueden ser vegetación de tipo liana, enredaderas o aquellas otras caracterizadas por una gran densidad arbustiva o por medio del adecuado tratamiento de pintura de dichas vallas.
- Dado que las obras de ejecución del suelo comercial pueden afectar a la calidad de la cuenca visual del territorio se llevará a cabo un control de volúmenes, el aspecto exterior de las edificaciones, así como la densidad edificatoria, materiales y sistemas constructivos, colores, de los comercios.
- Salvo justificación técnica o singularidad arquitectónica o de diseño relevante se evitaran instalaciones vistas de ningún tipo en las fachadas o balaustradas de los edificios salvo que están debidamente camufladas en recintos cerrados e integrados. A este respecto, los nuevos edificios que se proyecten contarán con espacios específicos debidamente integrados en las fachadas destinados al soporte de la actividad publicitaria, a los apartados del aire acondicionado, a los armarios de las instalaciones de servicios urbanos, a la señalización de las alarmas de seguridad y cuantos otros elementos puedan surgir como consecuencia de las obras y la utilización posterior del edificio.
- Los aparcamientos deberán resolver su impacto visual, con la implantación de pérgolas con vegetación en su parte superior o con arbolado de gran porte horizontal por cada cinco plazas de aparcamientos.

Medidas para mitigar el cambio climático

El clima es un fenómeno planetario que tiene su expresión a escala local. Las medidas y actuaciones en el ámbito local para mitigar el cambio climático deben ir orientados en los siguientes aspectos:

- Gestión energética
- planificación urbanística y edificación sostenible

- movilidad
- gestión de residuos
- gestión eficiente del agua.

Todo ello con una marcada labor de sensibilización y concienciación social.

Las propuestas que a continuación se señalan son de orden genérico y se podrán adoptar parcialmente en los diferentes proyectos de edificación o de urbanización dentro del Plan Parcial.

De manera generalizada, será conveniente no obstante tener presente la siguiente medida:

- Los retranqueos y espacios libres entre las instalaciones tendrán la dimensión adecuada de los anchos para garantizar que se den las condiciones ambientales adecuadas (nivel de soleamiento o umbría adecuada) idóneas tanto en el paisaje, como para la vegetación y jardines como para intentar orientar las edificaciones y almacenes hacia el máximo aprovechamiento de las energías naturales, tales como la solar y la térmica, para permitir incorporar tecnologías para un abastecimiento propio de energías y para la propia climatización, eficiencia energética, calefacción y disponibilidad de agua caliente de los edificios.

Otras medidas son las siguientes:

- Aplicación de criterios bioclimáticos al urbanismo y a la edificación.
- Establecimiento de espacios libres de circulación a motor por combustión; solo vehículos electricos y ciclos de pedaleo.
- Instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos.
- Instalación de parquímetros alimentados por placas fotovoltaicas
- Adecuación del alumbrado público a la Ley de calidad del aíre y de la atmósfera y a los criterios para la protección de la avifauna
- Instalación de placas solares fotovoltaicas y captadores solares térmicos en todos los establecimientos que pudiera asumirlos.

13 MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL

Para el seguimiento de las medidas correctoras durante la ejecución de las obras el promotor del desarrollo del Plan Parcial se establece un programa de seguimiento ambiental.

Los objetivos del seguimiento asociado al Plan Parcial SUSNO-T2 pueden definirse en los siguientes aspectos:

- Implementar en los aspectos relacionados con el Plan Parcial y el desarrollo de sus determinaciones el Programa de Seguimiento Ambiental del Plan General de Ordenación de Ingenio.
- Comprobar la realidad sobre los efectos previsibles de la ordenación en el medio ambiente del Sector.
- Derivar el análisis continuado de la incidencia ambiental en el desarrollo efectivo de los proyectos de ejecución para una adecuada gestión de los riesgos y efectos no previstos.
- Garantizar la identificación y aplicación de las medidas ambientales corrección durante la aplicación o desarrollo del Plan Parcial.
- Llevar a cabo un seguimiento directo y constante, a través de una red de vigilancia, de todas aquellas fases de las obras que dispongan de condicionado ambiental, de manera que se garantice el cumplimiento de las medidas de protección ambiental prescritas.
- Verificar la correcta aplicación de las medidas de prevención y corrección de impactos ambientales.
- Dictaminar la bondad de las valoraciones previstas en la Evaluación Ambiental Estrategica de modo que se determine el grado de certeza entre las afecciones reales y las previstas en el proyecto.

Este programa de seguimiento deberá establecer un sistema de verificación ambiental para el adecuado cumplimiento de las medidas previstas; para ello, se contará en el equipo de trabajo con un técnico ambiental que supervise el seguimiento y verificación del cumplimiento de las medidas ambientales establecidas en cada una de las actuaciones de las obras proyectadas y a ejecutar.

De acuerdo a ello se establecen los siguientes indicadores de referencia en el adecuado desarrollo del Plan Parcial, en cuanto a las previsiones de la presente evaluación ambiental y sus medidas:

Atmósfera:

Restricción de emisiones de sustancias contaminantes y potencialmente alteradoras de la calidad del aire como consecuencia de usos industriales, comerciales o por intensidad del tráfico viario.

Agua:

Correcto dimensionamiento y plena capacidad de la infraestructura general de abastecimiento y tratamiento de aguas consumida por la población establecida en las urbanizaciones del sector.

Residuos:

Correcta capacidad de la infraestructura general de recogida, gestión y tratamiento de residuos generados por el desarrollo de las urbanizaciones del sector y por la población usuaria.

Ruidos:

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

Energía:

- Plena capacidad de la infraestructura general de abastecimiento de energía eléctrica consumida por la población usuaria de la urbanización.
- Adecuación de los inmuebles para el potencial abastecimiento energético mediante fuentes alternativas.

Movilidad

Correcto dimensionamiento de la infraestructura viaria, incluyendo pasarelas ciclo-peatonales y adecuada dotación de medios de transporte público.

Biodiversidad:

- Valor “0” en el número de especies botánicas y faunísticas integradas en alguno de los catálogos oficiales de amenaza o protegidas por alguno de los instrumentos legislativos de ámbito regional, estatal o comunitario.
- Valor “0” en el número de especies exóticas invasoras botánicas a utilizar en el ajardinamiento de posibles espacios libres interiores.
- Mínimo de un 60% de especies de carácter autóctono a utilizar en el ajardinamiento de posibles espacios libres interiores.

Protección de valores ambientales integrados en el ámbito de la ordenación del Plan Parcial:

- Valor “0” en ámbitos recogidos en la Red Regional de Espacios protegidos.
- Valor “0” en ámbitos delimitados como lugar de importancia comunitaria o zona especial de conservación de la Red Natura 2000.
- Valor “0” en conjuntos incluidos en la Directiva Hábitats en zonas terrestres.
- Valor “0” en conjuntos incluidos en los áreas de interés recogidos en el PIOGC.

Coherencia con normativa de protección de valores ambientales y paisajísticos:

- Con las Directrices de Ordenación General de Canarias
- Con el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria
- Con el Plan General de Ordenación de Ingenio
- Con las Normas urbanísticas (paisaje urbano)

Valores socioeconómicos:

Estímulo del empleo local en el sector de la construcción durante la etapa de desarrollo de la urbanización y en los sectores sanitario y comercial durante la etapa de funcionamiento de las urbanizaciones establecidas en el sector.

14 GRUPO DE TRABAJO

Dracaena Consultoría y Proyectos Ambientales S.L.

Marian Martínez Izquierdo. Técnica superior en Ingeniería y gestión ambiental. Licenciada en Ciencias del Mar. DNI 77506540J

Cartografía:
David Suárez. Experto en SIG.

Las Palmas de Gran Canaria a 26 de junio de 2019

77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722)

Firmado digitalmente por 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722)
Fecha: 2019.07.11 09:46:48 +01'00'

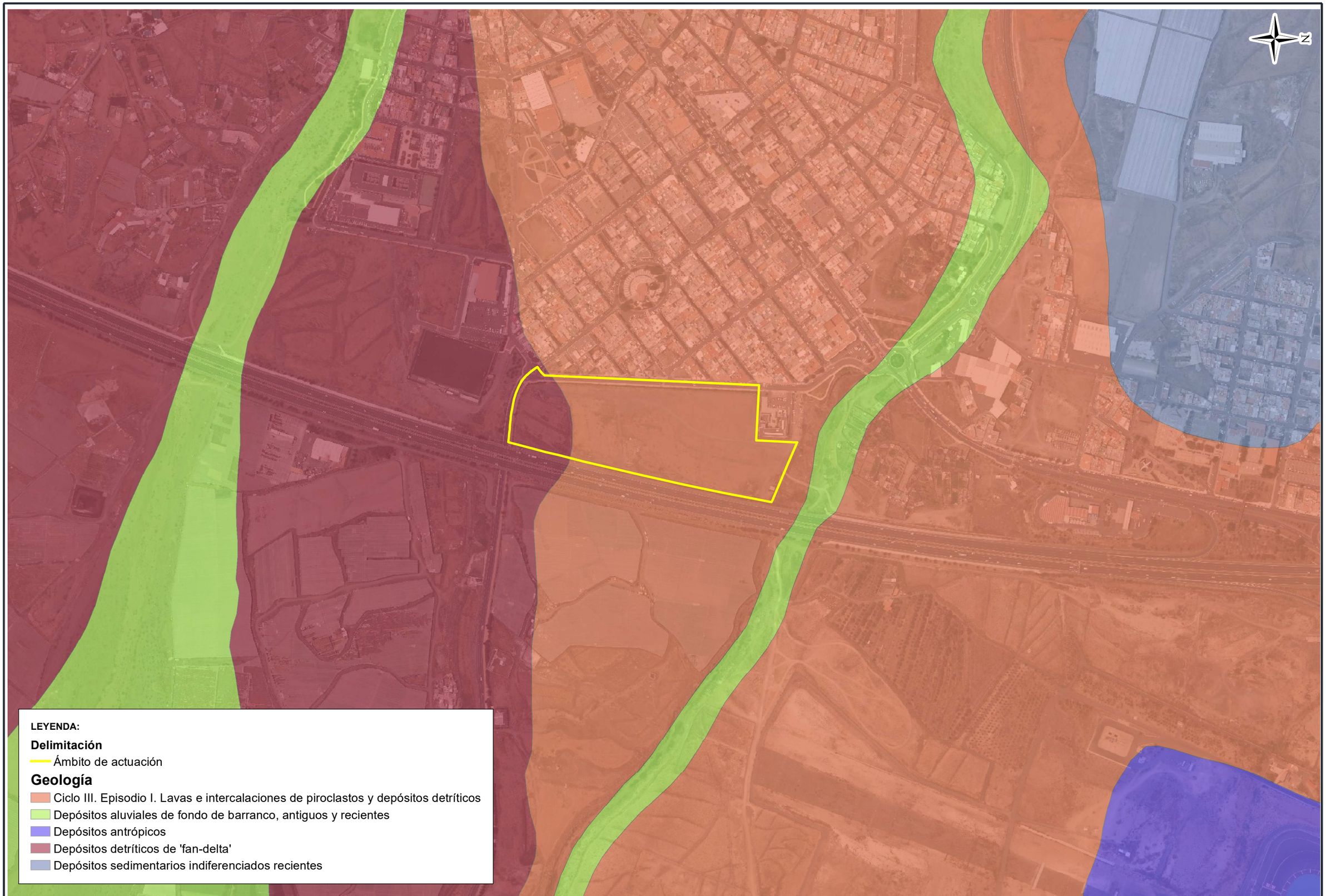
Fdo: Marian Martínez Izquierdo
Licenciada en Ciencias del Mar/Consultora ambiental
DNI:77506540J

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PP SUSNO LA JURADA

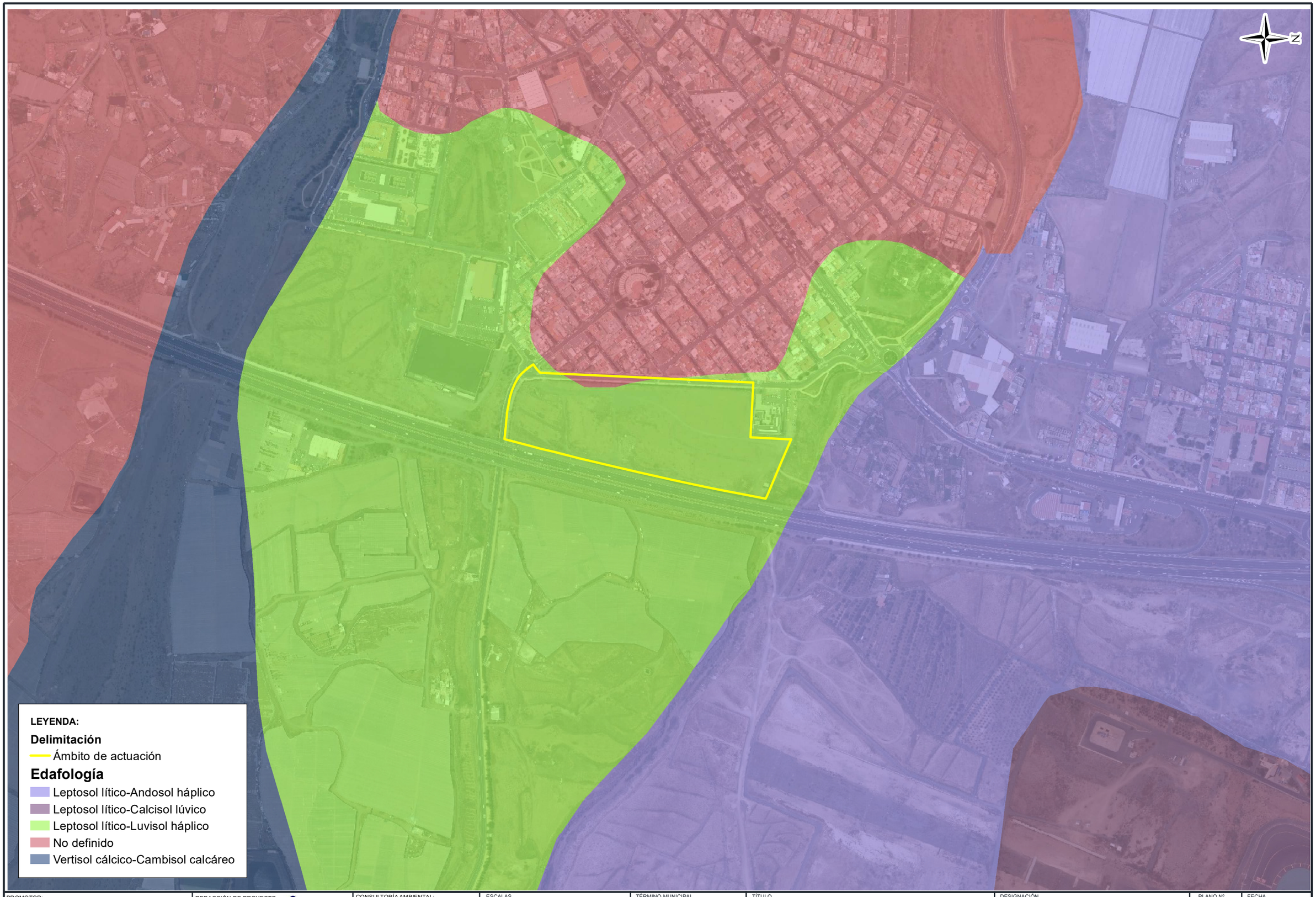
ANEXO 1 CARTOGRÁFICO.

1. Situación y emplazamiento
2. Geología
3. Edafología
4. Vegetación actual.
5. Vegetación potencial.
6. Patrimonio
7. Hábitats de interés comunitario.
8. Zonas de Especial Conservación.
9. Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos
10. Usos del suelo.
11. Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.
12. Alternativas:
    - 12.1. Alternativa A
    - 12.2. Alternativa B
    - 12.3. Alternativa C
13. Mapas Estratégicos de Carreteras (2012):
    - 13.1. Día
    - 13.2. Tarde
    - 13.3. Noche
14. Servidumbres acústicas del Aeropuerto:
    - 14.1. Día
    - 14.2. Noche
15. Servidumbres aeronáuticas (Operaciones y aeródromo)

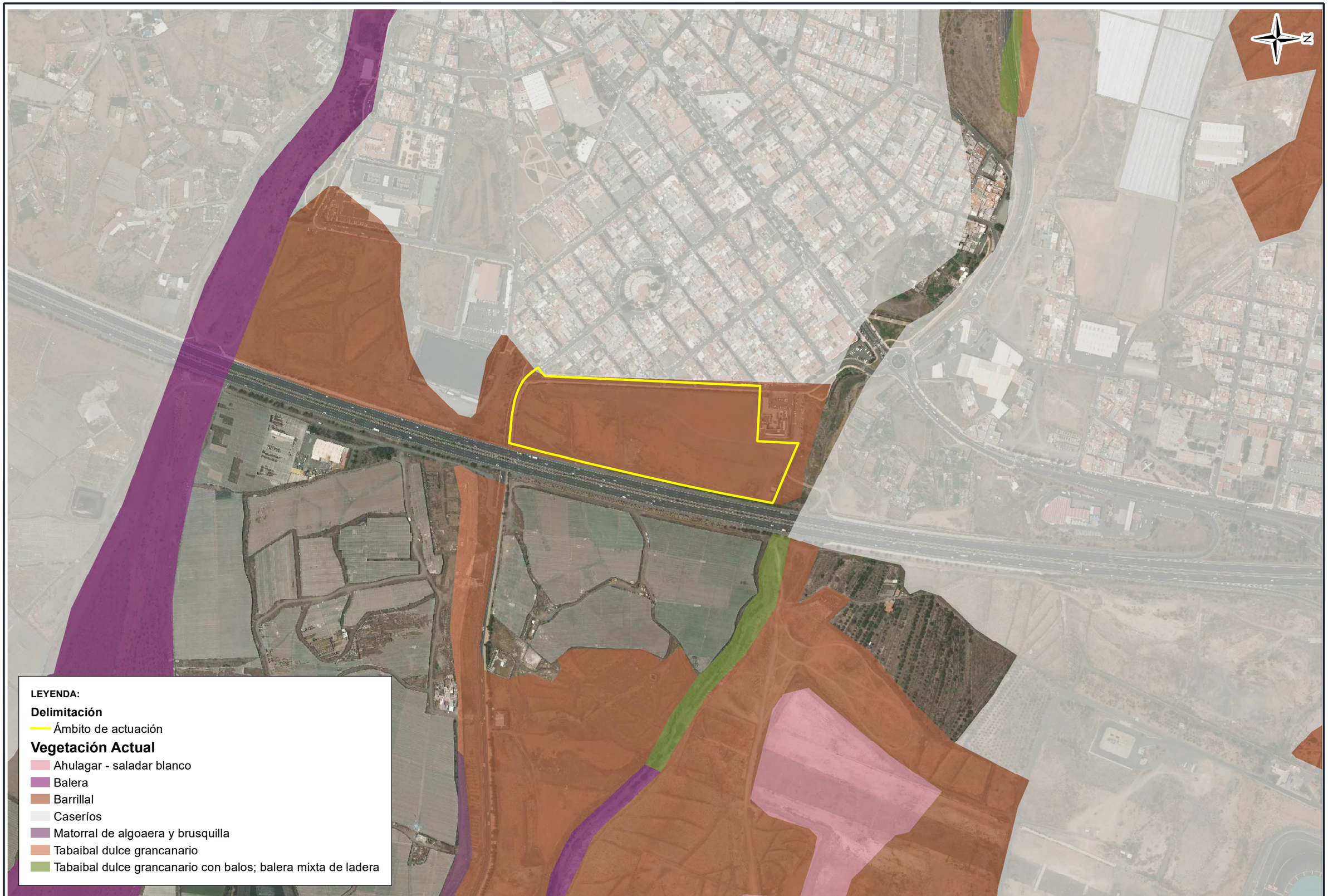
PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) — DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 37,5 75 150 225 300 Metros — DIN-A3 ORIGINALES 1:7.500 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: **LOCALIZACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO**	PLANO Nº: **1**	FECHA: JUNIO 2019 — HOJA..1..DE..1..



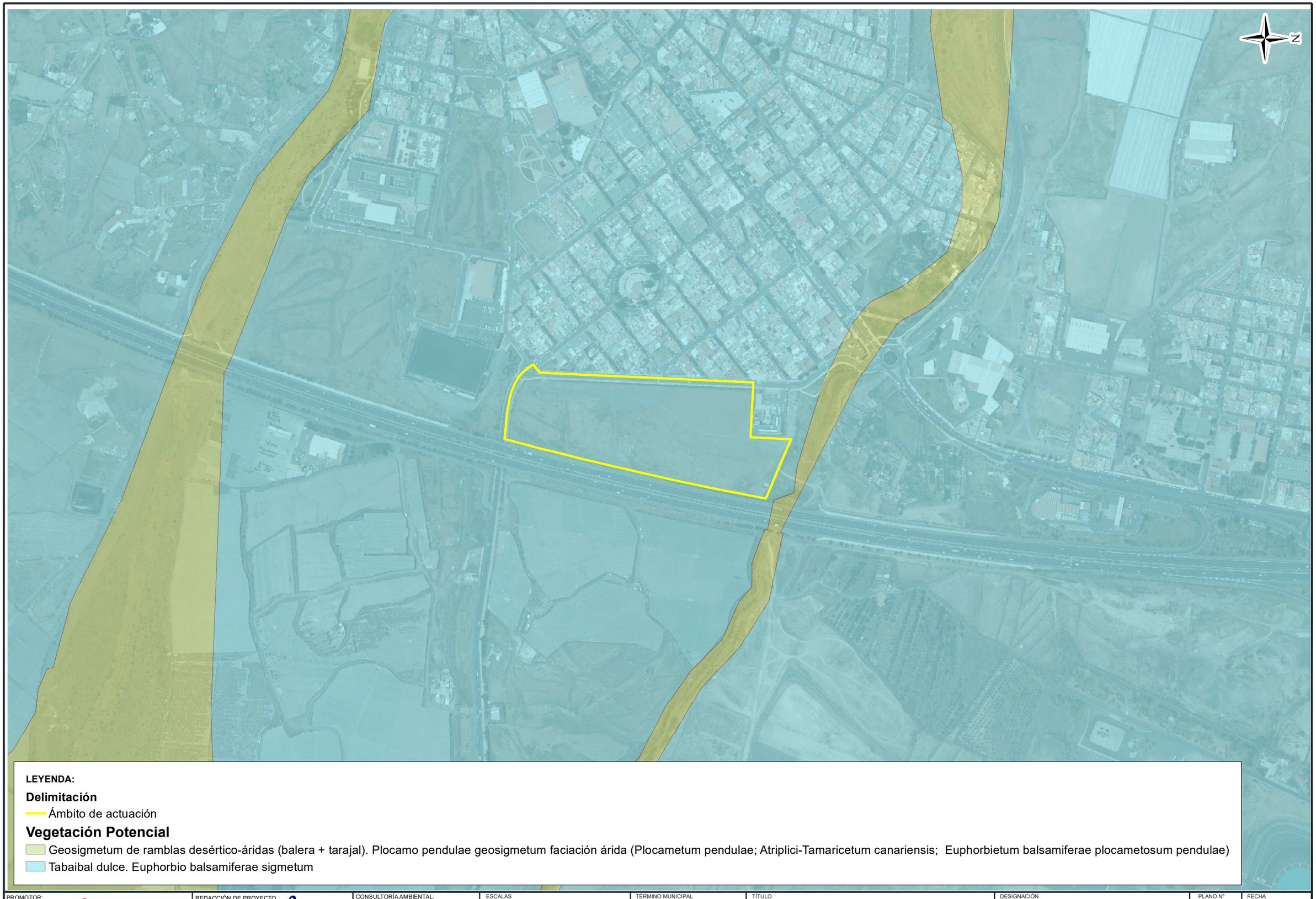
PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: 876084722) DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 25 50 100 150 200 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: GEOLOGÍA	PLANO Nº: 2	FECHA: JUNIO 2019; HOJA..1..DE...1..



PROMOTOR:	REDACCIÓN DE PROYECTO	CONSULTORÍA AMBIENTAL:	ESCALAS	TÉRMINO MUNICIPAL	TÍTULO	DESIGNACIÓN	PLANO Nº	FECHA
SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	GIPIC	77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) Firmado digitalmente por 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) Fecha: 2019.07.31 09:40:13 +01'00' DRACAENA consultoría ambiental	0 25 50 100 150 200 Metros DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	INGENIO	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	EDAFOLOGÍA	3	JUNIO 2019 HOJA..1..DE..1..



PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 25 50 100 150 200 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: VEGETACIÓN ACTUAL	PLANO Nº: 4 / FECHA: JUNIO 2019 / HOJA..1..DE..1..



LEYENDA:

Delimitación

Ámbito de actuación

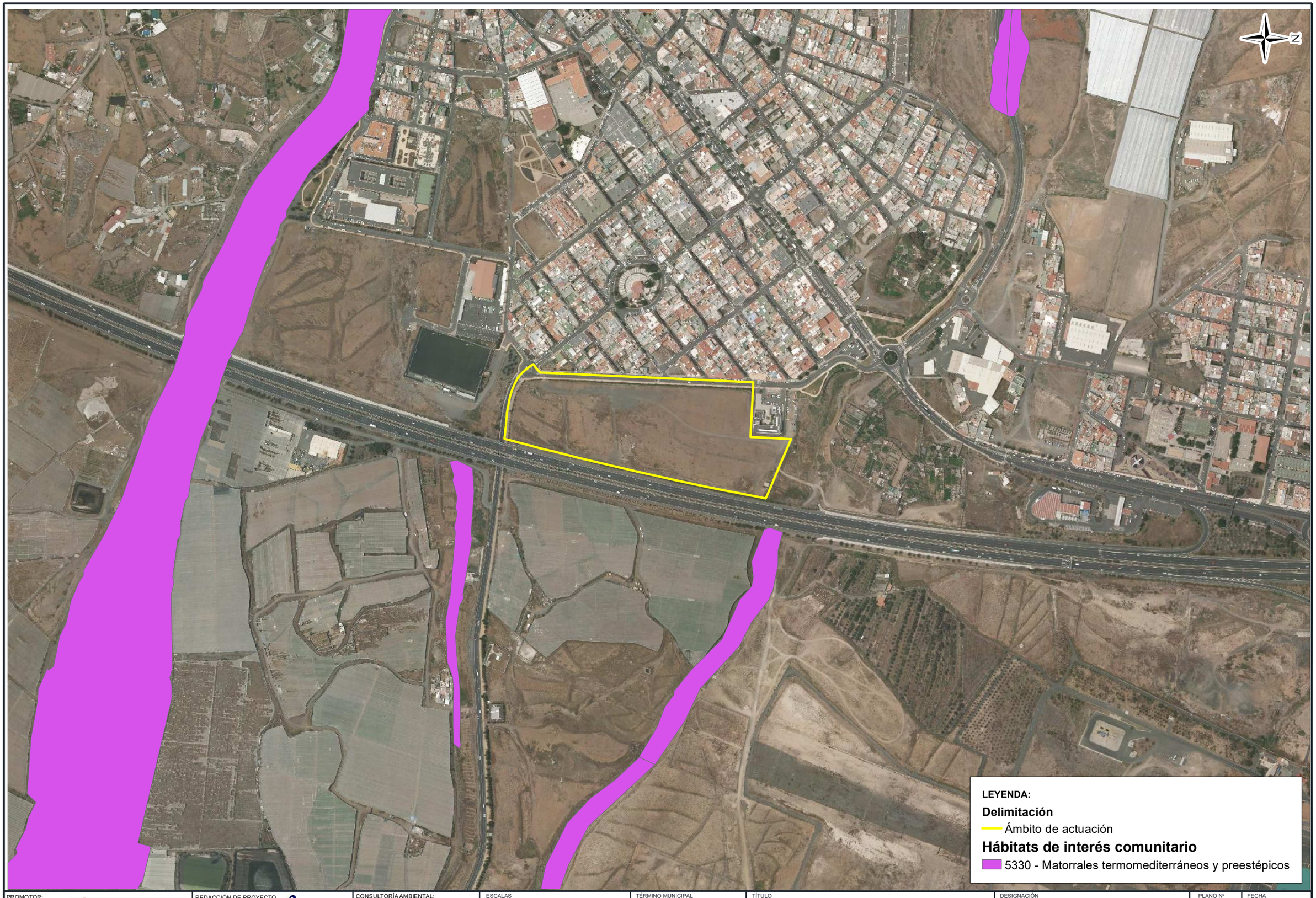
Vegetación Potencial

Geosigmetum de ramblas desértico-áridas (balera + tarajal). Plocamo pendulae geosigmetum faciación árida (Plocametum pendulae; Atriplici-Tamaricetum canariensis; Euphorbietum balsamiferae plocametosum pendulae)

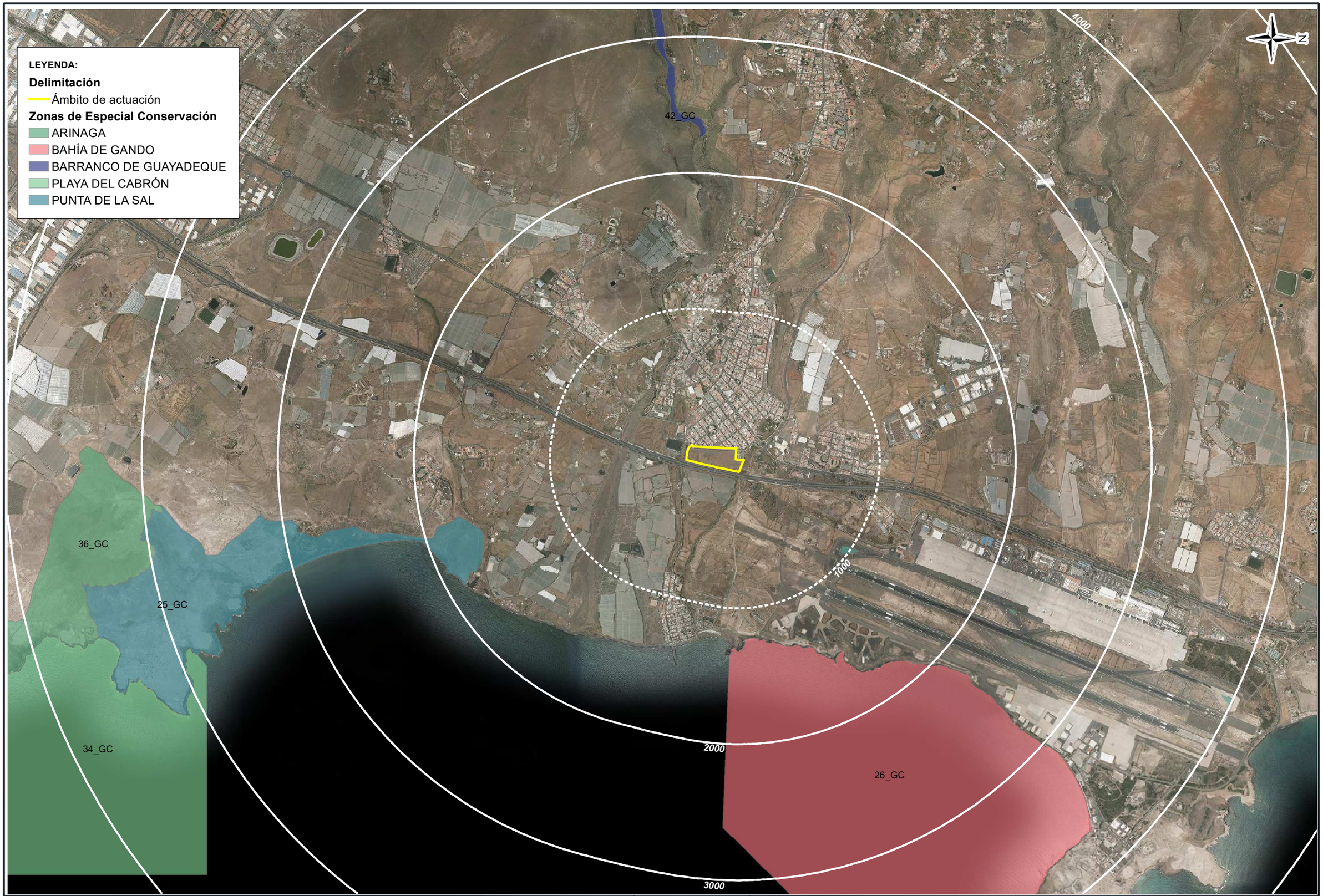
Tabaibal dulce. Euphorbio balsamiferae sigmetum

PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) — DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 25 50 100 150 200 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: VEGETACIÓN ACTUAL	PLANO Nº: 5	FECHA: JUNIO 2019; HOJA..1..DE..1..

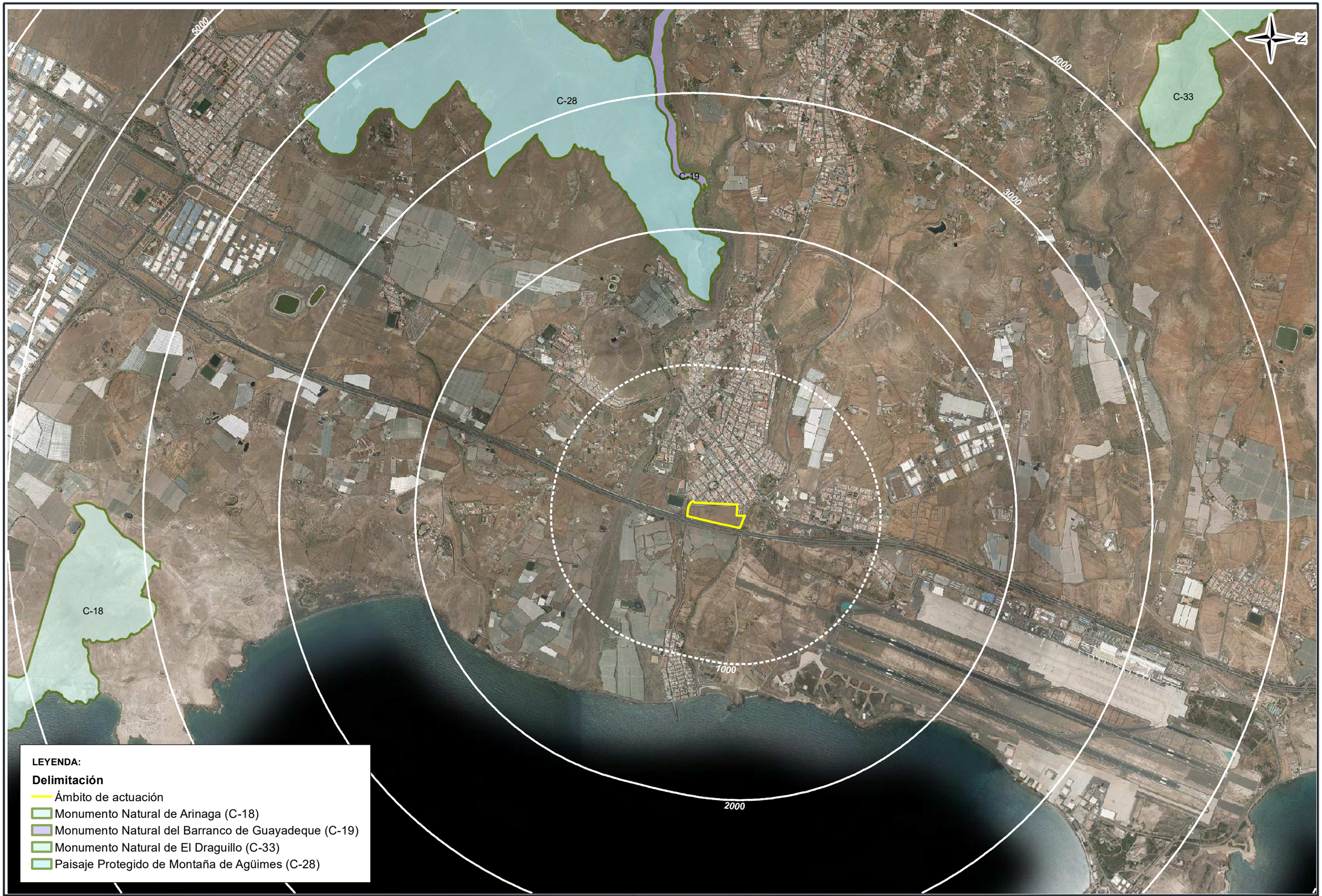
PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 20 40 80 120 160 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PATRIMONIO	PLANO Nº: 6	FECHA: JUNIO 2019; HOJA..1..DE..1..



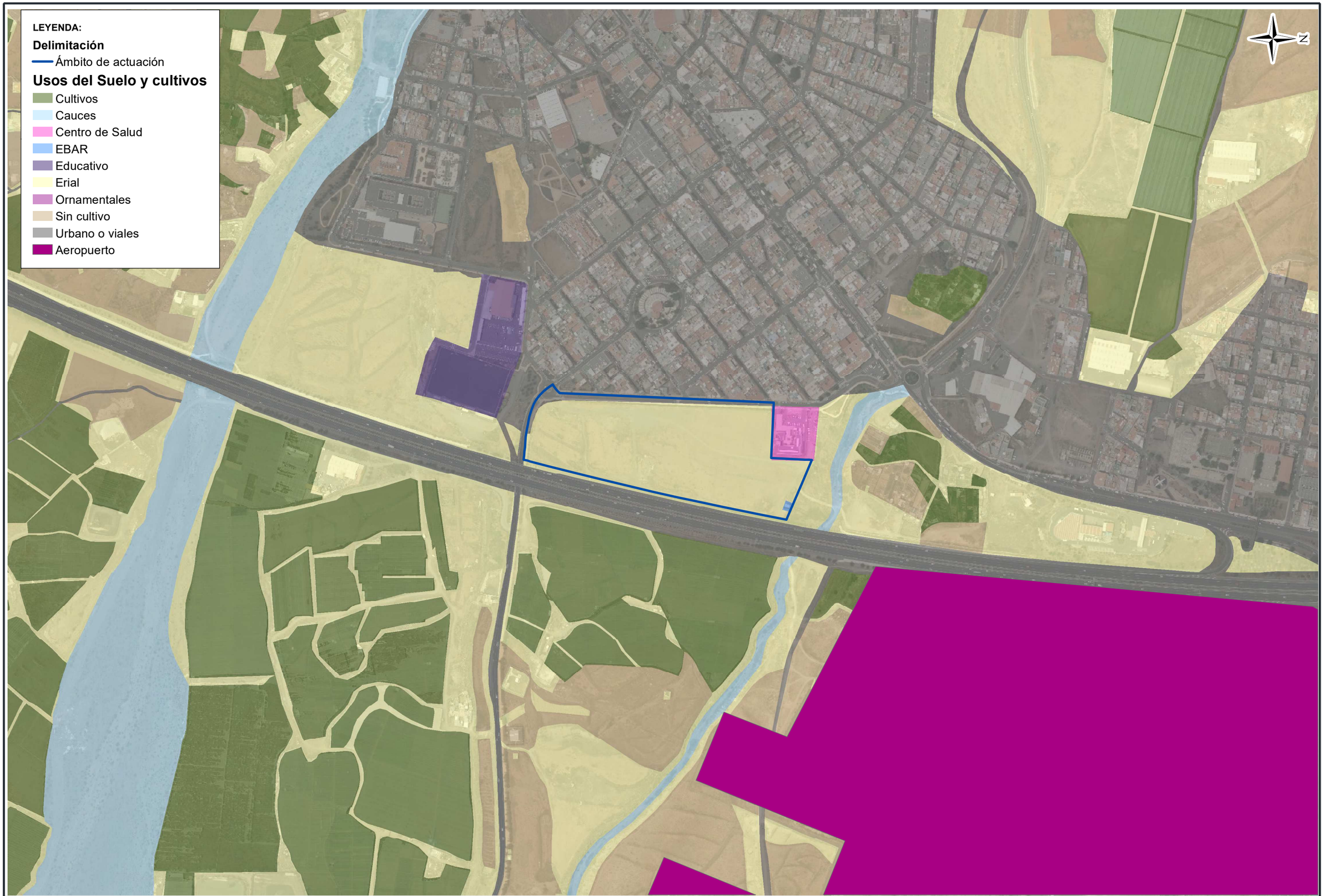
PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) — DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 25 50 100 150 200 Metros — DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO	PLANO Nº: 7 — FECHA: JUNIO 2019 — HOJA..1..DE..1..



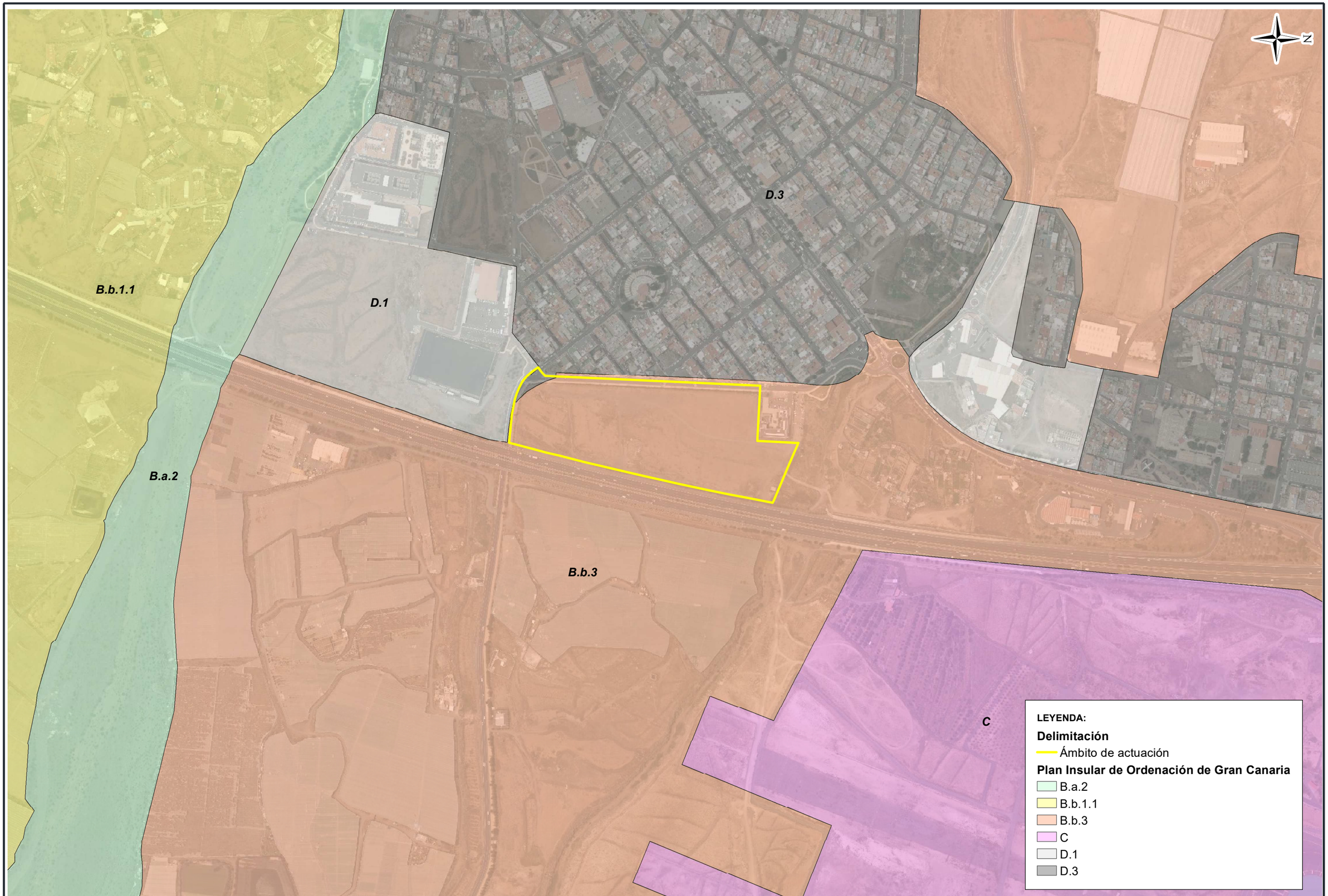
PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 125 250 500 750 1.000 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:25.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: ZONAS DE ESPECIAL CONSERVACIÓN	PLANO Nº: 8 / FECHA: JUNIO 2019 / HOJA..1..DE..1..



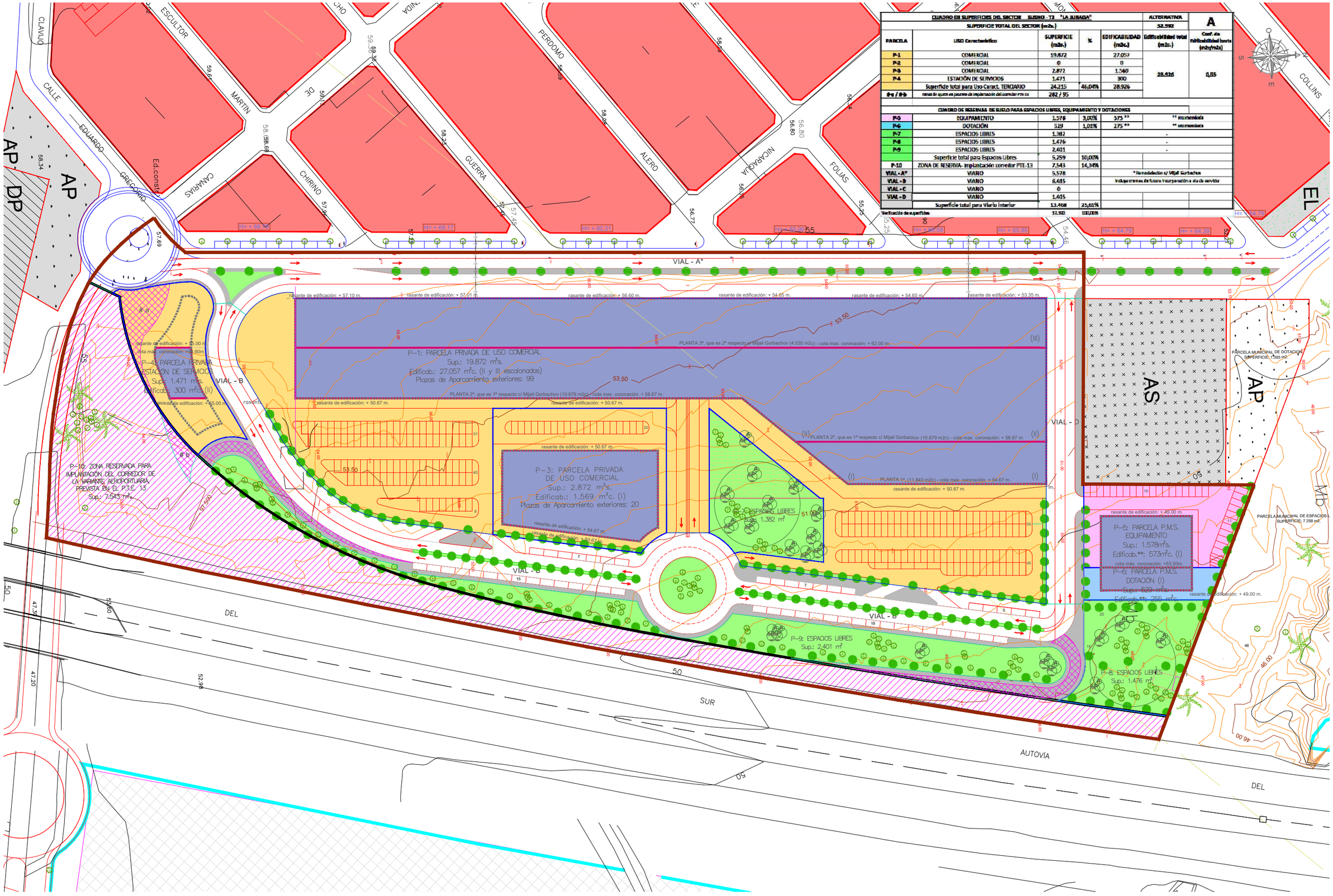
PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) — DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 125 250 500 750 1.000 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:25.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: RED CANARIA DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS	PLANO Nº: 9 — FECHA: JUNIO 2019 — HOJA..1..DE...1..



PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) — DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 20 40 80 120 160 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: **DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"**	DESIGNACIÓN: **USOS DEL SUELO**	PLANO Nº: **10**	FECHA: JUNIO 2019; HOJA..1..DE..1..



PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 25 50 100 150 200 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA	PLANO Nº: 11 / FECHA: JUNIO 2019 / HOJA..1..DE..1..



