

**MODIFICACIÓN MENOR DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN, AL OBJETO DE DAR
CUMPLIMIENTO A LA SENTENCIA 59/2022.**

(Puerto del Rosario, Fuerteventura)

**DOCUMENTO BORRADOR
MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA**

1. INTRODUCCIÓN.....	3
1.1. ANTECEDENTES	3
1.2. PROMOTOR	4
1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN	4
1.4. MARCO LEGISLATIVO.....	5
2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN.....	7
3. ALCANCE Y TRAMITACIÓN.....	8
3.1. ALCANCE	8
3.2. PROCEDIMIENTO	10
3.3. CONTENIDO.....	12
4. INFORMACIÓN.....	12
4.1. LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO OBJETO DE LA MODIFICACIÓN.	12
4.2. INFORMACIÓN JURÍDICA DEL PLANEAMIENTO	13
4.3. INFORMACIÓN URBANÍSTICA.....	51
4.4. INFORMACIÓN AMBIENTAL.....	74
4.5. INFORMACIÓN SOCIOECONÓMICA.....	74
5. ORDENACIÓN	86
5.1. OBJETO Y CONDICIONANTES DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN.....	86
5.2. ORDENACIÓN DEL ÁMBITO DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO	88
6. INTEGRACIÓN DE LA PERSPECTIVA CLIMÁTICA	95
7. JUSTIFICACIÓN DE LA INTEGRACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO EN LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN.....	95
7.1. ADECUACIÓN DE LA MODIFICACIÓN MENOR SEGÚN LOS PARÁMETROS BÁSICOS ESTABLECIDOS DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.....	100
7.2. VALORACIÓN DE LA PERTINENCIA DE LA APLICACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO	103
8. EQUIPO REDACTOR	106

1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES

Mediante Orden de 17 de junio de 1989 del Consejero de Política Territorial del Gobierno de Canarias, publicada en el Boletín Oficial de Canarias nº 119 el 4 de septiembre de 1989 se aprueba definitivamente el Plan General de Ordenación Urbana de Puerto de Rosario.

El pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada el 31 de octubre de 1994, acordó aprobar inicialmente el Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Puerto del Rosario, en relación a las modificaciones introducidas por la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias en su anterior aprobación definitiva.

Posteriormente, según publicación en el BOC nº 132 de 18 de octubre de 1996, se anula la citada Orden de 17 de junio a través de la Sentencia nº593/1993, por haberse introducido modificaciones sustanciales en el instrumento de ordenación que exigían un nuevo trámite de información pública.

Finalmente, por Orden del Consejero de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, de 17 de mayo de 1996, se aprobó definitivamente el Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Puerto del Rosario, publicada en el Boletín Oficial de Canarias nº132 de 18 de octubre de 1996.

Actualmente, el planeamiento urbanístico del municipio de Puerto del Rosario lo conforma el Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario (en adelante PGO de Puerto del Rosario) publicado el 5 de enero de 2017, en el Boletín Oficial de Canarias nº 4, mediante Resolución de 28 de diciembre de 2016, por la que se hacen públicos los Acuerdos de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 28 de diciembre de 2016, de 20 de mayo de 2015 y de 6 de octubre de 2016, de aprobación definitiva del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario de adaptación al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y a las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, aprobadas por Ley 19/2003, de 14 de abril, término municipal de Puerto del Rosario.

El texto normativo del citado PGO de Puerto del Rosario fue publicado en el Boletín Oficial de La Provincia de Las Palmas, número 12, de fecha 27 de enero de 2017.

El Plan General, se encarga de definir el modelo territorial y urbanístico del municipio de Puerto del Rosario. El cual contiene, con carácter de contenido mínimo, las determinaciones de ordenación estructural del término municipal completo, sin perjuicio de que también establezca la ordenación pormenorizada, en todo o en parte del término municipal, de cualquier clase y categoría de suelo.

Posteriormente a la entrada en vigor del PGO de Puerto del Rosario, se aprueba la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, vigente desde el 1 de septiembre de 2017, estableciendo un nuevo régimen jurídico general

de los recursos naturales, en particular del suelo, la ordenación del territorio y la ordenación urbanística, determinando a través de su Disposición Transitoria Segunda, su aplicabilidad directa e inmediata eficacia derogatoria.

En fecha 03 de marzo de 2022, se dicta sentencia nº 59/2022 del Tribunal Superior de Justicia de Canarias en la cual se estima en parte el recurso contencioso administrativo nº 41/2017, interpuesto contra los Acuerdos de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de la aprobación definitiva del Plan General de Ordenación del Puerto del Rosario. Dicha Sentencia estableció en su fallo, declarar el “*PGOU 16*”¹ del mencionado Término Municipal, no ajustado a derecho exclusivamente en lo que afecte a los dos trozos de los terrenos de parte demandante concretados en la parte final del Fundamento Jurídico III de la citada Sentencia, indicando que deberá ser clasificado como Suelo Urbano y categorizado como No Consolidado.