CUADRO DE SUPERFICIES DEL SECTOR SUSNO - T2 "LA JURADA"					ALTERNATIVA	A
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (m2s.)					52.592	
PARCELA	USO Característico	SUPERFICIE (m2s.)	%	EDIFICABILIDAD (m2c.)	Edificabilidad total (m2c.)	Coef. de Edificabilidad bruta (m2c/m2s)
P-1	COMERCIAL	19.872		27.057	28.926	0,55
P-2	COMERCIAL	0		0		
P-3	COMERCIAL	2.872		1.569		
P-4	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.471		300		
	Superficie total para Uso Caract. TERCIARIO	24.215	46,04%	28.926		
#a / #b	zonas de apuros en posesión de implantación del corredor PTE-13	282 / 95				
CUADRO DE RESERVAS DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES, EQUIPAMIENTO Y DOTACIONES						
P-5	EQUIPAMIENTO	1.578	3,00%	575 **	** recomendada	
P-6	DOTACIÓN	529	1,01%	275 **	** recomendada	
P-7	ESPACIOS LIBRES	1.382		-		
P-8	ESPACIOS LIBRES	1.476		-		
P-9	ESPACIOS LIBRES	2.401		-		
	Superficie total para Espacios Libres	5.259	10,00%			
P-10	ZONA DE RESERVA- implantación corredor PTE-13	7.543	14,34%			
VIAL - A*	VIARIO	5.578		* Remodelación c/ Mijail Gorbachov		
VIAL - B	VIARIO	6.485		Incluye tramos de futura incorporación a vía de servicio		
VIAL - C	VIARIO	0				
VIAL - D	VIARIO	1.405				
	Superficie total para Viario interior	13.468	25,61%			
Verificación de superficies		52.592	100,00%			

PROMOTOR	EL INGENIERO AUTOR	EMPRESA CONSULTORA	ESCALAS	TÉRMINO MUNICIPAL	TÍTULO	DESIGNACIÓN	PLANO Nº	FECHA
SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	GIPIC	1/600 DIN A-1 ORIGINALES; 0 10 20 30 m; 5 GRÁFICAS	INGENIO	"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	ALTERNATIVA A	12.1.	JUNIO 2019; HOJA 1 DE 1

CUADRO DE SUPERFICIES DEL SECTOR SUSNO - T2 "LA JURADA"					ALTERNATIVA	B
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (m2s.)					93.383	
PARCELA	USO Característico	SUPERFICIE (m2s.)	%	EDIFICABILIDAD (m2c.)	Edificabilidad total (m2c.)	Cond. de Edificabilidad bruta (m2c/m2s)
P-1	COMERCIAL	8.263		12.579	28.450	0,54
P-2	COMERCIAL	10.219		14.002		
P-3	COMERCIAL	2.872		1.569		
P-4	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.471		300		
	Superficie total para Uso Caract. TERCIARIO	22.825	43,40%	28.450		
8-a / 8-b	accesos de apoyo a la ejecución de la glorieta P.M.S.S.	282 / 55				
CUADRO DE RESERVAS DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES, EQUIPAMIENTO Y RESTACIONES						
P-5	EQUIPAMIENTO	1.578	3,00%	573 **	** recomendable	
P-6	DOTACIÓN	529	1,01%	273 **	** recomendable	
P-7	ESPACIOS LIBRES	1.382		-		
P-8	ESPACIOS LIBRES	1.476		-		
P-9	ESPACIOS LIBRES	2.401		-		
	Superficie total para Espacios Libres	5.259	10,00%			
P-10	ZONA DE RESERVA- Implantación corredor PTE-13	7.543	14,34%			
VIAL - A*	VIARIO	5.903			* Remodelación c/ Mijail Gorbachov	
VIAL - B	VIARIO	6.485			Incluye tramo de futura incorporación a vía de servicio	
VIAL - C	VIARIO	1.065				
VIAL - D	VIARIO	1.405				
	Superficie total para Viario interior	14.858	28,25%			
Verificación de superficies		35.525	100,00%			

P-1: PARCELA PRIVADA DE USO COMERCIAL
Sup.: 8.263 m²s.
Edificab.: 12.579 m²c. (II y III escalonadas)
Plazas de Aparcamiento exteriores: 99

P-2: PARCELA PRIVADA DE USO COMERCIAL
Sup.: 10.219 m²s.
Edificab.: 14.002 m²c. (I, II y III escalonadas)
Plazas de Aparcamiento exteriores: 101

P-3: PARCELA PRIVADA DE USO COMERCIAL
Sup.: 2.872 m²s.
Edificab.: 1.569 m²c. (I)
Plazas de Aparcamiento exteriores: 20

P-4: PARCELA PRIVADA ESTACIÓN DE SERVICIOS
Sup.: 1.471 m²s.
Edificab.: 300 m²c. (II)

P-5: PARCELA P.M.S. EQUIPAMIENTO
Sup.: 1.578m²s.
Edificab.**: 573m²c. (I)

P-6: PARCELA P.M.S. DOTACIÓN (I)
Sup.: 529 m²s.
Edificab.**: 255 m²c.

P-7: ESPACIOS LIBRES
Sup.: 1.382 m²

P-8: ESPACIOS LIBRES
Sup.: 1.476 m²

P-9: ESPACIOS LIBRES
Sup.: 2.401 m²

P-10: ZONA RESERVADA PARA IMPLANTACIÓN DEL CORREDOR DE LA VARIANTE AEROPORTUARIA PREVISTA EN EL P.T.E. 13
Sup.: 7.543 m²s.

PARCELA MUNICIPAL DE DOTACIÓN SUPERFICIE: 1.393 m2.

PARCELA MUNICIPAL DE ESPACIOS L SUPERFICIE: 7.258 m2.

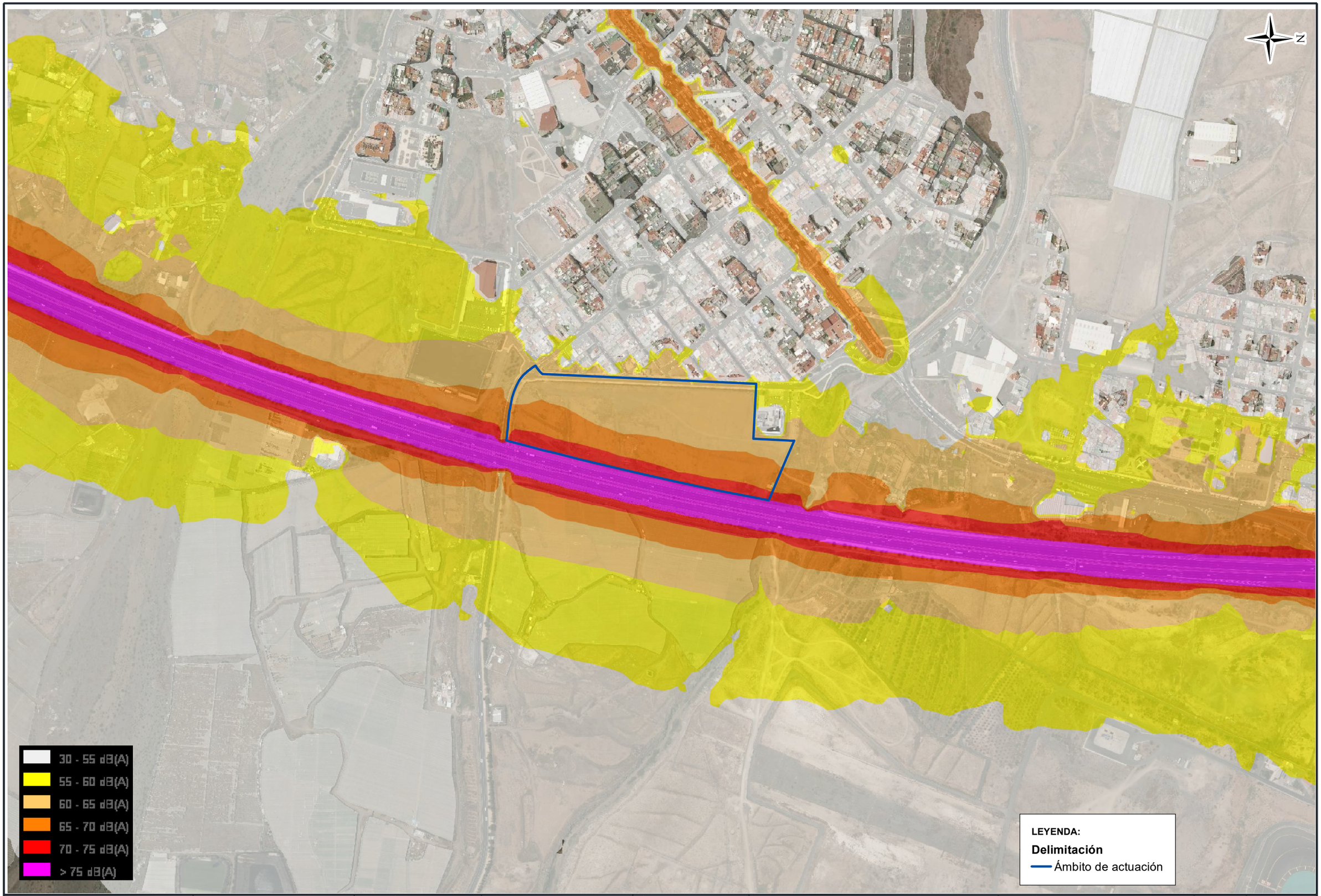
PROMOTOR	EL INGENIERO AUTOR	EMPRESA CONSULTORA	ESCALAS	TÉRMINO MUNICIPAL	TÍTULO	DESIGNACIÓN	PLANO Nº	FECHA
SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	GIPIC	1/600 0 10 20 30 m 5 DIN A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	INGENIO	"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"	ALTERNATIVA B	12.2.	JUNIO 2019 HOJA 1 DE 1

CUADRO DE SUPERFICIES DEL SECTOR - SUSNO - T2 "LA JURADA"					ALTERNATIVA	C
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR [m2s.]					53.992	
PARCELA	USO Característico	SUPERFICIE [m2s.]	%	EDIFICABILIDAD [m2c.]	Edificabilidad total [m2c.]	Densidad de Edificabilidad bruta [m2c/m2s]
P-1	COMERCIAL	8.342		12.813	28.028	0,52
P-2	COMERCIAL	10.299		14.244		
P-3	COMERCIAL	2.872		1.569		
P-4	ESTACIÓN DE SERVICIOS	1.471		300		
	Superficie total para Uso Caract. TERCIARIO	22.986	43,71%	28.926		
5-a / 5-b	ZONAS DE ESPACIOS LIBRES DE PROTECCIÓN DE LA AUTOVÍA P.T.E.	285 / 95				

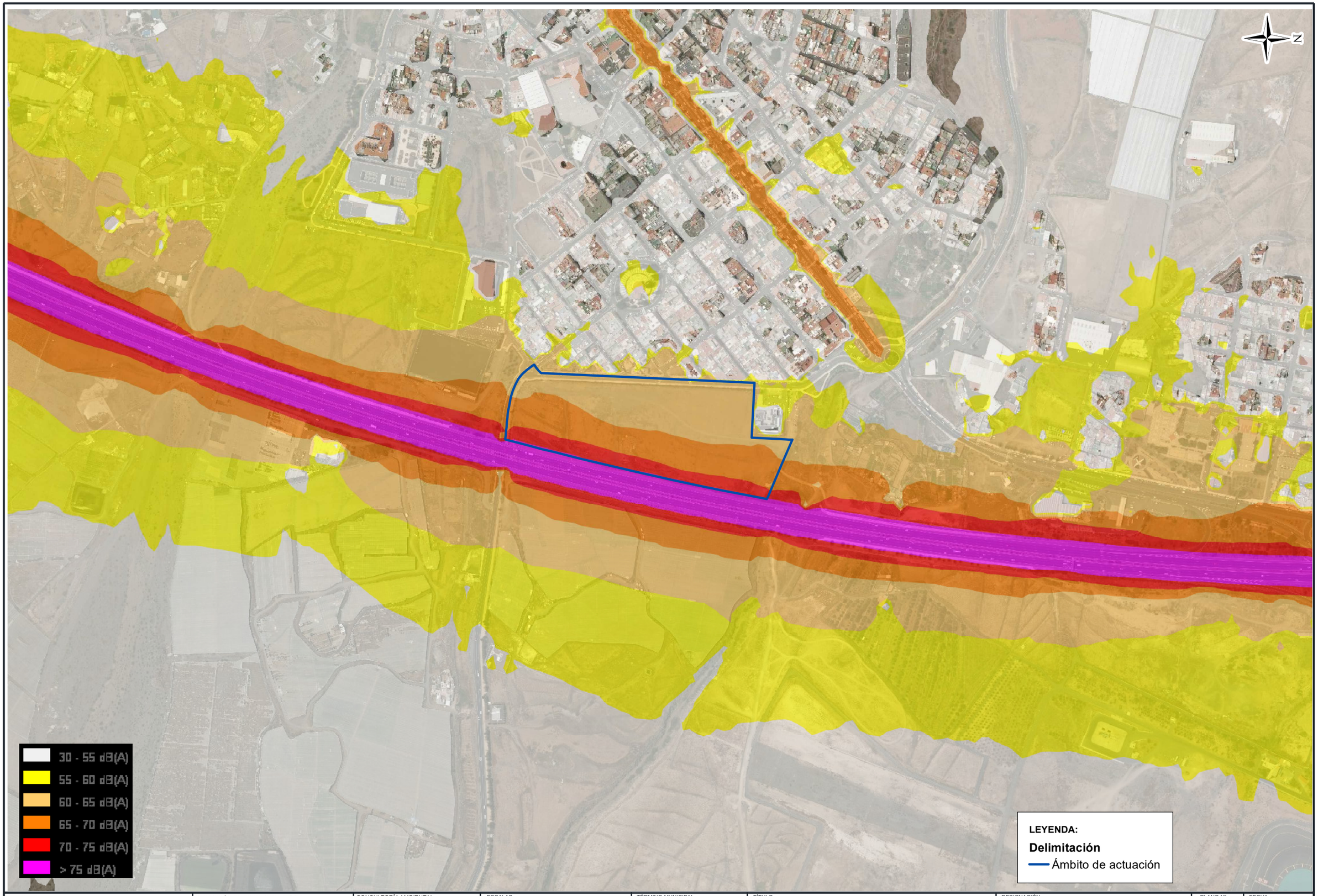
ESTUDIO DE RESERVAS DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES, EQUIPAMIENTO Y DOTACIONES					
P-5	EQUIPAMIENTO	1.578	3,00%	575 **	** recomendado
P-6	DOTACIÓN	529	1,01%	255 **	** recomendado
P-7	ESPACIOS LIBRES	2.539		-	
P-8	ESPACIOS LIBRES	721		-	
P-9	ESPACIOS LIBRES	2.280		-	
	Superficie total para Espacios Libres	5.250	10,00%		
P-10	ZONA DE RESERVA- Implantación corredor PTE-13	7.543	14,34%	-	
VIAL - A*	VIARIO	5.578		* Permitiendo el Nivel Ordinario	
VIAL - B	VIARIO	8.425		Incluye tramo de Sisma incorporado a vía de servicio	
VIAL - C	VIARIO	1.791			
VIAL - D	VIARIO	1.405			
	Superficie total para Viario	14.827	27,25%		
Verificación de superficies		52.562	100,00%		

PROMOTOR	EL INGENIERO AUTOR	EMPRESA CONSULTORA	ESCALAS	TÉRMINO MUNICIPAL	TÍTULO
SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	GIPIC	1/600 0 10 20 30 m 5 DIN A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	INGENIO	"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

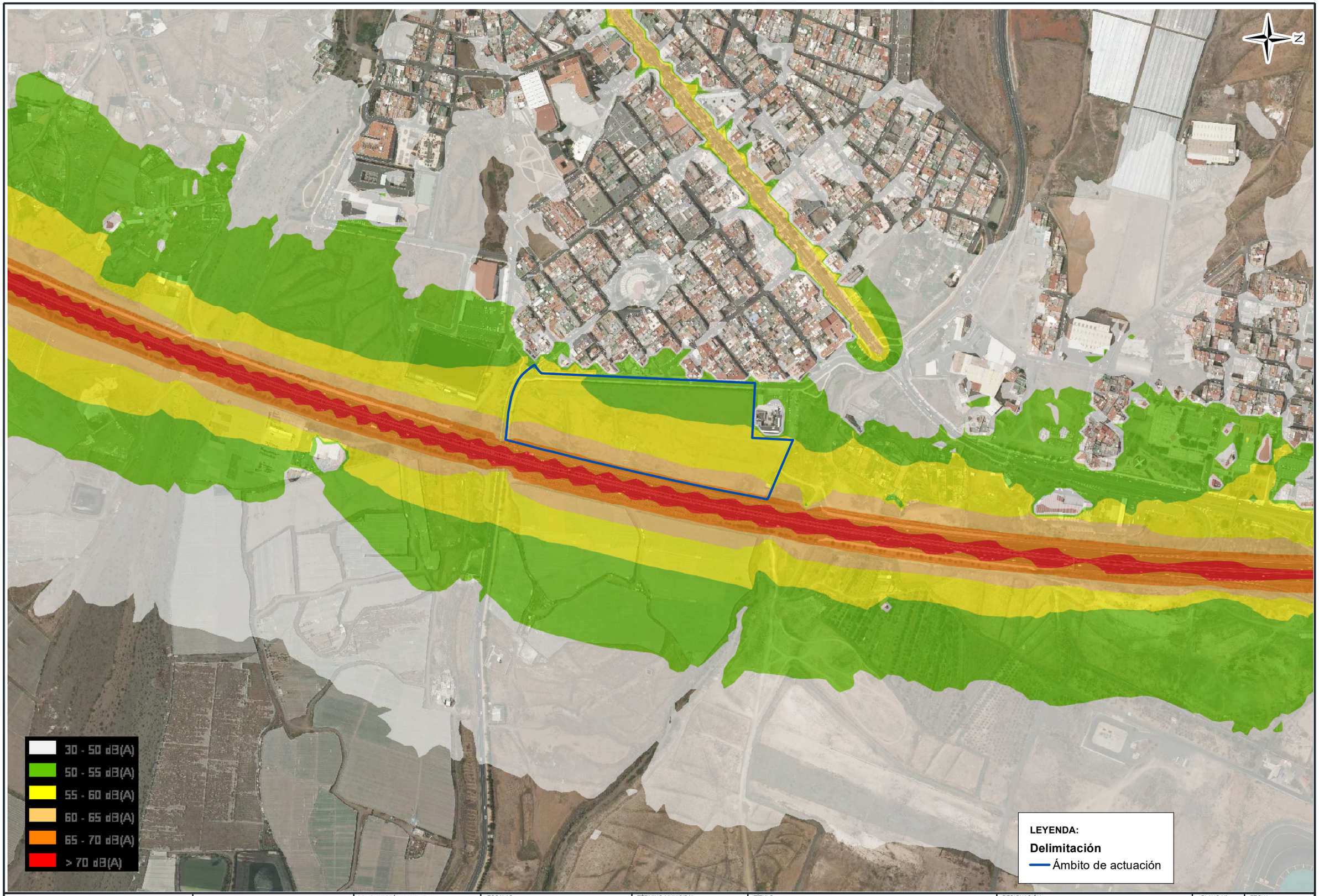
DESIGNACIÓN	PLANO Nº	FECHA
ALTERNATIVA C	12.3.	JUNIO 2019
		HOJA 1 DE 1



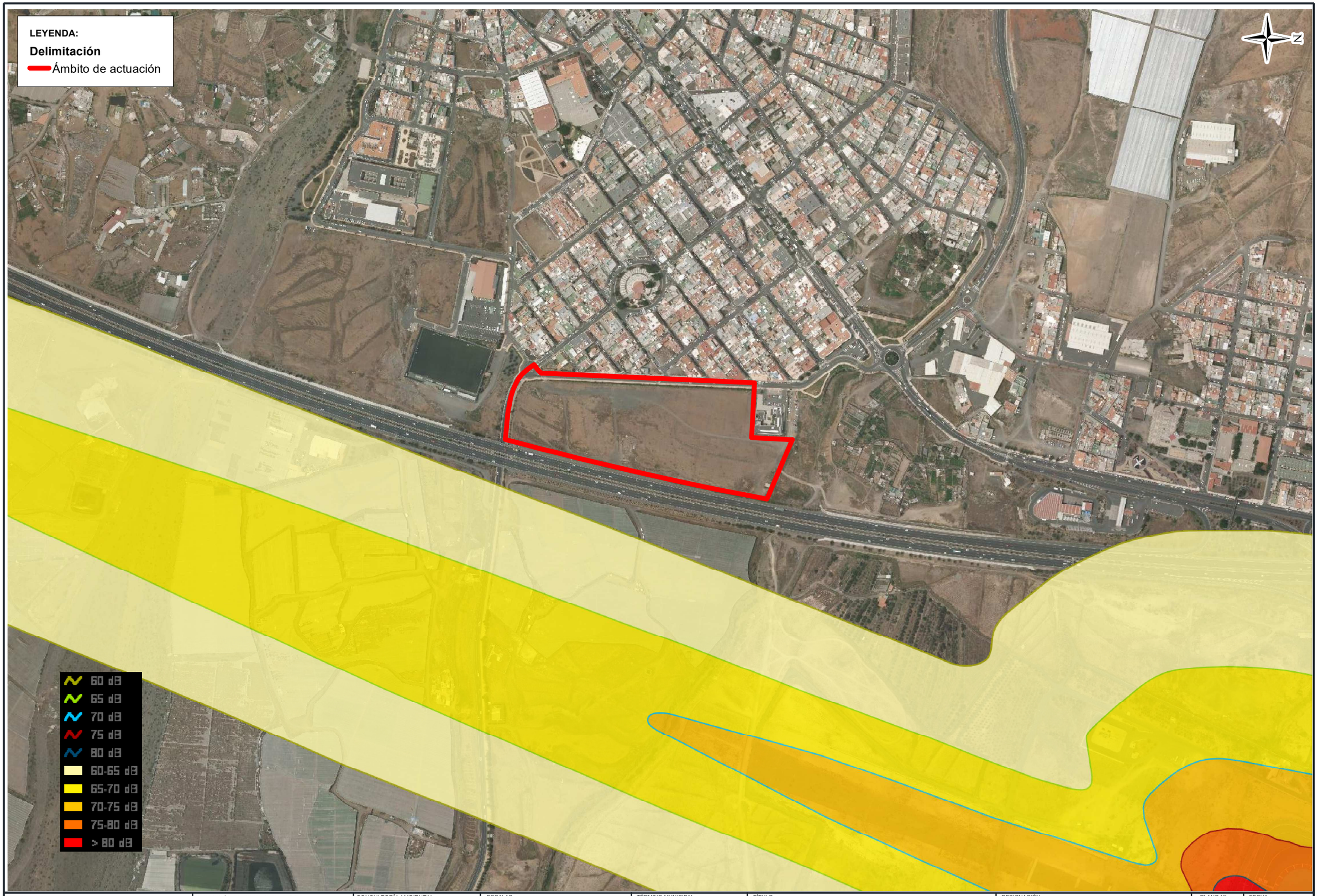
PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) Firmado digitalmente por 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) Fecha: 2019.07.11 10:04:06 +01'00' DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 25 50 100 150 200 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: MAPA DE RUIDO ESTRATÉGICOS DE CARRETERAS 2012 (DÍA)	PLANO Nº: 13.1	FECHA: JUNIO 2019; HOJA..1..DE..1..



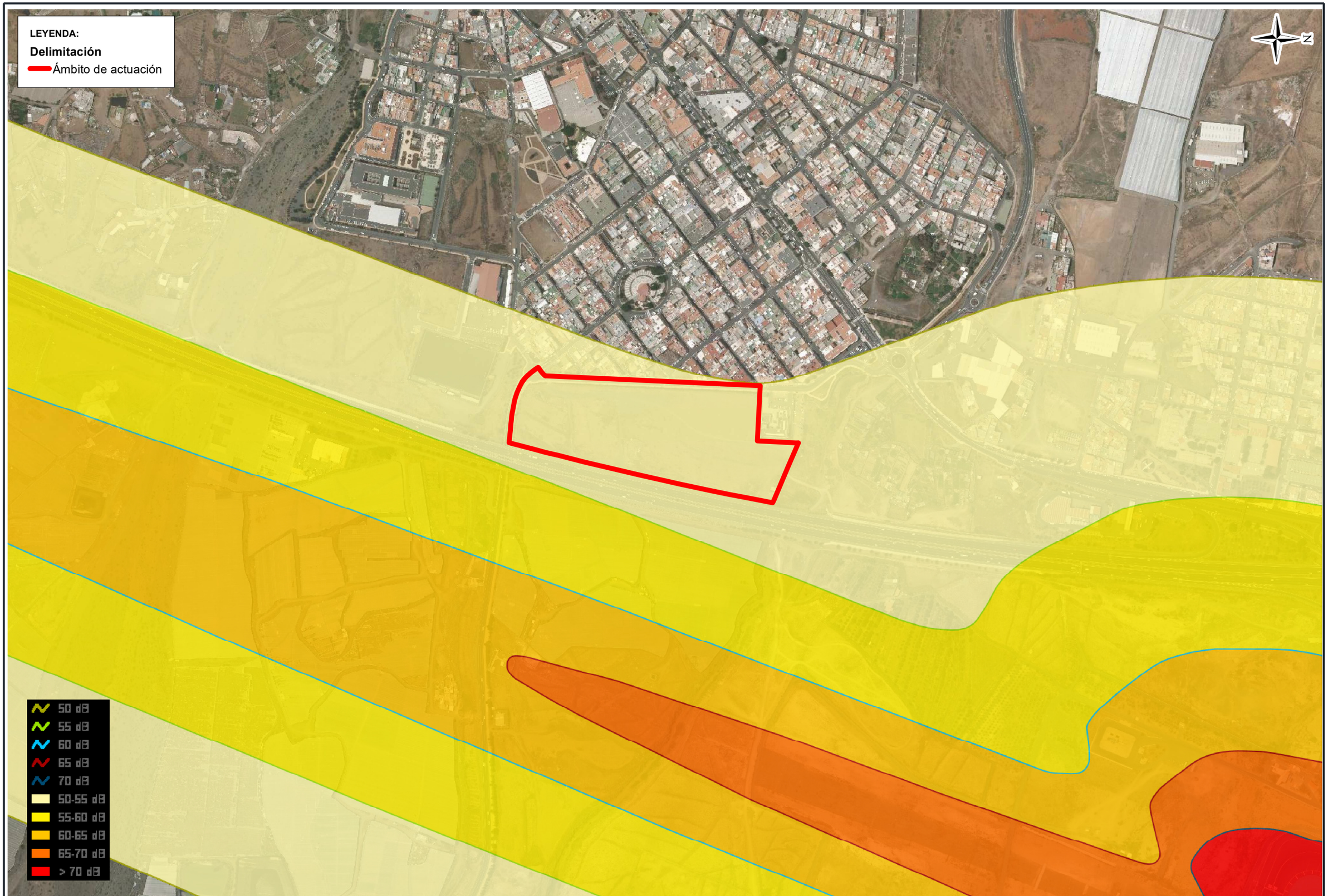
PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 25 50 100 150 200 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: MAPA DE RUIDO ESTRATÉGICOS DE CARRETERAS 2012 (TARDE)	PLANO Nº: 13.2 / FECHA: JUNIO 2019 / HOJA..1..DE..1..



PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) Firmado digitalmente por 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) Fecha: 2019.07.11 10:05:46 +01'00' DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 25 50 100 150 200 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: MAPA DE RUIDO ESTRATÉGICOS DE CARRETERAS 2012 (NOCHE)	PLANO Nº: 13.3	FECHA: JUNIO 2019; HOJA..1..DE..1..



PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 25 50 100 150 200 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: SERVIDUMBRE ACÚSTICA DEL AEROPUERTO (DÍA)	PLANO Nº: 14.1	FECHA: JUNIO 2019; HOJA..1..DE..1..



PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: 876084722) DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 25 50 100 150 200 Metros; DIN-A3 ORIGINALES 1:5.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"	DESIGNACIÓN: SERVIDUMBRE ACÚSTICA DEL AEROPUERTO (NOCHE)	PLANO Nº: 14.2	FECHA: JUNIO 2019; HOJA..1..DE..1..

LEYENDA:

Delimitación

Ámbito de actuación

N

Área de servidumbre vulnerada por el MDS

PROMOTOR: SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	REDACCIÓN DE PROYECTO: GIPIC	CONSULTORÍA AMBIENTAL: 77506540J MARIA ANGELES MARTINEZ (R: B76084722) — DRACAENA consultoría ambiental	ESCALAS: 0 50 100 200 300 400 Metros — DIN-A3 ORIGINALES 1:10.000 GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: **DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.U.S.N.O-T2 "LA JURADA"**	DESIGNACIÓN: **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS (OPERACIÓN Y AERÓDROMO)**	PLANO Nº: **15** — FECHA: JUNIO 2019 — HOJA..1..DE...1..

ANEXO 2 INFORME PATRIMONIO HISTORICO

PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA
(INGENIO - GRAN CANARIA)
INFORME DE AFECCIÓN AL PATRIMONIO HISTÓRICO

Encarga

SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA, S.A.U.

Realiza

ARQUEOCANARIA

Dirige

Consuelo Marrero Quevedo
Valentín Barroso Cruz
(Arqueólogos)

Fecha

JUNIO 2019

Este documento *Plan Parcial del SUSNO T-2 La Jurada, en el término municipal de Ingenio, Gran Canaria. Informe de afección al Patrimonio Histórico*, registra el Patrimonio Histórico existente en el ámbito de ocupación del Plan Parcial así como en su entorno cercano y propone acciones en materia de protección del Patrimonio Histórico. El informe ha sido realizado por Arqueocanaria por encargo de la empresa Sociedad Inmobiliaria Canaria S.A.U., promotora del Plan Parcial. La dirección de los trabajos, así como el trabajo de campo y procesado de la información estuvo a cargo de Valentín Barroso Cruz y Consuelo Marrero Quevedo, arqueólogos y directores de Arqueocanaria. El tratamiento del material gráfico, así como la planimetría ha sido elaborado por Vicente Mendoza Saavedra, delineante y dibujante.

Isla de Gran Canaria, a 17 de junio de 2019

Valentín Barroso Cruz — Consuelo Marrero Quevedo

(Arqueólogos, directores de Arqueocanaria SL)

ARQUEOCANARIA S.L.
C/. Ladera de Soleto, 1
35450 Santa María de Guía
Gran Canaria

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....…….5

2. EL PLAN PARCIAL Y EL PATRIMONIO HISTORICO……..7

3. PROPUESTA DE MEDIDAS CORRECTORAS…..…….……..15

4. PLANIMETRÍA……..17

Plano 1: Situación
Plano 2: Ubicación de la parcela del Plan Parcial
Plano 3: Plano de ordenación del Plan Parcial
Plano 4: Elementos de interés histórico registrados
Plano 5: Plano de ordenación del Plan Parcial y localización de zona con material arqueológico

ANEXO I: INFORME DEL SERVICIO DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTORICO DEL CABILDO DE GRAN CANARIA

ANEXO II: FICHAS DE LOS ELEMENTOS ETNOGRAFICOS LOCALIZADOS EN EL ENTORNO SEGÚN LA CARTA ETNOGRAFICA DE INGENIO (FEDAC)

ANEXO III: FICHA DEL YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO LAS MAJORERAS LOCALIZADO EN EL ENTORNO SEGÚN LA CARTA ARQUEOLÓGICA DE INGENIO

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

El presente documento es el informe relativo al *Plan Parcial del SUSNO T-2 La Jurada, en el término municipal de Ingenio, Gran Canaria. Informe de afección al Patrimonio Histórico.* El informe es un encargo que la empresa Sociedad Inmobiliaria Canaria S.A.U. (promotora del Plan Parcial) hace a Arqueocanaria, ante la necesidad de contestar al informe que el Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria emite en materia de Patrimonio Histórico sobre el "*Documento ambiental estratégico del proyecto de Plan Parcial del Suelo Urbanizable no Sectorizado SUSNO T-2 La Jurada*" (anexo 1).

El Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada, se localiza en el término municipal de Ingenio, en la localidad de Carrizal. Ocupa una parcela de 52.560 m^2 que linda al norte con el barranco de Los Aromeros, al sur con la GC-192, al Oeste con la calle Mijail Gorbachov y al Este con la GC-1. Se trata de un espacio llano, que posiblemente tuvo un uso agrícola pero que hoy está abandonado y libre de edificaciones. La parcela tiene, según proyecto, un uso comercial con espacios libres, de equipamiento y dotación (planos 1 -3).

Con fecha de 15 de octubre de 2018, el Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria, en contestación a la solicitud de informe en materia de Patrimonio Histórico que requiere la Viceconsejeria de Política Territorial del Gobierno de Canarias, sobre el "*Documento Ambiental Estratégico del Plan Parcial del Suelo Urbanizable no Sectorizado SUSNO T-2, La Jurada*," emite un informe en el que considera que el apartado dedicado al Patrimonio Histórico no es suficiente e insta a llevar a cabo trabajos arqueológicos que ayuden a precisar la extensión, estado de conservación y grado de representación de los restos arqueológicos (material arqueológico en superficie) hallado en la parcela tras la visita girada por el técnico del Servicio de Patrimonio Histórico (anexo I).

En el punto 3 del citado informe se expone que: *"… el documento informado no reúne los datos suficientes como para hacer una valoración particular y pormenorizada de la incidencia que podría tener la obra sobre los bienes del patrimonio histórico insular. Solo se alude a la presencia de elementos etnográficos recogidos en el inventario de la FEDAC, pero no se produjo valoración sobre el terreno, ni una recogida actualizada de la información que en materia de patrimonio arqueológico está disponible tanto en el Cabildo de Gran Canaria o el Ayuntamiento de Ingenio. Hubiera sido necesaria una visita a los terrenos que comprende el SUSNO para comprobar la existencia o proximidad de elementos del patrimonio cultural canario que pudieran verse afectados en el curso de los trabajos de construcción".*

Por otro lado, en el punto 4 del mismo informe se dice que *"…realizada visita a la Jurada, se pudo reconocer en superficie (en la zona próxima a la autopista del ámbito afectado) la presencia de*

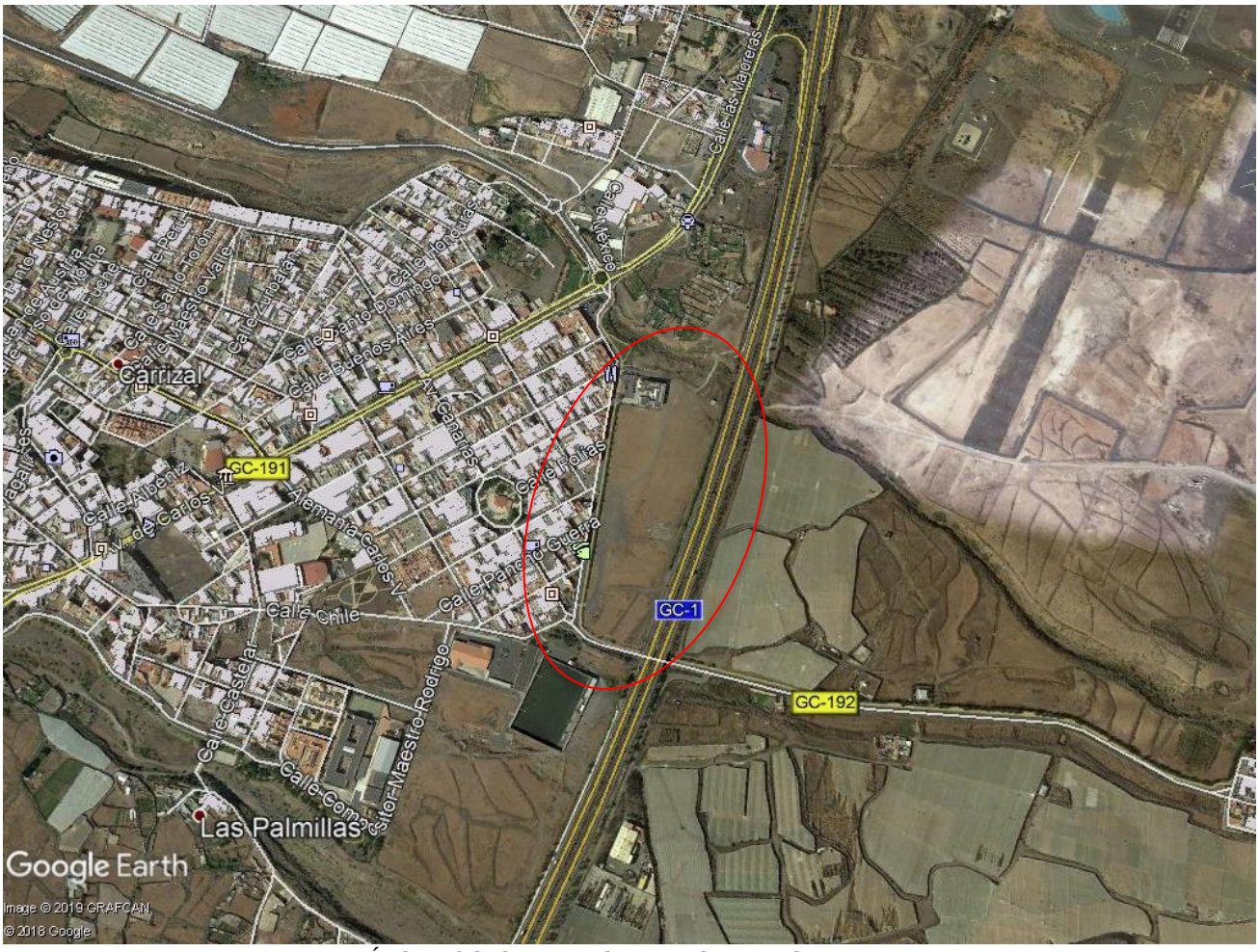
material arqueológico, fundamentalmente cerámica, si bien también estaban presentes otros elementos como industria lítica y, con más dificultades para su valoración, malacofauna. No solo se registra la presencia de material prehispánico, sino que también se observan restos de cerámica importada de dispar cronología. Es cierto que el ámbito del SUSNO presenta mayoritariamente huellas de transformación agrícola, pero parte del terreno parece haber conservado, al menos en superficie evidencias de una ocupación previa. Esta circunstancia a la que se alude, se ve reforzada por el hecho de que a escasos 100 metros se localiza un área de interés arqueológico recogido en el inventario arqueológico de Gran Canaria (código 11023) caracterizado por la abundancia de material prehispánico en superficie".

A través de este informe se da debido cumplimiento a lo dispuesto en el escrito emitido por el Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria que establece que *"….el desarrollo del SUSNO debe tener en cuenta la presencia de los citados restos arqueológicos, estableciendo medidas que garanticen su conservación y protección. Se estima que sería necesario el desarrollo de trabajos arqueológicos que ayudaran a precisar extensión, estado de conservación y grado de representación de los restos arqueológicos y, en consecuencia, las medidas preventivas que en cada caso sería necesario adoptar*".

Para la redacción de este documento se ha realizado una consulta de la bibliografía y documentación de referencia (en este caso los inventarios etnográficos y arqueológicos del municipio de Ingenio) y se ha realizado una visita al lugar para comprobar la presencia de materiales arqueológicos en la parcela (extensión, características y estado de conservación) así como de otros restos de interés histórico que pudieran encontrase en el ámbito del Plan Parcial o en su entorno. De este modo, quedan registrados en este documento, los elementos de interés histórico existentes en la parcela y en el entorno cercano y se proponen medidas de actuación encaminadas a documentar la potencialidad del hallazgo y, en caso necesario, acciones que garanticen su conservación y protección.

2. EL PLAN PARCIAL Y EL PATRIMONIO HISTORICO

La parcela motivo de estudio se caracteriza por ser un terreno llano, actualmente libre de edificaciones y toda su superficie es de tierra; una pista atraviesa el linde oriental y se observan algunos amontonamientos de escombros y piedras en zonas puntuales de la parcela.



Ámbito del Plan Parcial La Jurada marcado en rojo

Diferentes vistas de la parcela y en la imagen inferior, la pista de tierra

Otras vistas de la parcela donde se observan amontonamientos de piedras y escombros

En lo que respecta al Patrimonio Etnográfico, no hay en la parcela ningún elemento etnográfico ni ningún indicio de su existencia en superficie. Los elementos registrados en la Carta Etnográfica más cercanos se encuentran a más de 140 metros de distancia y con la autovía GC-1 en medio. Se trata de un goro (código 2719), y algo más lejos un pozo y estanque (código 2723), un estanque (código 2862) y otro estanque (código 2902). Su localización con respecto a la parcela se puede observar en el plano nº 4. y la descripción y carcateristicas de cada uno de estos elementos en su ficha correspondiente de la FEDAC (anexo 2). Ninguno de estos elementos recibe afección alguna por parte del proyecto de construcción del Plan Parcial La Jurada.

De la documentación en materia de Patrimonio Arqueológico consultada y de la visita realizada al lugar, se constata por un lado la existencia del material arqueológico en superficie en la zona nororiental de la parcela, así como la cercanía del yacimiento arqueológico de Las Majoreras a escasos 100 metros del límite norte de la parcela (plano nº 4).

2.1. MATERIAL ARQUEOLÓGICO EN SUPERFICIE

(Plano 4)

En la zona nororiental de la parcela se localiza material arqueológico en superficie. Se observan fragmentos de cerámica prehispánica, algún resto de industria lítica y malacofauna, mezclados en algún caso con fragmentos de cerámica de importación y materiales modernos. El material aparece en superficie sin estar relacionado con ninguna estructura arqueológica visible. Puede tratarse de material arqueológico procedente de alguna actividad doméstica relacionada con una estructura habitacional y que esté oculta en subsuelo o material arqueológico que llegó mezclado con tierras aportadas para el cultivo, si este fue el caso.

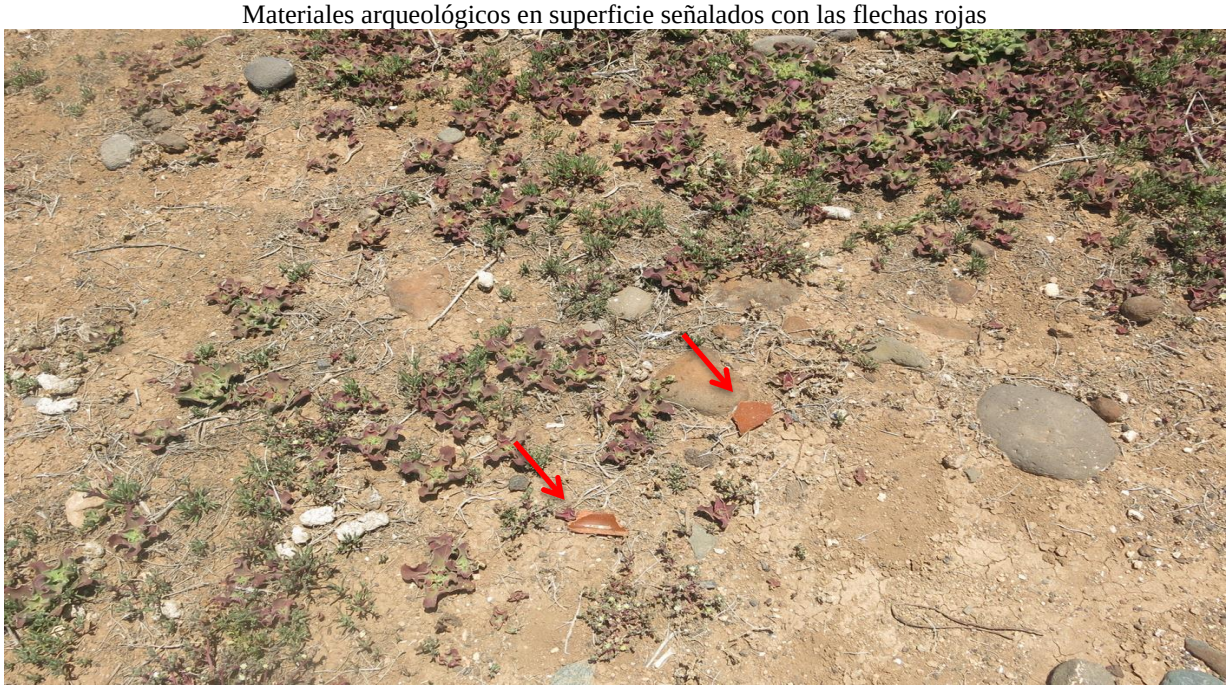
A unos 100 metros hacia el norte se encuentra el yacimiento arqueológico de Las Majoreras (código 11023 de la Carta Arqueológica de Ingenio), y quizás la existencia de este material puede estar relacionada con ese yacimiento.

Según la planimetría del Plan Parcial, la zona donde se observa el material arqueológico coincide con un espacio ajardinado, donde también se construirán algunos viales. Se tendrán que tomar medidas encaminadas a averiguar la procedencia de este material y a establecer medios de protección y conservación en caso que se considere necesario. Estas medidas se propondrán en el siguiente apartado.

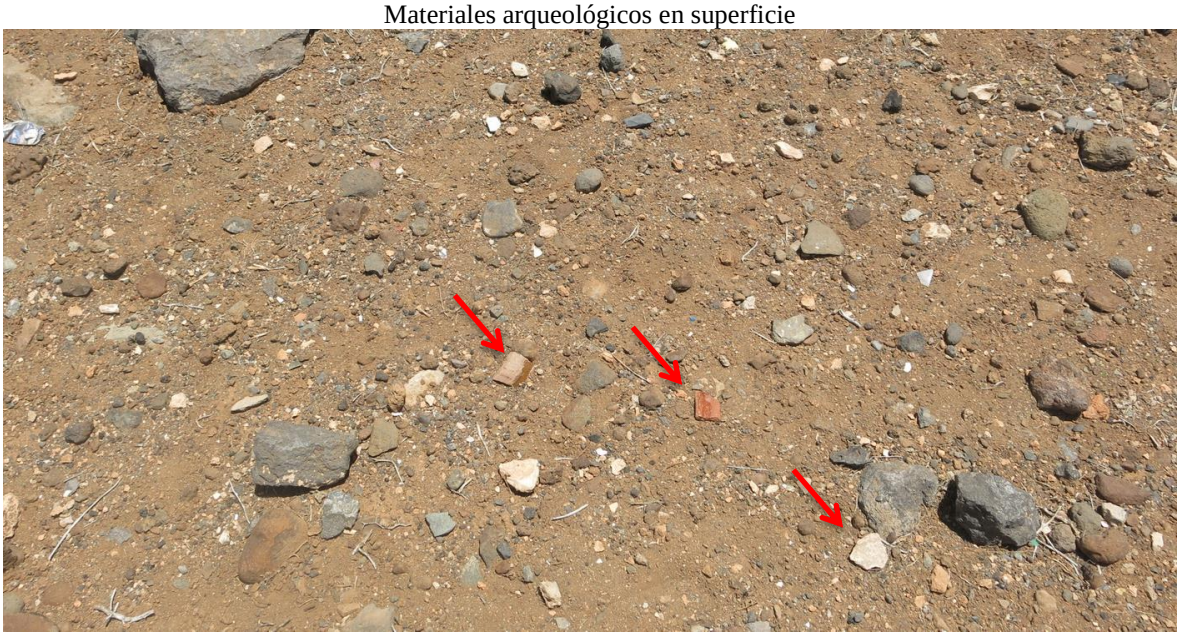
En rojo, la zona donde se observa material arqueológico en superficie

Vistas de la zona donde se observa el material arqueológico en superficie

Materiales arqueológicos en superficie señalados con las flechas rojas



Materiales arqueológicos en superficie



2.2 YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO DE LAS MAJORERAS

(Plano 4)

El yacimiento arqueológico de Las Majoreras (código 11023 de la Carta Arqueológica de Ingenio) se define según la documentación administrativa consultada, como un conjunto arqueológico integrado por cuevas naturales y quizás también por estructuras de piedra seca situadas en los llanos colindantes al barranco de Los Aromeros. Parte de estas estructuras así como las cuevas debieron sufrir modificaciones por la actividad agrícola de la zona, así como por la construcción de edificios e infraestructuras viarias que se han producido en los últimos años, por lo que el conjunto ha desaparecido casi en su totalidad. Pese a todo, hace décadas se observaban sobre todo en la margen derecha del barranco, materiales arqueológicos dispersos. En los fondos del Museo Canario existen depósitos de materiales arqueológicos procedentes de Las Majoreras y el Carrizal, aunque se desconoce cualquier otra información adicional de procedencia.

En el año 2003, y con motivo de las obras de circunvalación Carrizal-Ingenio-Aguimes, Arqueocanaria realizó un informe sobre la posible afección que las obras de la circunvalación podían ocasionar a este yacimiento arqueológico, en concreto en la zona del emplazamiento de la actual rotonda de acceso al ramal de la circunvalación en Carrizal, cercana a la ubicación del Plan Parcial La Jurada. Siguiendo las directrices de ese estudio, se realizaron unos sondeos arqueológicos en la zona suroccidental de la actual rotonda así como una prospección arqueológica de superficie al sur del barranco de Los Aromeros. En el primer caso, se localizó, en uno de los sondeos y, a un metro aproximadamente de profundidad, un estrato de tierra rojiza con malacofauna que podía corresponderse con un suelo arqueológicamente fértil. Sin embargo se desechó continuar con los sondeos, volviéndose a tapar los mismos, al modificarse la ubicación de la rotonda y no afectar a esta zona.

El proyecto de Plan Parcial La Jurada, no afecta a este yacimiento arqueológico, al encontrarse fuera de la parcela de actuación y a unos 100 metros de distancia.

Diferentes vistas de la zona del yacimiento arqueológico de Las Majoreras más cercana a la parcela del Plan Parcial

3. PROPUESTA DE MEDIDAS CORRECTORAS

En el ámbito del Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada se localiza material arqueológico en superficie en la zona nororiental de la parcela (ver plano 4 y 5). En el resto de la parcela no se observa ningún otro elemento o indicio de interés histórico; el yacimiento arqueológico conocido más cercano (Las Majoreras) se encuentra a unos 100 metros al norte de la parcela en el entorno del barranco de los Aromeros y los elementos de interés etnográfico más cercanos se localizan a más de 140 metros de distancia (plano 4).

Este material arqueológico (fragmentos de cerámica prehispánica y de importación, malacofauna y algo de industria lítica), no está relacionado con ninguna estructura arqueológica visible. Puede tratarse de material arqueológico procedente de alguna actividad doméstica relacionada con una estructura habitacional y que esté oculta en subsuelo o material arqueológico que llegó mezclado con tierras aportadas para el cultivo, si este fue el caso.

Según la planimetría del Plan Parcial, la zona donde se observa el material arqueológico se destinará a jardines y viales. Independientemente del uso al que irá destinado este espacio, y en previsión a evitar la afección a un yacimiento arqueológico que puede estar oculto bajo la superficie, proponemos la realización de sondeos arqueológicos en el ámbito de la parcela donde se observa el material arqueológico. El objetivo de esta actuación es averiguar la procedencia de este material arqueológico y en definitiva la potencialidad arqueológica de la parcela. Los sondeos arqueológicos deben realizarse antes del comienzo de la obra. Para ello, se sectorizará el espacio a sondear (que se limitará a la superficie donde se observa el material arqueológico), se recogerá el material arqueológico de superficie y se ejecutarán los sondeos abriendo zanjas longitudinales a lo largo del espacio sectorizado. Se profundizará en cada zanja hasta llegar al sustrato natural mientras no aparezca ningún resto arqueológico. En el caso de que se produzca algún hallazgo, este se delimitará y documentará para obtener datos de su alcance, interés y extensión. Se continuará con la apertura de los sondeos hasta cubrir todo el espacio sectorizado. Para la apertura de los sondeos se utilizarán medios manuales y mecánicos. Una vez terminados, se redactará un informe-memoria de los trabajos realizados y de los resultados obtenidos y en el caso de que se produjese algún hallazgo, se propondrán las medidas de protección y conservación que se estimen adecuadas para compatibilizar el uso de la parcela con la protección y conservación del patrimonio arqueológico.

4. PLANIMETRÍA

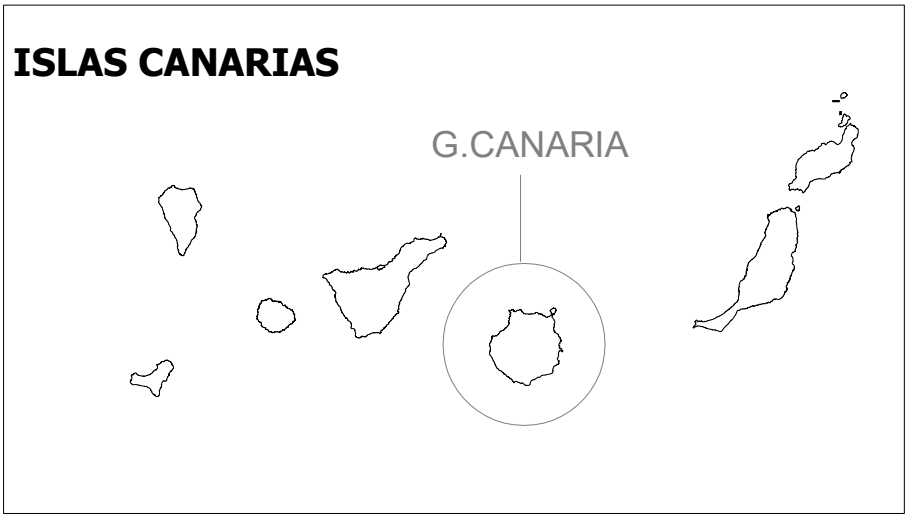
Plano 1: Situación

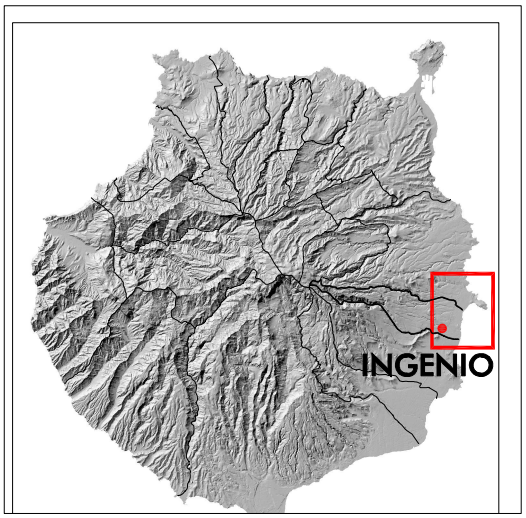
Plano 2: Ubicación de la parcela del Plan Parcial

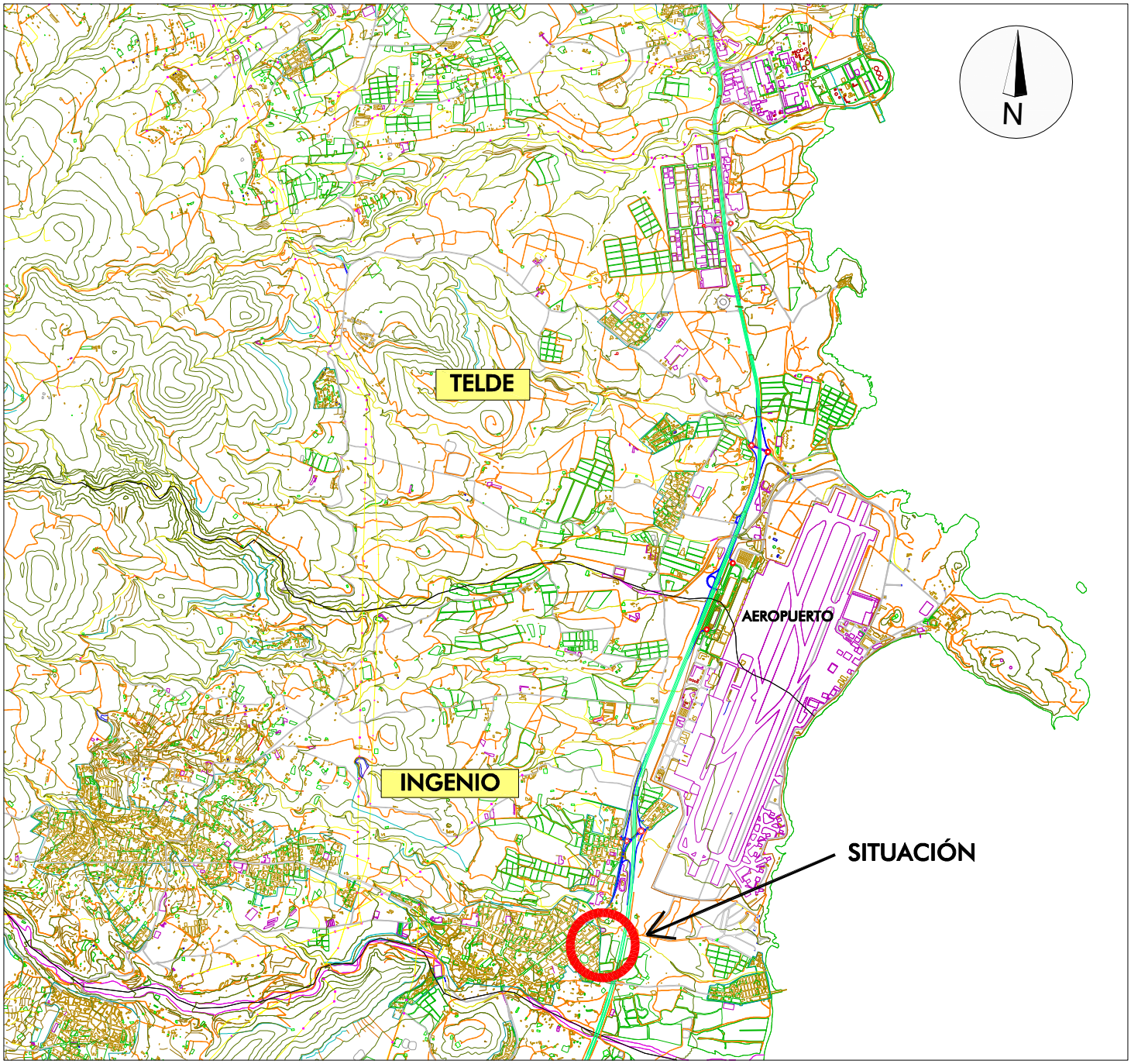
Plano 3: Plano de ordenación del Plan Parcial

Plano 4: Elementos de interés histórico registrados

Plano 5: Plano de ordenación del Plan Parcial y localización de zona con material arqueológico

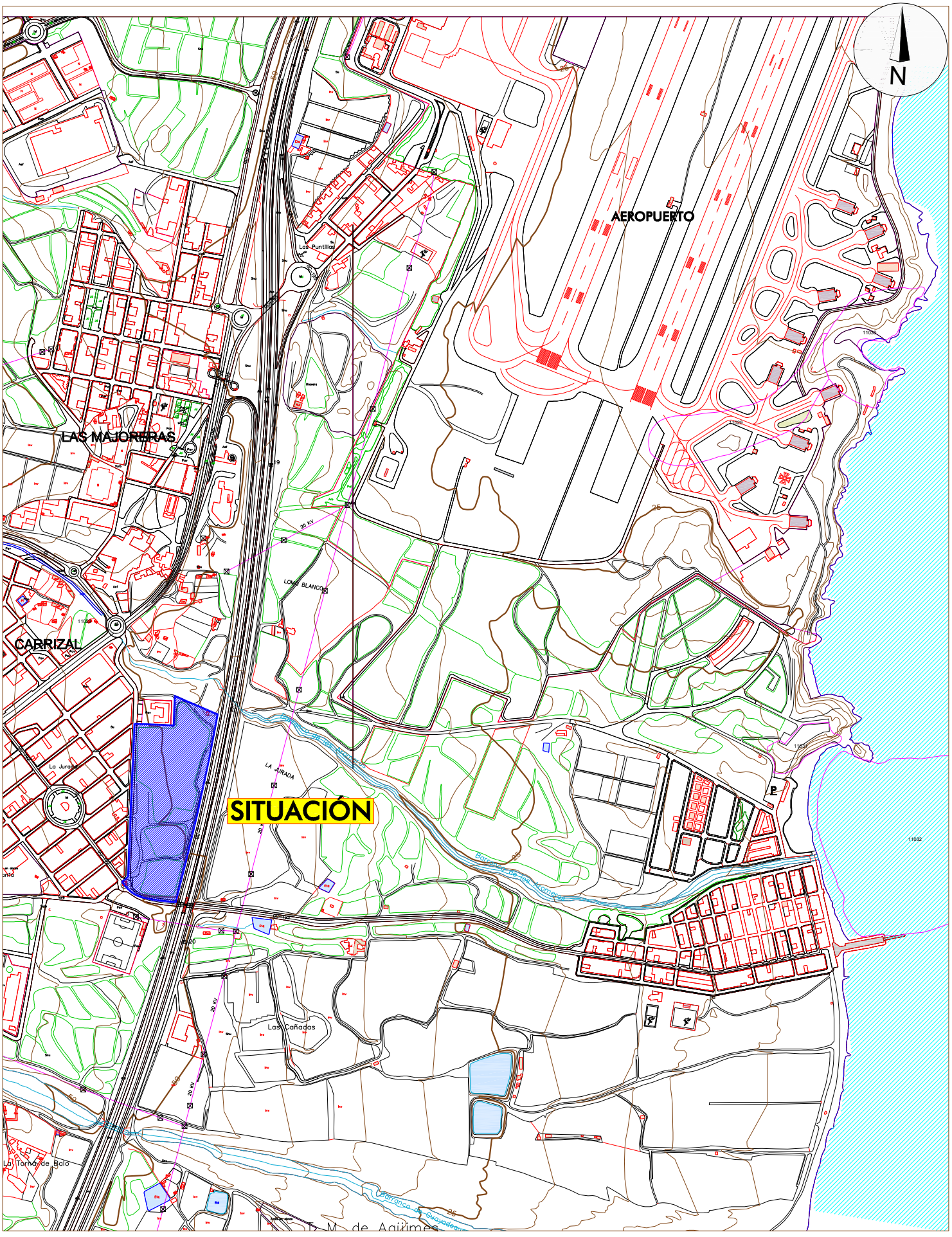






PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA (INGENIO - GRAN CANARIA) INFORME DE AFECCIÓN AL PATRIMONIO HISTÓRICO

REALIZA: ARQUEOCANARIA, S.L.	DIRIGE: CONSUELO MARRERO QUEVEDO VALENTIN BARROSO CRUZ (ARQUEÓLOGOS)	ENCARGA: SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA, S.A.U.	NUMERO PLANO: 1
DESIGNACIÓN: SITUACIÓN	FECHA: JUNIO 2019	ESCALA: 1:50.000	HOJA: 1 de 1



PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA (INGENIO - GRAN CANARIA) INFORME DE AFECCIÓN AL PATRIMONIO HISTÓRICO

REALIZA: ARQUEOCANARIA, S.L.	DIRIGE: CONSUELO MARRERO QUEVEDO VALENTIN BARROSO CRUZ (ARQUEÓLOGOS)	ENCARGA: SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA, S.A.U.	NUMERO PLANO: 2
DESIGNACIÓN: UBICACIÓN DE LA PARCELA	FECHA: JUNIO 2019	ESCALA: 1:10.000	HOJA: 1 de 1

P-1: PARCELA PRIVADA DE USO COMERCIAL
Sup.: 8.342 m²s.
Edificab.: 12.813 m²c. (II y III escalonadas)
Plazas de Aparcamiento exteriores: 99

P-2: PARCELA PRIVADA DE USO COMERCIAL
Sup.: 10.299 m²s.
Edificab.: 14.244 m²c. (I, II y III escalonadas)
Plazas de Aparcamiento exteriores: 101

P-3: PARCELA PRIVADA DE USO COMERCIAL
Sup.: 2.872 m²s.
Edificab.: 1.569 m²c. (I)
Plazas de Aparcamiento exteriores: 20

P-4: PARCELA PRIVADA ESTACIÓN DE SERVICIO
Sup.: 1.471 m²s.
Edificab: 300 m²c. (II)

P-5: PARCELA P.M.S. EQUIPAMIENTO
Sup.: 1.578m²s.
Edificab.**: 575m²c. (I)

P-6: PARCELA P.M.S. DOTACIÓN (I)
Sup.: 529 m²s.
Edificab.**: 195 m²c.

P-8: ESPACIOS LIBRES
Sup.: 1.478 m²

P-9: ESPACIOS LIBRES
Sup.: 2.401 m²

ESPACIOS LIBRES
Sup.: 1.382 m²

P-10: ZONA RESERVADA PARA IMPLANTACIÓN DEL CORREDOR DE LA VARIANTE AEROPORTUARIA PREVISTA EN EL P.I.E. 13
Sup.: 7.510 m²s.

PARCELA MUNICIPAL DE DOTACIONES
SUPERFICIE: 1.593 m2.

PARCELA MUNICIPAL DE ESPACIOS L
SUPERFICIE: 7.258 m2.

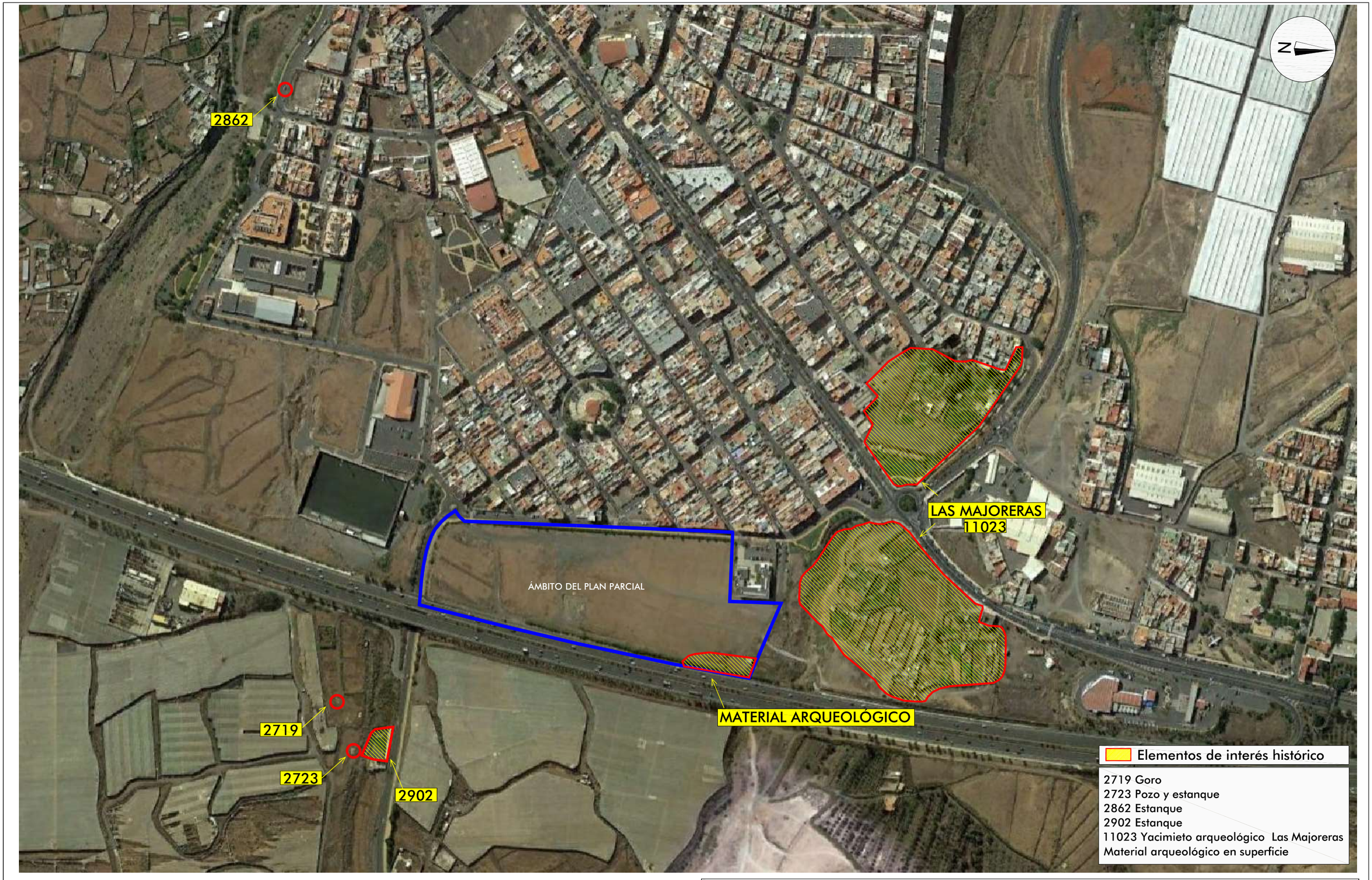
VIAL - A*
VIAL - B
VIAL - C
VIAL - D

CALLE ESCULTOR
CALLE EDUARDO GREGORIO
CANARIAS
MARTIN
DE
CHIRINO
GUERRA
PERDOMO
ALERO
NICARAGUA
CALLE
GASSET
FOLIAS
ARMSTRONG
COLLINS
DEL
SUR
AUTOVIA

AP
DP
EL
AS
Mb

PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA (INGENIO - GRAN CANARIA) INFORME DE AFECCIÓN AL PATRIMONIO HISTÓRICO

REALIZA: ARQUEOCANARIA, S.L.	DIRIGE: CONSUELO MARRERO QUEVEDO, VALENTIN BARROSO CRUZ (ARQUEÓLOGOS)	ENCARGA: SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA, S.A.U.	NUMERO PLANO: 3
DESIGNACIÓN: PLANO DE ORDENACIÓN DEL PLAN PARCIAL	FECHA: JUNIO 2019	ESCALA: 1:1.200	HOJA: 1 de 1



PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA (INGENIO - GRAN CANARIA) INFORME DE AFECCIÓN AL PATRIMONIO HISTÓRICO

REALIZA: ARQUEOCANARIA, S.L.	DIRIGE: CONSUELO MARRERO QUEVEDO, VALENTIN BARROSO CRUZ (ARQUEÓLOGOS)	ENCARGA: SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA, S.A.U.	NUMERO PLANO: 4
DESIGNACIÓN: ELEMENTOS DE INTERÉS HISTÓRICO	FECHA: JUNIO 2019	ESCALA: 1:4.000	HOJA: 1 de 1

P-1: PARCELA PRIVADA DE USO COMERCIAL
Sup.: 8.342 m²s.
Edificab.: 12.813 m²c. (II y III escalonadas)
Plazas de Aparcamiento exteriores: 99

P-2: PARCELA PRIVADA DE USO COMERCIAL
Sup.: 10.299 m²s.
Edificab.: 14.244 m²c. (I, II y III escalonadas)
Plazas de Aparcamiento exteriores: 101

P-3: PARCELA PRIVADA DE USO COMERCIAL
Sup.: 2.872 m²s.
Edificab.: 1.569 m²c. (I)
Plazas de Aparcamiento exteriores: 20

P-4: PARCELA PRIVADA ESTACIÓN DE SERVICIO
Sup.: 1.471 m²s.
Edificab: 300 m²c. (II)

P-5: PARCELA P.M.S. EQUIPAMIENTO
Sup.: 1.578m²s.
Edificab.**: 575m²c. (I)

P-6: PARCELA P.M.S. DOTACIÓN (I)
Sup.: 529 m²s.
Edificab.**: 265 m²c.

P-9: ESPACIOS LIBRES
Sup.: 2.401 m²

P-10: ZONA RESERVADA PARA IMPLANTACIÓN DEL CORREDOR DE LA VARIANTE AEROPORTUARIA PREVISTA EN EL P.I.E. 13
Sup.: 7.510 m²s.

ESPACIOS LIBRES
Sup.: 1.382 m²

PARCELA MUNICIPAL DE DOTACIONES
SUPERFICIE: 1.093 m2.

PARCELA MUNICIPAL DE ESPACIOS L.
SUPERFICIE: 7.258 m2.

ZONA CON MATERIAL ARQUEOLÓGICO

PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA (INGENIO - GRAN CANARIA) INFORME DE AFECCIÓN AL PATRIMONIO HISTÓRICO

REALIZA: ARQUEOCANARIA, S.L.	DIRIGE: CONSUELO MARRERO QUEVEDO, VALENTIN BARROSO CRUZ (ARQUEÓLOGOS)	ENCARGA: SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA, S.A.U.	NUMERO PLANO: 5
DESIGNACIÓN: PLANO DE ORDENACIÓN DEL PLAN PARCIAL Y ZONA CON MATERIAL ARQUEOLÓGICO	FECHA: JUNIO 2019	ESCALA: 1:1.200	HOJA: 1 de 1

ANEXO I

INFORME DEL SERVICIO DE PATRIMONIO HISTÓRICO DEL CABILDO DE GRAN CANARIA, (EXPTE 2018/14954)

Gobierno de Canarias

Justificante de entrada

SISTEMA DE INTERCONEXIÓN DE REGISTROS

GOBIERNO DE CANARIAS
REGISTRO DE ENTRADA/SALIDA
S.G.T. POLÍTICA TERRITORIAL, SOSTENIBILIDAD Y SEGURIDAD TF

Tipo de Entrada Externa
Ejercicio 2018

PRESENTACION

Fecha 18/10/2018
Hora 08:40:48

REG. E/S

Nº General 1517923
Nº Registro PTSS/26694
Fecha 18/10/2018
Hora 08:40:50

RELACIÓN DE INTERESADOS

Persona	Tipo de documento	Documento
CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA	SIN NORMALIZAR	

DATOS DEL PROCEDIMIENTO

Código: **Código SIA:**

Familia:

Descripción:

DATOS DE LA ENTRADA

Resumen: ORVE0301 REMITIENDO DOCUMENTO REFERENTE AL INFORME TECNICO DE CULTURA Y PATR. HISTORICO DEL 15 OCTUBRE/18 DEL PLAN PARCIAL DEL SUSNO T-2, LA JURADA, INGENIO CON EXPTE: E 72/18 Y SU EXPTE: 2018/14954

Observaciones:

Tipo de transporte: **Número de transporte:**

Fecha de documento: **Referencia:** 29900

Usuario: JAFET CASTILLA MARTINEZ

ADMINISTRACIÓN INICIAL

O00006487 Registro General del Cabildo Insular de Gran Canaria

DESTINO

Asunto	Departamento
	CONSEJERÍA POLÍTICA TERRITORIAL, SOSTENIBILIDAD Y SEGURIDAD D.G. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO *SRV. JURÍDICO ADM. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO ORIENTAL*

DOCUMENTO Y ANEXOS

Descripción y nombre	Tamaño		NDE y huella digital
OIAC_17-10-2018_13-14-07.pdf	168 Kb	Copia electrónica auténtica	**NDE:** **Huella:** 881943212663f60e2cb1ceff1f9bbb11
OIAC_17-10-2018_14-01-01.pdf	52 Kb	Copia electrónica auténtica	**NDE:** **Huella:** 5432a0c11d61070135ec27391da349d3

En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente:
0kXo8ikvd-TYgajGk02DDpRmnbpgfjWqT

Gobierno de Canarias

Justificante de entrada

SISTEMA DE INTERCONEXIÓN DE REGISTROS

GOBIERNO DE CANARIAS
REGISTRO DE ENTRADA/SALIDA
S.G.T. POLÍTICA TERRITORIAL, SOSTENIBILIDAD Y SEGURIDAD TF

Tipo de Entrada Externa
Ejercicio 2018

PRESENTACION

Fecha 18/10/2018
Hora 08:40:48

REG. E/S

Nº General 1517923
Nº Registro PTSS/26694
Fecha 18/10/2018
Hora 08:40:50

Descripción y nombre	Tamaño	NDE y huella digital
firma.xsig	10 Kb -	**NDE:** **Huella:** 36a737356597e3fa7de3296a8adf641b
firma.xsig	10 Kb -	**NDE:** **Huella:** e457c2c25df3e1b79147ff66fd5963a4
justificante.pdf *justificante.pdf*	155 Kb Original	**NDE:** 01XSyHJrwJ2W9dbcxdwTldzIfWXBGnVC3 **Huella:** SHA-256:e3b0c44298fc1c149afbf4c8996fb92427ae41e4649b934ca495991b7852b855

Aquellos documentos que tenga NDE podrán ser verificados y descargados en la siguiente dirección:
https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc

SANTA CRUZ DE TENERIFE, a 18 de octubre de 2018

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
GOBIERNO DE CANARIAS -	Fecha: 18/10/2018 - 08:40:54
Este documento ha sido registrado electrónicamente:	
ENTRADA - N. General: 1517923 / 2018 - N. Registro: PTSS / 26694 / 2018	Fecha: 18/10/2018 - 08:40:50
En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente: 0kXo8ikvd-TYgajGk02DDpRmnbpgfjWqT	
El presente documento ha sido descargado el 18/10/2018 - 12:18:37	

Cabildo de Gran Canaria

RAV/mam

Cabildo de Gran Canaria
Registro General
17 OCT 2018
REGISTRO DE SALIDA
Nº.: 29900

CONSEJERIA DE GOBIERNO DE CULTURA
SERVICIO DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO
03.0.1.

Expte.:	**E 72/18**
Asunto:	**Plan Parcial del SUSNO T-2, La Jurada, Ingenio.**
Solicitante:	**Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad. Viceconsejería de Política Territorial**
Su Expte.:	**2018/14954**

Por medio de la presente, en relación a su solicitud de informe sobre el asunto arriba referenciado, que fue registrada de entrada en esta Corporación con fecha 5 de octubre de 2018, adjunto informe técnico del Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico emitido al respecto, con fecha 15 de octubre de 2018.

Asimismo, le comunico que también se ha dado traslado de dicho informe a la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias y al Iltre. Ayuntamiento de Ingenio.

EL CONSEJERO DE GOBIERNO DE CULTURA
(firmado electrónicamente)
Fdo.: Carlos Ruiz Moreno

Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad.
Viceconsejería de Política Territorial
del Gobierno de Canarias

Bravo Murillo 23 4ª planta
35003 Las Palmas de Gran Canaria
Tel.: 928 21 96 65 · Fax.: 928 21 96 66

Código Seguro De Verificación:	Kz4y77IbVRKaFGqiqp8a5w==	Fecha	16/10/2018
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.		
Firmado Por	Carlos Matias Ruiz Moreno - Consejero/a de Gobierno de Cultura		
Url De Verificación	https://verifirma.grancanaria.com/verifirma/code/Kz4y77IbVRKaFGqiqp8a5w==	Página	1/1

Expediente: E72/18
Asunto: Plan Parcial del SUSNO T-2, La Jurada, Ingenio.

Visto el escrito remitido por la Viceconsejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias en el que se solicita se informe en materia de Patrimonio Histórico sobre el documento relativo al Plan Parcial del SUSNO T-", La Jurada (T.M. de Ingenio), se informa de lo siguiente:

1. El presente informe se emite una vez valorado el documento titulado "Documento ambiental estratégico del proyecto del Plan Parcial del Suelo Urbanizable no Sectorizado S.U.S.N.O. –T2, la Jurada, Ingenio, con fecha de 14 de febrero de 2018 y en el que aparece como autora Dña. Marian Martínez Izquierdo, toda vez que reúnen el material descriptivo y gráfico para valorar la actuación prevista. El documento consultado se encontraba alojado en la Web de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias (http://www.gobiernodecanarias.org/politicaterritorial/descargas/Vice_Politica_Territorial/Servicio_Juridico_advo_planeamiento_urb_ori/2018_14954_LA_JURADA_INGENIO/DAE_PP_SUSNO_La_jurada_v4_DILIGENCIADO.pdf9) realizándose su descarga el día 11 de octubre de 2018.
2. Para la realización del presente informe se ha tenido en cuenta, además, la información relativa al Patrimonio Histórico insular que aparece disponible en la aplicación MAPA de este Cabildo, así como los datos recogidos en el inventario arqueológico de Gran Canaria del término municipal de Ingenio y el Inventario de Bienes etnográficos confeccionado por la FEDAC. De igual modo se cursó visita a los terrenos que comprende el citado SUSNO con el fin de valorar sobre el terreno la eventual presencia de evidencias pertenecientes al patrimonio histórico canario.
3. En primer lugar debe indicarse que el documento informado no reúne los datos suficientes como para hacer una valoración particular y pormenorizada de la incidencia que podría tener la obra sobre los bienes del patrimonio histórico insular. Solo se alude a la presencia de elementos etnográficos recogidos en el inventario de la FEDAC, pero no se produjo valoración sobre el terreno, ni una recogida actualizada de la información que en materia de patrimonio arqueológico está disponible tanto en el Cabildo de Gran Canaria o el Ayuntamiento de Ingenio. Hubiera sido necesaria una visita a los terrenos que comprende el SUSNO para comprobar la existencia o proximidad de elementos del patrimonio cultural canario que pudieran verse afectadas en el curso de los trabajos de construcción. Pese a los esfuerzos hechos por el Cabildo de Gran Canaria en mantener actualizados los inventarios arqueológicos y etnográficos, las actuaciones puntuales sobre el territorio requieren de valoraciones pormenorizadas que garanticen la salvaguarda del patrimonio histórico insular.
4. En segundo lugar, realizada visita a la Jurada, se pudo reconocer en superficie (en la zona próxima a la autopista del ámbito afectado) la presencia de material arqueológico, fundamentalmente cerámica, si bien también estaban presentes otros elementos como industria lítica y, con más dificultades para su valoración, malacofauna. No solo se

C/ Bravo Murillo, 23, 4ª
35003 Las Palmas de Gran Canaria
Tel.: 928 21 96 65 · Fax. 928 21 96 66

Código Seguro De Verificación:	ewLlk9abblDCetsLUWAqtQ==	Fecha	15/10/2018
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.		
Firmado Por	Francisco Javier Velasco Vazquez		
Url De Verificación	https://verifirma.grancanaria.com/verifirma/code/ewLlk9abblDCetsLUWAqtQ==	Página	1/3

registra la presencia de material prehispánico, sino que también se observan restos de cerámica importada de dispar cronología. Es cierto que el ámbito del SUSNO presenta mayoritariamente huellas de transformación agrícola, pero parte del terreno parece haber conservado, al menos en superficie evidencias de una ocupación previa. Esta circunstancia a la que se alude se ve reforzada por el hecho de que a escasos 100 metros se localiza un área de interés arqueológico recogido en el inventario arqueológico de Gran Canaria (código 11023), caracterizado por la abundancia de material prehispánico en superficie.

5. Desde un punto de vista técnico, y a juzgar por la información disponible en el momento de redactar este informe, el desarrollo del SUSNO citado debe tener en cuenta la presencia de los citados restos arqueológicos, estableciendo medidas que garanticen su conservación y protección. Se estima que sería necesario el desarrollo de trabajos arqueológicos que ayudaran a precisar extensión, estado de conservación y grado de representación de los restos arqueológicos y, en consecuencia, las medidas preventivas que en cada caso sería necesario adoptar. En el momento de la visita no se observó ninguna actividad o circunstancia que motive la adopción de medidas cautelares.

6. Se traslada información del hallazgo arqueológico a la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias y al Ayuntamiento de Ingenio a los efectos oportunos.

En Las Palmas de Gran Canaria

EL TÉCNICO DEL SERVICIO DE CULTURA Y
PATRIMONIO HISTÓRICO

Código Seguro De Verificación:	ewLlk9abblDCetsLUWAqtQ==	Fecha	15/10/2018
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.		
Firmado Por	Francisco Javier Velasco Vazquez		
Url De Verificación	https://verifirma.grancanaria.com/verifirma/code/ewLlk9abblDCetsLUWAqtQ==	Página	2/3

Cabildo de
Gran Canaria

Polígonos verdes: Yacimiento arqueológico código 11023
Polígono rojo: Materiales arqueológicos en superficie

Vista general del ámbito del SUSNO y detalles de restos arqueológicos en superficie

Código Seguro De Verificación:	ewLlk9abblDCetsLUWAqtQ==	Fecha	15/10/2018
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.		
Firmado Por	Francisco Javier Velasco Vazquez		
Url De Verificación	https://verifirma.grancanaria.com/verifirma/code/ewLlk9abblDCetsLUWAqtQ==	Página	3/3

JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

Oficina: Registro General del Cabildo Insular de Gran Canaria *O00006487*
Fecha y hora de registro: 17-10-2018 14:50:32 (Hora peninsular)
Número de registro: O00006487_18_0020142
Presentación realizada en una oficina de registro de las Islas Canarias el 17-10-2018 13:50:32 (hora insular)

Interesado

Código de Origen:	L03350004	Código postal:	
Razón social:	Cabildo Insular de Gran Canaria	País:	
Dirección:		D.E.H:	
Municipio:		Teléfono:	
Provincia:		Correo electrónico:	
Canal Notif.:			

Información del registro

Resumen/asunto:	ORVE0301 REMITIENDO DOCUMENTO REFERENTE AL INFORME TECNICO DE CULTURA Y PATR. HISTORICO DEL 15 OCTUBRE/18 DEL PLAN PARCIAL DEL SUSNO T-2, LA JURADA, INGENIO CON EXPTE: E 72/18 Y SU EXPTE: 2018/14954
Unidad de tramitación de destino:	Viceconsejería de Política Territorial *A05017186*
Ref. externa:	29900
Nº Expediente:	
Observaciones:	

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
OIAC_17-10-2018_14-01-01.pdf	52.47 KB	Copia electrónica auténtica	Documento adjunto	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-ee1285713a49ab73ea04e2f90c21a396		
Enlace de descarga:		https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/hash_firma_formularioweb/ORVE-ee1285713a49ab73ea04e2f90c21a396		

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
OIAC_17-10-2018_13-14-07.pdf	168.66 KB	Copia electrónica auténtica	Documento adjunto	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-d4c50604b42c4a91a77fb0c5ebc8a0aa		
Enlace de descarga:		https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/hash_firma_formularioweb/ORVE-d4c50604b42c4a91a77fb0c5ebc8a0aa		

*La oficina **Registro General del Cabildo Insular de Gran Canaria**, a través del proceso de firma electrónica reconocida, declara que los documentos electrónicos anexados corresponden con los originales aportados por el interesado, en el marco de la normativa vigente.*

*De acuerdo con el art. 31.2b **de la Ley 39/15**, a los efectos del cómputo de plazo fijado en días hábiles, y en lo que se refiere al cumplimiento de plazos por los interesados, la presentación en un día inhábil se entenderá realizada en la primera hora del primer día hábil siguiente salvo que una norma permita expresamente la recepción en día inhábil.*

© Ministerio de Política Territorial y Función Pública
El registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la Ley 39/2015.
Código de verificación electrónica: 6622-353D-61E3-C207-2755-8262-C7D7-E2C6-C382-8667-CA52-6029-7C4A-3A6D-3561-2A
https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/hash_firma_formularioweb/6622-353D-61E3-C207-2755-8262-C7D7-E2C6-C382-8667-CA52-6029-7C4A-3A6D-3561-2A

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:
MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCION PUBLICA - Fecha: 17/10/2018 - 14:02:46
En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente:
01XSyHJrwJ2W9dbcxdwTIdzIfWXBGnVC3
El presente documento ha sido descargado el 18/10/2018 - 12:19:11

ANEXO II

FICHAS DE LOS ELEMENTOS ETNOGRAFICOS LOCALIZADOS EN EL ENTORNO SEGÚN LA CARTA ETNOGRAFICA DE INGENIO (FEDAC)

INVENTARIO PATRIMONIO ETNOGRÁFICO

DATOS ETNOGRÁFICOS

CÓDIGO FICHA: 02719

NOMBRE: GORO

ACTIVIDAD: GANADERÍA

GRUPO / TIPO: PASTOREO / GOROS

D.G.P.H: 3-34-21-2

LOCALIZACIÓN

ISLA: GRAN CANARIA

MUNICIPIO: INGENIO

LOCALIDAD: BURRERO (EL)

DIRECCIÓN:

CÓDIGO POSTAL: 35259

TELÉFONO:

UMT (CUADRANTE-X-Y): 28 - 460763 - 3087102

ALTITUD:

TOPONIMIA: EL BURRERO

CARTOGRAFIA: INGENIO 60:90 S

OBSERVACIONES: PARTIENDO DE LA ROTONDA QUE HAY EN CARRIZAL TOMAMOS LA CARRETERA QUE VA HACIA EL BARRIO DE LA JURADA Y NOS DIRIGIMOS A LA PLAYA DEL BURRERO. EL BIEN SE ENCUENTRA A 50 METROS DEL PUENTE QUE CRUZA LA AUTOPISTA, EN EL MARGEN DERECHO.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

DESTRUCCIÓN POR OBRAS: NO

SAQUEOS: NO

ALTERACIONES NATURALES: SI

OTRAS ALTERACIONES: SI

ESTADO DE CONSERVACIÓN: BUENO

FRAGILIDAD: MEDIA

VALOR CIENTÍFICO PATRIMONIAL: MEDIO

OBSERVACIONES: ALTERACIONES ANTRÓPICAS A CAUSA DE LA PRESENCIA DE RESTOS DE BASURA. ALTERACIONES NATURALES DEBIDAS A LA COLONIZACIÓN VEGETAL.

DATOS ASOCIADOS AL BIEN ETNOGRÁFICO

FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

ANTIGÜEDAD: SIGLO XX

HISTORIA: CORRAL DESTINADO A GUARDAR CABRAS Y OVEJAS. PRESENTA TRES CADÁVERES DE OVEJAS DENTRO.

USO ACTUAL: ABANDONADO

SUPERFICIE: 144 m^2

DESCRIPCIÓN: CORRAL DE PLANTA CIRCULAR CON MUROS REALIZADOS CON PIEDRAS DE TAMAÑO MEDIO Y GRANDE. PRESENTA UNA ENTRADA DE 90 CMS. DE ANCHURA FLANQUEADA POR PIEDRAS DE GRAN TAMAÑO.

DOCUMENTACIÓN

- SANTANA PÉREZ,J.M.; TORRES ESTUPIÑÁN, C.G. (1993): "LA GANADERÍA", EN GEOGRAFÍA DE CANARIAS, LA PROVINCIA/DIARIO DE LAS PALMAS. - MILLARES, Y. (1996): RUTA DE PASTORES, CABILDO DE GRAN CANARIA. - RODRÍGUEZ PÉREZ-GALDÓS, C. (1993): "ESTRUCTURA TERRITORIAL Y CONDICIONES MARCO DEL PASTORALISMO DE SUBSISTENCIA EN LA ISLA DE GRAN CANARIA" EN HOMENAJE A JOSÉ PÉREZ VIDAL, LA LAGUNA, TENERIFE. - GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, J.M.(1993): "LA SABIDURÍA DE LOS PASTORES CANARIOS", EN LA SABIDURÍA POPULAR, CENTRO DE LA CULTURA POPULAR CANARIA.

SITUACIÓN JURIDICO - ADMINISTRATIVA

PROPIEDAD: PRIVADA

DECLARACIÓN B.I.C: NO

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: RÚSTICO

CALIFICACIÓN DEL SUELO:

NIVEL DE PROTECCIÓN: 7

INTERVENCIONES PERMITIDAS: CONSERVACIÓN

GRADO DE PROTECCIÓN: INTEGRAL

SUGERENCIAS

SE SUGIERE LA LIMPIEZA DE LA ZONA Y REPARAR ALGUNOS DERRUMBES.

OBSERVACIONES

JUNTO A ESTE GORO, E INDISOLUBLEMENTE UNIDO A ÉL EXISTE UNA ESTRUCTURA HABITACIONAL PREHISPÁNICA, POR LO QUE ESTE ELEMENTO TIENE LA POSIBILIDAD DE SER ESTUDIADO POR METODOLOGÍA ARQUEOLÓGICA O ANTROPOLÓGICA. LA FACTURA DE LOS MUROS EVIDENCIA TÉCNICAS Y MATERIALES DIFERENTES.

FOTOGRAFÍAS

INVENTARIO PATRIMONIO ETNOGRÁFICO

DATOS ETNOGRÁFICOS

CÓDIGO FICHA: 02723

NOMBRE: POZO Y ESTANQUE

ACTIVIDAD: HIDRAÚLICA

GRUPO / TIPO: GESTIÓN DEL AGUA / CONJUNTO HIDRAÚLICO

D.G.P.H: 3-34-21-5

LOCALIZACIÓN

ISLA: GRAN CANARIA

MUNICIPIO: INGENIO

LOCALIDAD: BURRERO (EL)

DIRECCIÓN:

CÓDIGO POSTAL: 35259

TELÉFONO:

UMT (CUADRANTE-X-Y): 28 - 460833 - 3087122

ALTITUD:

TOPONIMIA: EL BURRERO

CARTOGRAFIA: INGENIO 60:90 S

OBSERVACIONES: PARTIENDO DE LA ROTONDA QUE HAY EN EL CARRIZAL NOS DIRIGIMOS HACIA EL BARRIO DE LA JURADA Y SEGIMOS HACIA EL BURRERO. EL BIEN SE ENCUENTRA A 60 METROS APROXIMADAMENTE DEL PUENTE QUE CRUZA LA AUTOPISTA.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

DESTRUCCIÓN POR OBRAS: SI

SAQUEOS: NO

ALTERACIONES NATURALES: NO

OTRAS ALTERACIONES: SI

ESTADO DE CONSERVACIÓN: BUENO

FRAGILIDAD: BAJA

VALOR CIENTÍFICO PATRIMONIAL: ALTO

OBSERVACIONES: ALTERACIONES DE TIPO ANTROPICO DEBIDAS A LA PRESENCIA DE BASURA Y TRASTOS, ADEMAS DE AÑADIDOS DE BLOQUES.

DATOS ASOCIADOS AL BIEN ETNOGRÁFICO

FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

ANTIGÜEDAD: SIGLO XX

HISTORIA:

USO ACTUAL: ABANDONADO

SUPERFICIE: 1420 m^2

DESCRIPCIÓN: ESTANQUE DE PLANTA RECTANGULAR Y GRANDES DIMENSIONES REALIZADO CON PIEDRAS DE TAMAÑO MEDIO. PRESENTA UNA VALLA METALICA DE PROTECCION. POZO COMPUESTO POR TRES ESTANCIAS RECTANGULARES INDEPENDIENTES Y UNA CUARTA DONDE SE ENCUENTRA UN AEROMOTOR.

DOCUMENTACIÓN

SITUACIÓN JURIDICO - ADMINISTRATIVA

PROPIEDAD: PRIVADA

DECLARACIÓN B.I.C: NO

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: RÚSTICO

CALIFICACIÓN DEL SUELO:

NIVEL DE PROTECCIÓN: 7

INTERVENCIONES PERMITIDAS:

GRADO DE PROTECCIÓN: INTEGRAL

SUGERENCIAS

OBSERVACIONES

FOTOGRAFÍAS

INVENTARIO PATRIMONIO ETNOGRÁFICO

DATOS ETNOGRÁFICOS

CÓDIGO FICHA: 02862

NOMBRE: ESTANQUE

ACTIVIDAD: HIDRAÚLICA

GRUPO / TIPO: ALMACENAMIENTO / ESTANQUES

D.G.P.H: 3-34-13-97

LOCALIZACIÓN

ISLA: GRAN CANARIA

MUNICIPIO: INGENIO

LOCALIDAD:

DIRECCIÓN:

CÓDIGO POSTAL: 35250

TELÉFONO:

UMT (CUADRANTE-X-Y): 28 - 460040 - 3087031

ALTITUD:

TOPONIMIA: LA CAPELLANIA

CARTOGRAFIA: INGENIO 60:90 S

OBSERVACIONES: AL LLEGAR A LA ROTONDA QUE SE ENCUENTRA EN LA SALIDA DE CARRIZAL TOMAMOS DIRECCIÓN A VECINDARIO Y CAMINAMOS 250 METROS BARRANCO ABAJO. EL BIEN APARECE EN LA LADERA IZQUIERDA, JUNTO A LA CARRETERA.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

DESTRUCCIÓN POR OBRAS: SI

SAQUEOS: NO

ALTERACIONES NATURALES: SI

OTRAS ALTERACIONES: NO

ESTADO DE CONSERVACIÓN: BUENO

FRAGILIDAD: BAJA

VALOR CIENTÍFICO PATRIMONIAL: MEDIO

OBSERVACIONES: ALTERACIONES DE TIPO ANTROPICO CONSISTENTES EN LA UTILIZACION DE BLOQUES EN ALGUNOS HUECOS DEJADOS ENTRE LOS CONTRAFUERTES. ALTERACIONES NATURALES DEBIDO A LA PRESENCIA DE PLANTAS ACUATICAS DE SUPERFICIE.

DATOS ASOCIADOS AL BIEN ETNOGRÁFICO

FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

ANTIGÜEDAD: SIGLO XX

HISTORIA: SU AGUA SE UTILIZABA PARA REGAR LOS CULTIVOS CERCANOS QUE HABIA ANTIGUAMENTE.

USO ACTUAL: ORIGINARIO

SUPERFICIE: 572 m^2

DESCRIPCIÓN: ESTANQUE DE GRANDES DIMENSIONES Y PLANTA RECTANGULAR DOTADO DE CONTRAFUERTES EN SUS PAREDES. ESTA REALIZADO EN PIEDRA DE TAMAÑO MEDIO ENTRE CUYOS HUECOS SE HAN COLOCADO OTRAS MAS PEQUEÑAS. INTERIORMENTE ESTA ENCALADO Y PRESENTA GRAN CANTIDAD DE AGUA.

DOCUMENTACIÓN

"BIENES HIDRÁULICOS. HEREDADES Y COMUNIDADES DE AGUA". PATRIMONIO HISTÓRICO. CUADERNOS. VILLA DE INGENIO. AYUNTAMIENTO DE INGENIO. 2005.

SITUACIÓN JURIDICO - ADMINISTRATIVA

PROPIEDAD: PRIVADA

DECLARACIÓN B.I.C: NO

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: RÚSTICO

CALIFICACIÓN DEL SUELO: RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE ENTORNOS

NIVEL DE PROTECCIÓN: 6

INTERVENCIONES PERMITIDAS:

GRADO DE PROTECCIÓN: INTEGRAL

SUGERENCIAS

OBSERVACIONES

FOTOGRAFÍAS

INVENTARIO PATRIMONIO ETNOGRÁFICO

DATOS ETNOGRÁFICOS

CÓDIGO FICHA: 02902

NOMBRE: ESTANQUE

ACTIVIDAD: HIDRAÚLICA

GRUPO / TIPO: ALMACENAMIENTO / ESTANQUES

D.G.P.H: 3-34-22-1

LOCALIZACIÓN

ISLA: GRAN CANARIA

MUNICIPIO: INGENIO

LOCALIDAD:

DIRECCIÓN:

CÓDIGO POSTAL: 35250

TELÉFONO:

UMT (CUADRANTE-X-Y): 28 - 460813 - 3087133

ALTITUD:

TOPONIMIA: LA JURADA

CARTOGRAFIA: INGENIO 60:90 S

OBSERVACIONES: EL BIEN SE ENCUENTRA A 20 METROS DEL PUENTE DE LA AUTOPISTA QUE CRUZA LA CARRETERA QUE VA DESDE LA JURADA HASTA LA PLAYA DEL BURRERO. ES PERCEPTIBLE DESDE LA CARRETERA.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

DESTRUCCIÓN POR OBRAS: SI

SAQUEOS: NO

ALTERACIONES NATURALES: NO

OTRAS ALTERACIONES: SI

ESTADO DE CONSERVACIÓN: BUENO

FRAGILIDAD: BAJA

VALOR CIENTÍFICO PATRIMONIAL: MEDIO

OBSERVACIONES: ALTERACIONES ANTROPICAS DEBIDAS A LA PRESENCIA DE BASURAS, DE LA VALLA METALICA QUE LO RODEA Y AL AÑADIDO DE BLOQUES EN UNA DE LAS PAREDES DEL ESTANQUE.

DATOS ASOCIADOS AL BIEN ETNOGRÁFICO

FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

ANTIGÜEDAD: SIGLO XX

HISTORIA:

USO ACTUAL: ABANDONADO

SUPERFICIE: 459 m^2

DESCRIPCIÓN: ESTANQUE DE PLANTA RECTANGULAR CON MUROS REALIZADOS EN PIEDRA DE TAMAÑO MEDIO UNIDAS POR ARGAMASA. SE HA CONSTRUIDO TENIENDO EN CUENTA LA PENDIENTE DEL TERRENO Y PROTEGIDO POR UNA VALLA METALICA. PRESENTA CONTRAFUERTES.

DOCUMENTACIÓN

"BIENES HIDRÁULICOS. HEREDADES Y COMUNIDADES DE AGUA". PATRIMONIO HISTÓRICO. CUADERNOS. VILLA DE INGENIO. AYUNTAMIENTO DE INGENIO. 2005.

SITUACIÓN JURIDICO - ADMINISTRATIVA

PROPIEDAD: PRIVADA

DECLARACIÓN B.I.C: NO

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: RÚSTICO

CALIFICACIÓN DEL SUELO:

NIVEL DE PROTECCIÓN: 6

INTERVENCIONES PERMITIDAS:

GRADO DE PROTECCIÓN: INTEGRAL

SUGERENCIAS

OBSERVACIONES

FOTOGRAFÍAS

ANEXO III

FICHA DEL YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO LAS MAJORERAS LOCALIZADO EN EL ENTORNO SEGÚN LA CARTA ARQUEOLÓGICA DE INGENIO

CABILDO DE GRAN CANARIA
INVENTARIO ARQUEOLÓGICO DE GRAN CANARIA

CÓDIGO IDENTIFICADOR:	NOMBRE:
11023	LAS MAJORERAS

OTRAS DENOMINACIONES:

LOCALIZACIÓN:

MUNICIPIO:	LOCALIDAD:	TOPONIMIA:
INGENIO	CARRIZAL	LAS MAJORERAS

UNIDAD GEOMORFOLÓGICA:

LADERAS Y LOMOS

UTM X:	460644
UTM Y:	3087740
UTM Z:	49

ACCESO:

EL YACIMIENTO SE LOCALIZA A AMBAS MÁRGENES DEL BARRANCO DE LOS AROMEROS, INSERTO EN LA POBLACIÓN DE CARRIZAL. HASTA ÉL SE ACCEDE DESDE LA VÍA GC-1 TOMANDO LA SALIDA QUE ANUNCIA EL DESVIO HACIA INGENIO-AGUIMES, SIGUIENDO LA C-812, A AMBOS LADOS DE LA CARRETERA EN LA ZONA DEL CARRIZAL.

TIPOLOGÍA:

Económico:
- [ ] Granero
- [ ] Silo
- [ ] Cantera
- [ ] Mina
- [ ] Conchero
- [ ] Taller
- [ ] Gambuesa

Funerario:
- [ ] Cueva natural
- [ ] Cueva artificial
- [ ] Solapón
- [ ] Túmulo
- [ ] Cista
- [ ] Fosa

Hábitat:
- [x] Cueva natural
- [ ] Cueva artificial
- [x] Casa
- [ ] Refugio
- [ ] Est.excavada

Cultual:
- [ ] Almogarén
- [ ] Cazoletas/canales
- [ ] Círculo de piedras
- [ ] Torreta
- [ ] Otro

Grabados rupestres:
- [ ] Geométrico
- [ ] Alfabético
- [ ] Zoomorfo
- [ ] Antropomorfo
- [ ] Pubiforme
- [ ] Otro

Pinturas rupestres:
- [ ] Zócalo
- [ ] Geométrico
- [ ] Antropomorfo
- [ ] Otro

Otras categorías:
- [ ] Piedra hincada
- [ ] Muralla
- [ ] Muro
- [ ] Hidraúlico
- [ ] Camino
- [ ] Material arqueológico superficial
- [ ] Otro

Arqueología histórica:
- [ ] Eclesiástico
- [ ] Arquitectura defensiva
- [ ] Económico / industrial
- [ ] Sitio histórico

Arqueología subacuática:
- [ ] Pecio
- [ ] Artillería
- [ ] Ancla
- [ ] Lastre
- [ ] Cerámica
- [ ] Otro

OBSERVACIONES TIPOLOGÍA: CONJUNTO INTEGRADO POR VARIAS CUEVAS NATURALES Y ALGUNAS ESTRUCTURAS DE PIEDRAS SECA DE CRONO

DESCRIPCIÓN:

CORRESPONDE A UN CONJUNTO ARQUEOLÓGICO INTEGRADO POR CUEVAS NATURALES, Y QUIZÁ TAMBIEN POR ESTRUCTURAS DE PIEDRA SECA SITUADAS EN LOS LLANOS COLINDANTES CON EL BARRANCO DE LOS AROMEROS. PARTE DE ESTAS ESTRUCTURAS ES PROBABLE QUE HAYAN SUFRIDO MODIFICACIONES AL SER CONVERTIDAS EN PAJEROS O CORRALES, O PARA LEVANTAR LOS LINDEROS DE LAS TERRAZAS DE CULTIVO. NO OBSTANTE, AÚN ES POSIBLE OBSERVAR ALGUNAS ALINEACIONES DE PIEDRAS QUE AFLORAN EN LAS SUPERFICIE DE LOS CULTIVOS Y QUE PUEDEN GUARDAR ALGUNA RELACIÓN CON ESTAS SUPUESTAS CONSTRUCCIONES PREHISPÁNICAS. EL GRADO DE REUTILIZACIÓN Y ALTERACIÓN DEL SITO ES TAN INTENSO QUE APENAS SI ES POSIBLE DETERMINAR LOS RASGOS ORIGINALES DEL CONJUNTO ARQUEOLÓGICO. A TAL EFECTO LAS CUEVAS HAN SIDO AMPLIAMENTE REUTILIZADAS COMO REDILES PARA GUARDDAR EL GANADO Y COMO CUARTOS DE APERO, ASIMISMO, EL LOMO SE ENCONTRABA COMPLETAMENTE ABANCALADO, ADEMÁS DE EN LOS ÚLTIMOS AÑOS HABER SIDO OBJETO DE EDIFICACIONES DE DIVERSA ÍNDOLE QUE INCLUYE DESDE LA CONSTRUCCIÓN DE ALMACENES PARA EL EMPAQUETADO DE TOMATE HASTA VIVIENDAS O INFRASTURCTURARAS DE CARÁCTER VIARIO. TODO ELLO HA HECHO QUE EL CONJUNTO HAYA DESAPARECIDO CASI EN SU TOTALIDAD. PESE A TODO A MEDIADOS DE LA DÉCADA DE LOS 90 DEL SIGLO PASADO AÚN SE OBSERVABA UN ELEVADO VOLUMEN DE MATERIALES DE FILIACIÓN PREHISPÁNICA DIPSEROS EN SUPERFICIE FUNDAMENTALMENTE EN LA MARGEN DERECHA DEL BARRANCO. A ELLO HAY QUE AÑADIR LOS MATERIALES DEPOSITADOS EN LOS FONDOS DEL MUSEO CANARIO, IDENTIDIFICADOS CON EL TOPÓNIMO DE LAS MAJORERAS O EL CARRIZAL, DE LOS QUE SE DESCONOCE CUALQUIER INFORMACIÓN ADICIONAL RELATIVA A LA NATURALEZA Y TIPOLOGÍA DEL YACIMIENTO DEL QUE PROVIENEN. ACTUALMENTE LA PROPORCIÓN DE ESTOS RESTOS ARQUEOLÓGICOS HA DESCENDIDO NOTABLEMENTE, LOCALIZÁNDOSE ALGÚN QUE OTRO RESTO EN SUPERFICIE DE

CABILDO DE GRAN CANARIA
INVENTARIO ARQUEOLÓGICO DE GRAN CANARIA

MATERIAL ARQUEOLÓGICO EN SUPERFICIE:

ABUNDANTES FRAGMENTOS DE CERÁMICA, MATERIALES LÍTICOS, Y RESTOS DE FAUNA TERRESTRE Y MARINA

CRONOLOGÍA:

PREHISPÁNICO

OTROS VALORES:

DELIMITACIÓN:

PROTECCIÓN JURÍDICO ADMINISTRATIVA:

INFORMACIÓN URBANÍSTICA:

URBANO - RESIDENCIAL

CATALOGACIÓN:

DESCRIPCIÓN ESTADO DE CONSERVACIÓN:

FRAGILIDAD:

IMPACTOS:

CAÍDA DE MUROS. VERTIDO DE ESCOMBROS. BASURAS DISPERSAS. EROSIÓN-SEDIMENTACIÓN. RECOLONIZACIÓN VEGETAL.

REUTILIZACIONES:

HÁBITAT. GANADERA. AGRÍCOLA

USO ACTUAL:

ACONDICIONAMIENTOS PARA LA VISITA:

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN:

ESTUDIO Y ADOPCIÓN DE MEDIDAS DE CONSERVACIÓN

INTERVENCIONES, ESTUDIOS Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

SAMC, 1991: INVENTARIO ARQUEOLÓGICO DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO. DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO HISTÓRICO DEL GOBIERNO DE CANARIAS.
J. VELASCO, V. ALBERTO Y A. BETANCOR, 1999: INFORME ARQUEOLÓGICO SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN:

OBSERVACIONES GENERALES:

LA ZONA SE ENCUENTRA INTENSAMENTE TRANSFORMADA POR LA ACTIVIDAD AGRÍCOLA. ADEMÁS EN LA ACTUALIDAD ESTE PARAJE SE HALLA INSERTO EN UN ÁREA URBANA, CON ABUNDANTES EDIFICACIONES QUE SE LEVANTAN EN ESTE ESPACIO

FOTOGRAFIAS (1 - 2)

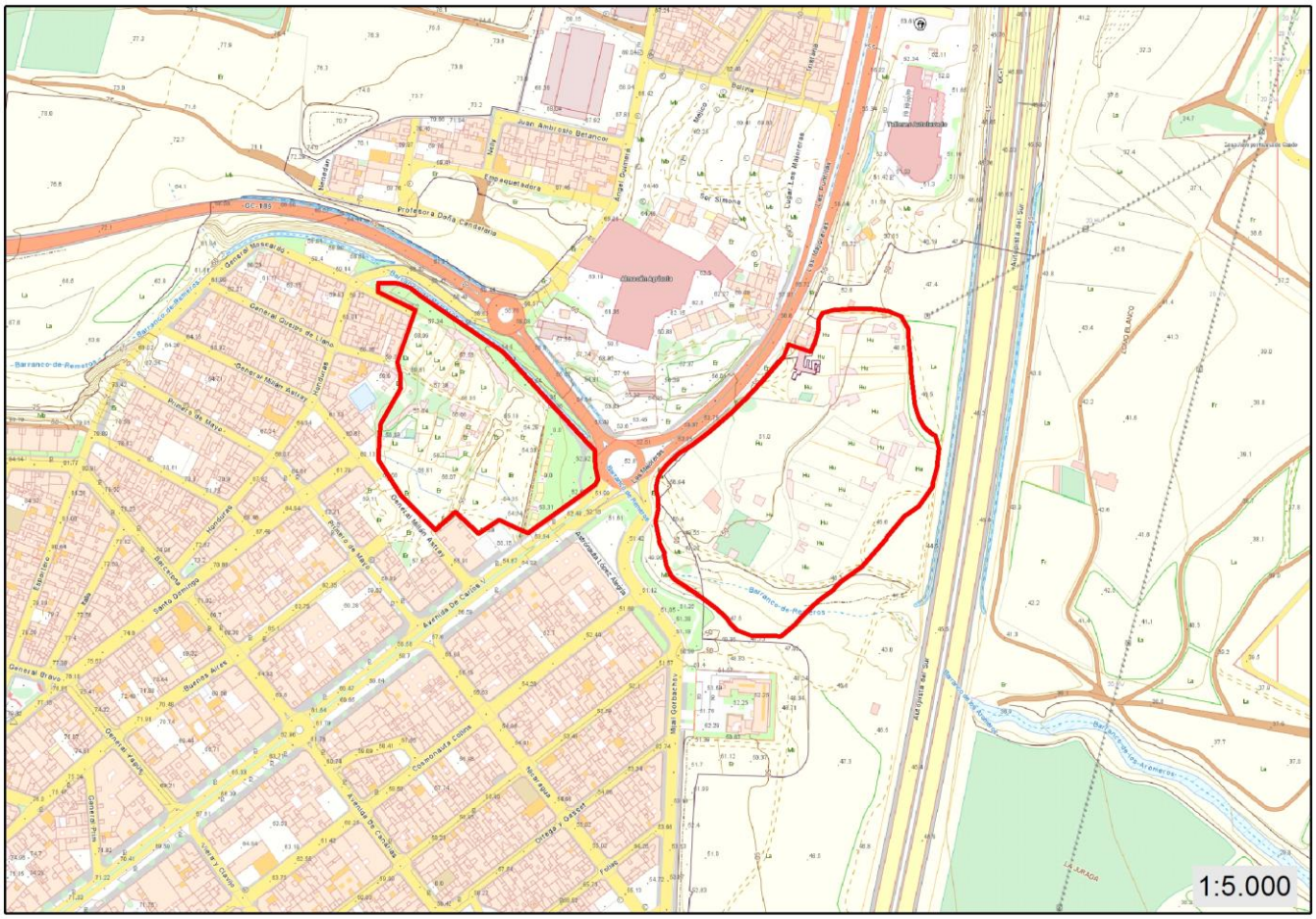
NOMBRE: LAS MAJORERAS **CÓDIGO IDENTIFICADOR** 11023

FOTOGRAFIAS (3 - 4)

NOMBRE: LAS MAJORERAS **CÓDIGO IDENTIFICADOR** 11023

PLANO DE LOCALIZACIÓN

CÓDIGO IDENTIFICADOR: 11023
NOMBRE: LAS MAJORERAS
ESCALA CARTOGRAFIA: 1:5.000



CABILDO DE GRAN CANARIA
INVENTARIO ARQUEOLÓGICO DE GRAN CANARIA

ORTOFOTO

CÓDIGO IDENTIFICADOR: 11023

NOMBRE: LAS MAJORERAS

ESCALA ORTOFOTO: 1:5.000

ANEXO 3 ESTUDIO PREVISIÓN DE RIESGOS

ANEXO 3. RIESGOS RELATIVOS A LA PRESENCIA DE BARRANCOS

INDICE

1. Antecedentes....2
2. Objeto....2
3. Riesgos potenciales....2
4. Análisis de los riesgos potenciales....3
4.1. Mapas de peligrosidad y riesgo de inundación....3
4.2. Estudio de los barrancos limítrofes....4
5. Obras de drenaje trasversal existentes en la GC-1....9
6. Conclusión....11

Documentación del anexo

1. Memoria
2. Documentación gráfica

1. ANTECEDENTES

Con fecha 1 de octubre de 2018 se inicia el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada relativo al expediente 2018/14954, del Plan Parcial del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado T-2 La Jurada, (SUSNO T-2 La Jurada), Término Municipal de Ingenio.
De conformidad con lo previsto en el artículo 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, se procedió parte de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias a recabar los informes sectoriales requeridos a fin de que por el órgano ambiental se proceda a la elaboración del informe ambiental estratégico del Plan Parcial que nos ocupa.
Con fecha 17 de abril de 2019, la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias redacta informe jurídico basado en el informe ambiental de Gesplan de fecha 21 de marzo de 2019.
Con fecha 29 de mayo de 2019 el Gobierno de Canarias remite informe de requerimiento de subsanación de documentación en el asunto de solicitud de evaluación ambiental estratégica del Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada (Expediente 2018/14954) al Ayuntamiento de Villa de Ingenio.

2. OBJETO

El objeto del presente anexo es completar la información requerida del estudio ambiental estratégico del Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada, en relación a los posibles riesgos relativos a la presencia de barrancos en las zonas limítrofes.

3. RIESGOS POTENCIALES

Los barrancos que delimitan el sector SUSNO T-2 La Jurada son el barranco de Aromeros y el barranquillo de la Carretera al Burrero.
El SUSNO T-2, se encuentra situado en su totalidad en la cuenca del barranco de Aromeros, tal como se muestra en la documentación gráfica que acompaña a esta adenda, mientras que el cauce del barranquillo de la Carretera al Burrero es limítrofe al SUSNO T-2, con lo que podría afectar al mismo. De esta forma, se analizan las cuencas señaladas en la Tabla nº1.

Nombre	Cauce natural
C-01	Barranco de Aromeros
C-02	Barranquillo de la Carretera al Burrero

Tabla 1. Cuencas analizadas. Elaboración propia

4. ANÁLISIS DE LOS RIESGOS POTENCIALES

4.1. MAPAS DE PELIGROSIDAD Y RIESGO DE INUNDACIÓN

De acuerdo al Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación, la Demarcación Hidrográfica de Gran Canaria aprobó la Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI) por drenaje superficial, en la Demarcación Hidrográfica de Gran Canaria el 11 de junio de 2014, en dicho documento se establecen las áreas de riesgo potencial significativo (ARPSIs). Dichas áreas son zonas en las que se ha llegado a la conclusión de que existe un riesgo potencial de inundación significativo o en las cuales la materialización de tal riesgo pueda considerarse probable.

A partir de dicha identificación de las ARPSIs, se realizan los Mapas de peligrosidad y riesgo de inundación de la Demarcación Hidrográfica de Gran Canaria, aprobados de forma definitiva por el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria el 20 de mayo de 2015. Estos mapas comprenden la delimitación gráfica de la superficie anegada por las aguas para la ocurrencia de avenidas con períodos retorno de 100 y 500 años.

En la figura nº 1 se identifican las ARPSIs por drenaje superficial en la isla de Gran Canaria.

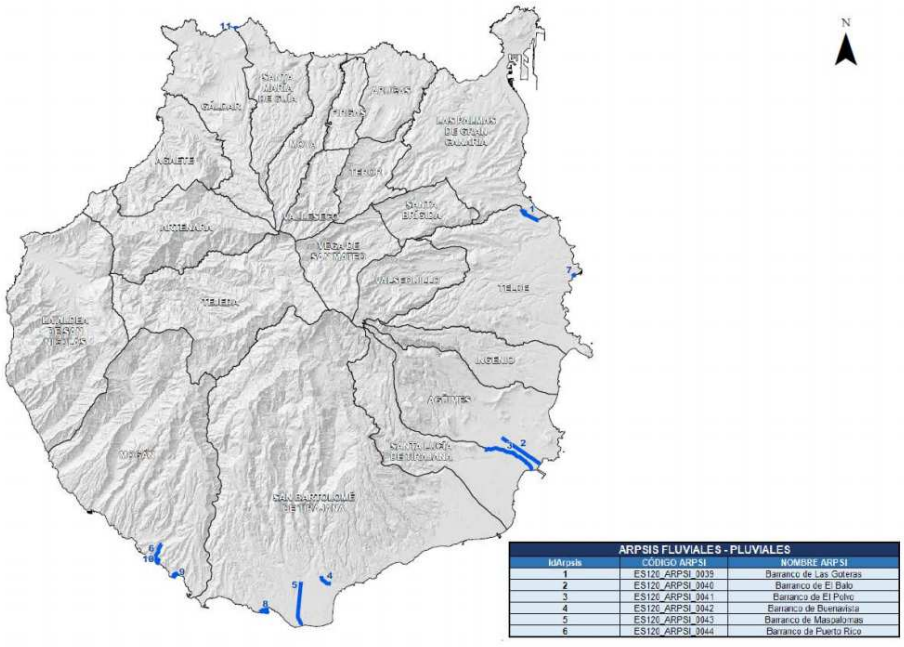


Figura 1. ARPSIs. Fuente:Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación de Gran Canaria.

Se comprueba que no existe ningún área de riesgo potencial significativo (ARPI), en las inmediaciones de la población del Carrizal ni del TM de Villa de Ingenio, con lo que el Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada no se verá afectado.

4.2. ESTUDIO DE LOS BARRANCOS LIMÍTROFES

En primer lugar se calculan los caudales de los barrancos limítrofes para los períodos retorno de 100 y 500 años siguiendo la Instrucción 5.2-IC “Drenaje superficial”, de 2016, del Ministerio de Fomento.

Partiendo de los datos obtenidos de las estaciones pluviométricas cercanas y con un registro de datos pluviométricos superior a 15 años (Tabla nº 2) se obtienen las precipitaciones máximas anuales en 24 horas en cada una de las estaciones para los períodos retorno de 100 y 500 años (Tabla nº 3).

Estación		Clase	Provincia	Coordenadas		Altitud
Cod.	Nombre			Longitud	Latitud	
012	Ingenio Pueblo	P	Las Palmas	457947	3088463	235
014	Gando	TP	Las Palmas	461700	3088100	24
052	Carrizal	P	Las Palmas	459379	3087293	119
115	La Pasadilla	P	Las Palmas	453806	3091145	705
121	Cortijo Pajonales	P	Las Palmas	453114	3088666	725
152	Ovejeros Explosivos	P	Las Palmas	457785	3091194	250

Tabla 2. Estaciones pluviométricas cercanas. Fuente: Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria

Cod.	Nombre	T=2	T=5	T=10	T=20	T=25	T=50	T=100	T=500	T=1000
012	Ingenio Pueblo	43	73	93	112	120	146	173	245	280
014	Gando	33	61	80	99	107	132	159	232	266
052	Carrizal	36	59	75	90	96	116	138	193	220
115	La Pasadilla	62	95	118	139	148	175	204	278	314
121	Cortijo Pajonales	56	97	123	150	160	195	232	329	376
152	Ovejeros Explosivos	40	64	79	95	101	120	141	195	220

Tabla 3. Precipitaciones máximas anuales en 24 h. Fuente: Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria

La asignación de precipitaciones a cada una de las cuencas se ha obtenido estableciendo un reparto mediante el método de los Polígonos de Thiessen. Los datos se recogen en la Tabla nº 4.

CUENCA	ESTACIÓN PLUVIOMÉTRICA					
	012 Ingenio Pueblo	014 Gando	052 Carrizal	115 La Pasadilla	121 Cortijo Pajonales	152 Ovejeros Explosivos
C-01	51%	6%	30%	7%	2%	4%
C-02	0%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabla 4. Asignación de precipitaciones a cada cuenca. Fuente: Elaboración propia

En la Tabla nº5 se recogen los valores resultantes del cálculo.

PRECIPITACIÓN MÁXIMA PROBABLE (mm/24 h)	
P100	**P500**
163,7	230,6
138,0	193,0

Tabla 5. Precipitaciones de cálculo para cada cuenca. Fuente: Elaboración propia

Las cuencas estudiadas se han definido a partir de planos topográficos a escala 1:25.000. Las características principales de las cuencas (extensión, longitud del cauce) se recogen en la Tabla nº6.

CUENCA	CARACTERIZACIÓN DE LAS CUENCAS					
	A (Km^2)	L (Km)	COTA MAX	COTA MIN	H (m)	J (%)
C-01	4,259	7,400	580,00	35,62	544,38	7,36%
C-02	0,142	0,775	75,00	44,00	31,00	4,00%

Tabla 6. Características de las cuencas. Fuente: Elaboración propia

El tiempo de concentración de las cuencas se calcula mediante la fórmula de la Instrucción 5.2-IC correspondiente a cuencas principales:

$$t_c = 0{,}3 \cdot L_c^{\,0{,}76} \cdot J_c^{\,-0{,}19}$$

donde:

- tc = tiempo de concentración (h)
- Lc= longitud del cauce principal (km)
- Jc= pendiente media del cauce (adimensional)

Los resultados del cálculo del tiempo de concentración de cada cuenca se recogen e la Tabla nº7

Cuenca	Nombre	Tiempo de concentración inicial tc (h)
C-01	Barranco de Aromeros	2,25
C-02	Barranquillo de la Carretera al Burrero	0,46

Tabla 7. Tiempo de concentración para cada cuenca. Fuente: Elaboración propia

Los caudales máximos anuales para cada una de las cuencas se calculan mediante el método racional según la Instrucción 5.2.-IC. El caudal máximo anual Q_T, correspondiente a un período de retorno T se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$Q_T = \frac{I(T,tc) * C * A * Kt}{3,6}$$

donde:

- Q_T (m^3/s): Caudal máximo anual correspondiente al período de retorno T, en el punto de desagüe de la cuenca.
- I (T, tc) (mm/h): Intensidad de precipitación correspondiente al período de retorno considerado T, para una duración del aguacero igual al tiempo de concentración tc de la cuenca.
- C (adimensional): Coeficiente medio de escorrentía de la cuenca.
- A (km^2): Área de la cuenca.
- Kt (adimensional): Coeficiente de uniformidad en la distribución temporal de la precipitación.

La intensidad de precipitación I (T, tc) se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$I(T,t) = I_d * F_{int}$$

siendo Id (mm/h) la Intensidad media diaria de precipitación corregida correspondiente al período de retorno T:

$$I_d = \frac{P_d * K_A}{24}$$

donde:

- Pd (mm): Precipitación diaria de precipitación correspondiente al período de retorno T.

- K_A (adimensional): Factor reductor de la precipitación por área de la cuenca.

  - A<1 km^2 K_A=1
  - A≥1 km^2 $K_A = 1 - \frac{\log_{10} A}{15}$

  donde A (km^2) es el área de la cuenca.

- F_{int}: (adimensional): Factor de intensidad que introduce la torrencialidad de la lluvia en el área de estudio. Viene determinado por el valor mayor del factor obtenido a partir del índice de torrencialidad (Fa) y el factor obtenido a partir de las curvas intensidad-duración-frecuencia (IDF) de un pluviógrafo cercano, pero al no disponer de dicho pluviógrafo se calcula por medio de la duración del aguacero:

$$F_a = \left(\frac{I_1}{I_d} \right)^{3,5287 - 2,5287 * t^{0,1}}$$

donde

  - t (h): Duración del aguacero.
  - I_1/I_d (adimensional): Índice de torrencialidad que expresa la relación entre la intensidad de precipitación horaria y la media diaria corregida. Su valor se determina en función de la zona geográfica mediante el siguiente mapa:

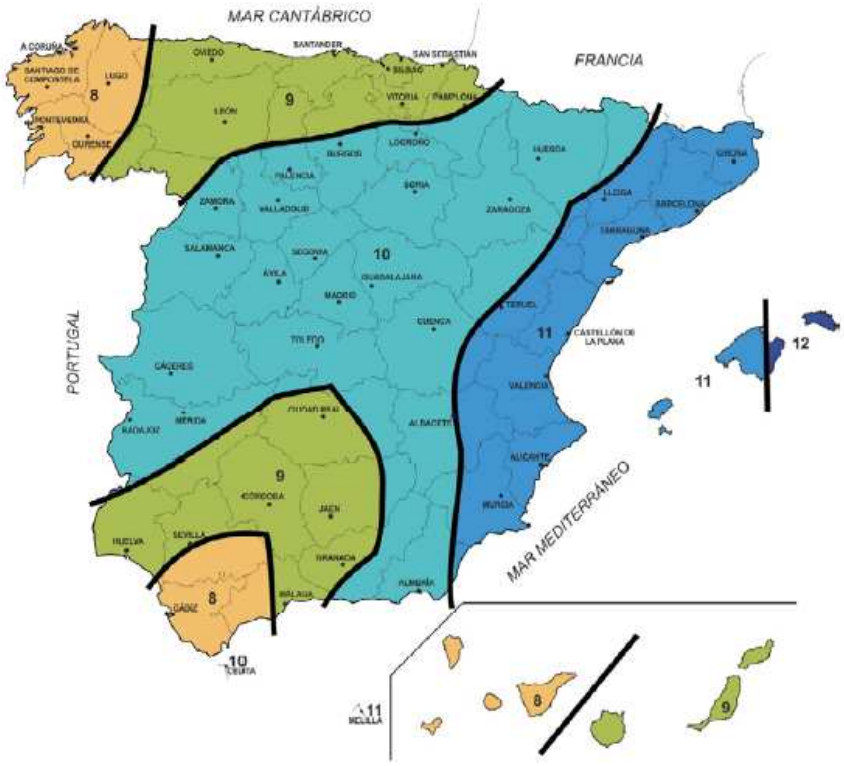


Figura 2. Mapa del índice de torrencialidad (I_1/I_d), Fuente: Instrucción 5.2-IC Drenaje superficial.

En el presente proyecto se ha adoptado el valor $I_1/I_d = 9$ a partir de la figura anterior. En tabla nº 8 se incluye las intensidades para cada cuenca y período de retorno:

	T = 100 años			T = 500 años		
Cuenca	Precipitación total diaria Pd (mm)	Intensidad media diaria de precipitación correspondiente a T (mm/h)	I Intensidad de precipitación (mm/h)	Precipitación total diaria Pd (mm)	Intensidad media diaria de precipitación correspondiente a T (mm/h)	I Intensidad de precipitación (mm/h)
C-01	138,13	5,51	30,99	230,61	9,20	51,74
C-02	116,00	4,83	66,21	193,00	8,04	110,16

Tabla 8. Intensidades de precipitación para cada cuenca y periodo retorno. Fuente: Elaboración propia

Para un período de retorno de 500 años, se adoptará un coeficiente de escorrentía de 0,7, de acuerdo con las indicaciones del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.

La Tabla nº9 expresa el caudal en cada cuenca correspondiente a cada período de retorno considerado, obtenido mediante la fórmula anterior:

Cuenca	Q_{100}	Q_{500}
C-01	33,09	58,77
C-02	2,29	3,93

Tabla 9. Caudales de cálculo para cada cuenca y período de retorno. Fuente: Elaboración propia

5. OBRAS DE DRENAJE TRASVERSAL EXISTENTES EN LA GC-1

Aguas abajo del SUSNO T-2 se encuentra la carretera de interés regional GC-1 que cruza los dos cauces analizados. Para permitir la circulación del agua por el cauce, la carretera GC-1 dispone de obras de drenaje transversal cuyas características se muestran en las figuras 3 y 4.

No se recuerdan registros históricos que muestren que estas obras de drenaje transversal de la GC-1 no hayan sido capaces de evacuar las aguas que circulan por los barrancos analizados.

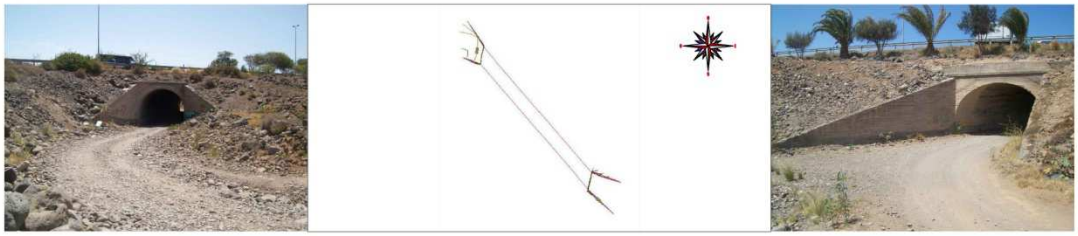
BARRANCO DE AROMEROS		
SITUACION	**DIMENSIONES**	**COMENTARIOS**
Barranco de Aromeros, O.D. bajo autovía	5,0 m ancho x 4,0 m alto	

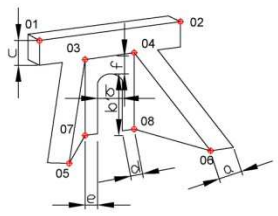
GALERIA DE IMÁGENES

IMAGEN 1	IMAGEN 2

Detalle esquemático O.D.

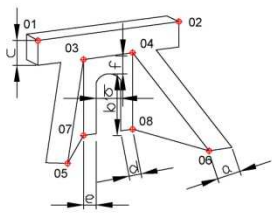
OBRA DRENAJE **Bco de AROMEROS** **PK 407+010**





	dimensión
a	0.700
b	6.147
b'	4.403
c	0.250
d	-----
e	-----
f	0.546

	dimensión
a	0.700
b	6.213
b'	3.915
c	0.828
d	-----
e	-----
f	0.464



Coordenadas de ODT 11 - Oeste

Nº	X	Y	Z	Código
01	460732.206	3087622.126	44.258	
02	460730.699	3087615.130	43.954	
03	460732.051	3087621.585	44.008	
04	460730.760	3087615.575	43.704	
05	460725.966	3087631.292	39.960	
06	460724.233	3087617.563	41.231	
07	460732.051	3087621.585	39.279	
08	460730.760	3087615.575	39.050	

Coordenadas de ODT 11 - Este

Nº	X	Y	Z	Código
01	460770.229	3087567.963	43.444	
02	460772.432	3087576.598	43.560	
03	460770.698	3087568.819	42.616	
04	460772.082	3087574.876	42.732	
05	460780.062	3087559.781	38.622	
06	460782.492	3087571.467	38.661	
07	460770.698	3087568.819	38.336	
08	460772.082	3087574.876	38.240	

Figura 3. O.D. Barranco Aromeros bajo Autovía GC-1. Fuente: Elaboración propia

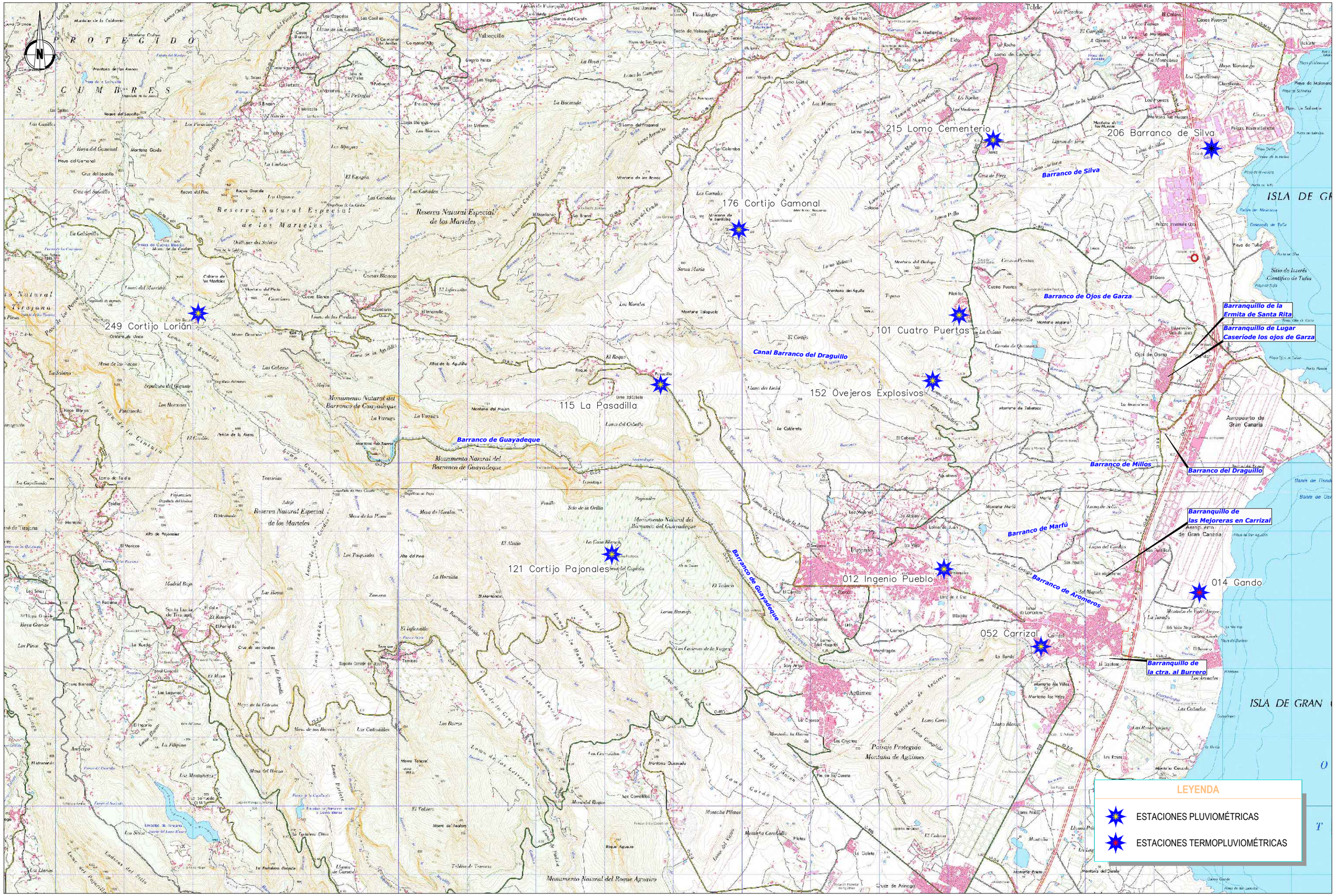
BARRANQUILLO DE LA CARRETERA AL BURRERO		
SITUACION	**DIMENSIONES**	**COMENTARIOS**
Barranquillo de la Carretera al Burrero, O.D. bajo autovía	Tubo ø 800	
GALERIA DE IMÁGENES		
IMAGEN 1		

Figura 4. O.D. Barranquillo de la carretera al Burrero bajo Autovía GC-1.

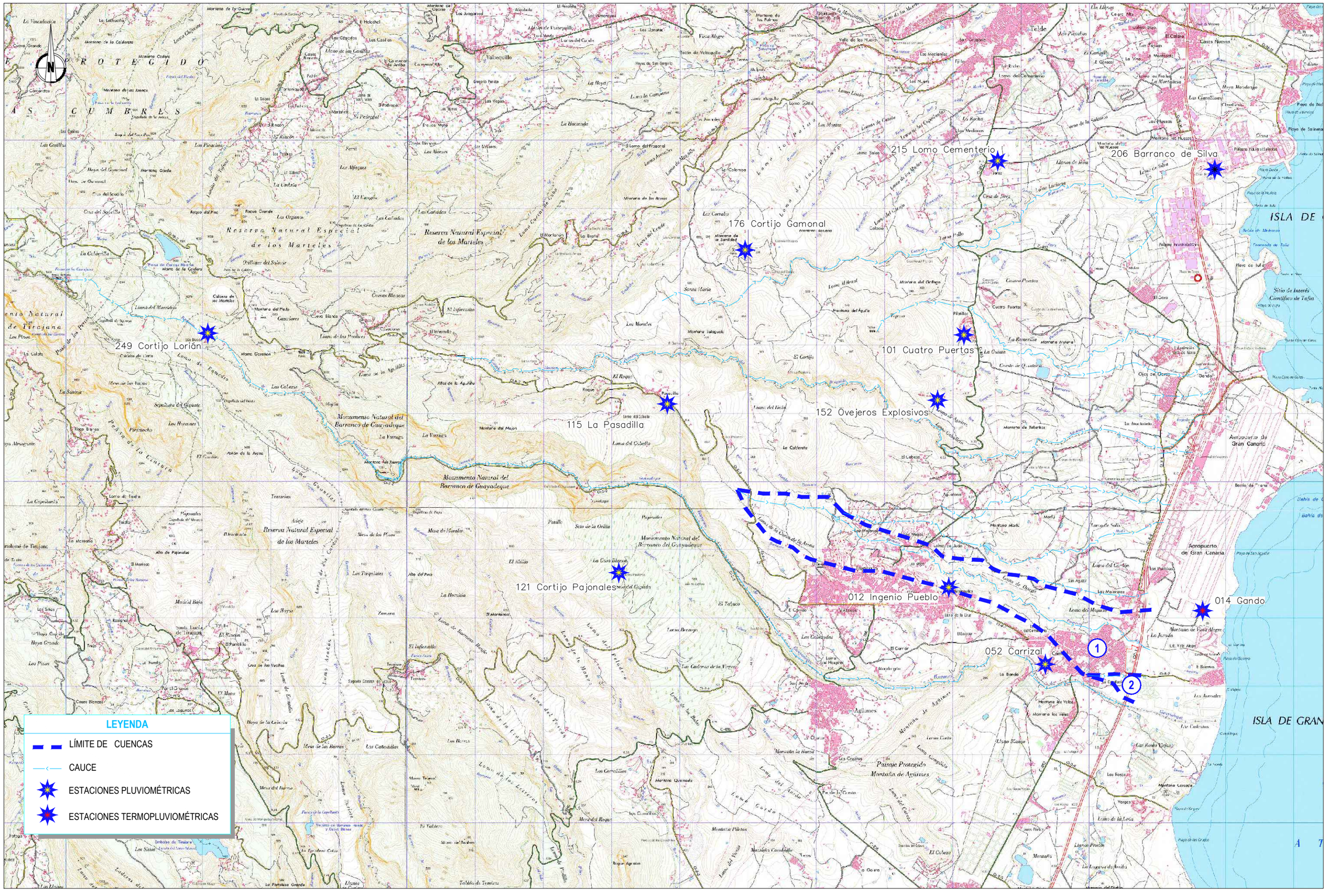
6. CONCLUSIÓN

Si bien es cierto que el proceso de urbanización del medio rural supone una modificación del coeficiente de escorrentía, en el caso de la urbanización del SUSNO T-2, con una superficie poco significativa respecto al núcleo urbano anexo, puede considerarse constante el coeficiente de escorrentía utilizado en los cálculos de esta adenda.

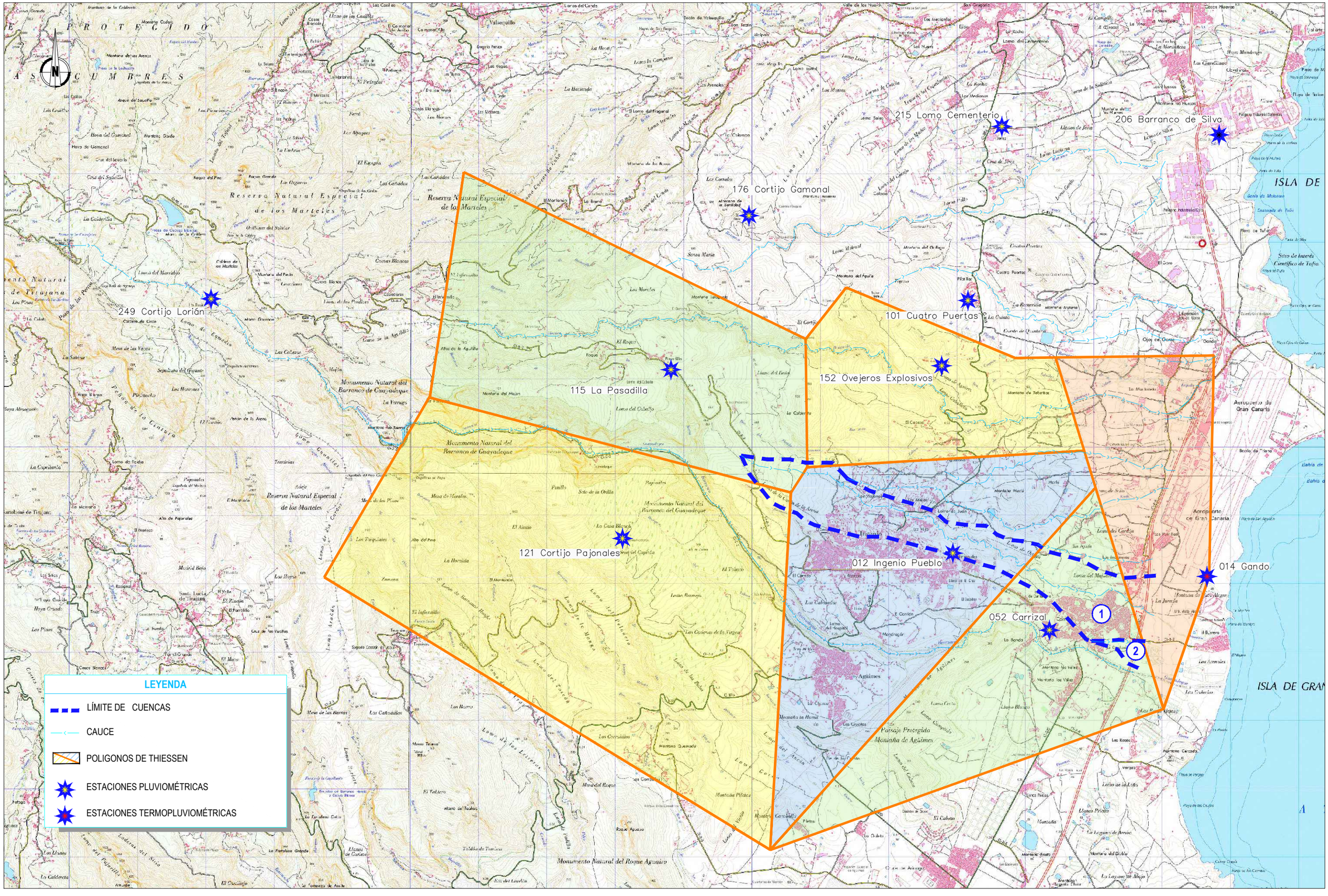
De acuerdo a los cálculos realizados en esta adenda, la urbanización del SUSNO T-2 La Jurada no va a suponer un incremento significativo del caudal que circula por la obra de drenaje situada bajo la GC-1 y que da continuidad al Barranco de Aromeros. Por otra parte, el área analizada no se encuentra entre las áreas de riesgo potencial significativo (ARPSIs).



PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/25000 0 500 1000 1500 m 250 DIN A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO ANEXO RIESGOS RELATIVOS A LA PRESENCIA DE BARRANCOS AL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA	DESIGNACIÓN ESTACIONES METEREOLÓGICAS	PLANO Nº 1	FECHA JUNIO 2019 HOJA 1 DE 1



PROMOTOR: SOLINCA, SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR: JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ, INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA: GIPIC	ESCALAS: 1/25000; 0 500 1000 1500 m; 250; DIN A-1 ORIGINALES; GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL: INGENIO	TÍTULO: ANEXO RIESGOS RELATIVOS A LA PRESENCIA DE BARRANCOS AL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA	DESIGNACIÓN: CUENCAS HIDROGRÁFICAS	PLANO Nº: 2	FECHA: JUNIO 2019 HOJA 1 DE 1



PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA GIPIC	ESCALAS 1/25000 0 500 1000 1500 m 250 DIN A-1 ORIGINALES GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO ANEXO RIESGOS RELATIVOS A LA PRESENCIA DE BARRANCOS AL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA	DESIGNACIÓN POLÍGONOS THIESSEN	PLANO Nº 3	FECHA JUNIO 2019 HOJA..1..DE..1..