1.2. PROMOTOR

La iniciativa para la formulación y elaboración de la presente Modificación Menor del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, al objeto de dar cumplimiento a la Sentencia 59/2022, del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, está promovida por el Ayuntamiento de Puerto del Rosario, en virtud de lo dispuesto en el artículo 165.1 de la Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales de Canarias, el cual establece que la modificación de los instrumentos de ordenación se llevará a cabo por el mismo procedimiento establecido para su aprobación, en los plazos y por las causas establecidas en la ley o en los propios instrumentos. Por tanto, se tendrá en consideración lo que establece el artículo 143 apartado 1 de la LSENPC, “La competencia para formular, elaborar y aprobar los planes generales de ordenación corresponde a los ayuntamientos”.

1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN

La presente Modificación Menor del Plan General de Puerto del Rosario, surge de la obligación de ejecutar la referida Sentencia nº 59/2022, de 3 de marzo, del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, referida al recurso contencioso administrativo nº41/2017.

En ésta se reconoce la clasificación de Suelo Urbano y la categoría de no consolidado, de dos trozos de terrenos descritos en Sentencia. Ésta establece en su fallo lo siguiente:

“Que debemos estimar y estimamos el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la representación procesal de D. Antonio Soto Cabrera y D.Eugenio Ortega Montesdeoca contra la Administración Autonómica Canarias y declaramos no ajustado a Derecho el PGOU16 del Ayuntamiento de Puerto de Rosario, exclusivamente en lo que atañe a los dos trozos de los terrenos de la demandante,

¹Abreviatura para referirse al Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, extraída del Fallo de la Sentencia nº 59/2022, de 3 de marzo, del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, referida al recurso contencioso administrativo nº41/2017.

concretados en la parte final del Fundamento Jurídico III de la presente Sentencia (y cuya descripción detallada y medición se hará en trámite de la ejecución de Sentencia), que deberá ser clasificado como suelo Urbano, y categorizado como No Consolidado, sin condena a costas”

1.4. MARCO LEGISLATIVO

La presente Modificación Menor se ajusta, en cuanto a su contenido documental y las determinaciones de ordenación y tramitación administrativa, a los preceptos legales que resultan de aplicación, contenidos en los textos normativos vigentes, incluso modificados o derogados en parte, siendo en ese sentido los más relevantes a razón de su carácter básico o la especialidad, sobre todo en materia de urbanismo y medio ambiente, los que seguidamente se relacionan con carácter no excluyente:

- Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, publicado en el BOE núm. 261 de 31 de octubre de 2015.(En adelante TRLSRU)
- Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, publicada en el BOC núm. 138 de 19 de julio de 2017.(En adelante LSENPC)
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, publicada en el BOE núm.296 de 11 de diciembre de 2013
- Ley 1/2010, de 26 de febrero, Canaria de Igualdad entre Mujeres y Hombres.
- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de Mujeres y Hombres.
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (B.O.E nº 162, de 8 de julio).
- Ley 37/2003 de Ruido de 17 noviembre (BOE 276, de 18 noviembre) Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación de Canarias (BOC Nº 50, 24/04/1995).
- Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias. (En adelante LCC)

- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, (modificada por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral).
- Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, 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)
- Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias, publicado en el BOE nº5 de 9 de enero de 2019.
- Decreto 183/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de gestión y ejecución del planeamiento de Canarias, publicado en el BOE nº5 de 9 de enero de 2019.
- Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias (BOC 109, de 21.8.1995)
- Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación de Canarias (BOC Nº 150, 21/11/1997).
- Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea.
- Real Decreto 561/2023, de 27 de junio, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del aeropuerto de Fuerteventura.
- Real Decreto 1028/2020, de 17 de noviembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Fuerteventura.
- Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.
- Real Decreto 1367/2007, de 19 octubre (BOE 254, de 23 octubre) por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- 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.

- Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Orden del Ministerio de FOMENTO de 3 agosto de 2001, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura. (BOE 219, de 12 septiembre)

2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN

La presente Modificación Menor del planeamiento tiene como objetivo dar cumplimiento a la Sentencia nº 59/2022 de 3 de marzo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias referida a los “*dos trozos de terrenos*”, descritos en el fallo de la misma (Recurso Contencioso Administrativo nº 41/2017), del Término Municipal de Puerto del Rosario, Isla de Fuerteventura, a través de la alteración de la ordenación referida al siguiente aspecto:

- La reclasificación a Suelo Urbano y categorizado como No consolidado en las parcelas descritas en la Sentencia.

En el Fallo de la citada sentencia se establece que los terrenos objeto de la misma deberán ser clasificados como Suelo Urbano y categorizado como No Consolidado por considerar el Tribunal, que estos terrenos coinciden con la descripción normativa que hacía el art.50.a 2 del entonces vigente Texto refundido de la Ley Territorial Canaria de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, dicho precepto establecía las conocidas características del suelo urbano (acceso rodado, acerado, servicios de suministros de agua y electricidad, evacuación de aguas residuales y demás elementos que conducen a la clasificación, como elemento reglado, del Suelo Urbano, enclavado en la malla o trama urbana).

En el transcurso del proceso judicial, se aprueba la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, vigente desde el 1 de septiembre de 2017, estableciendo un nuevo régimen jurídico general de los recursos naturales, en particular del suelo, la ordenación del territorio y la ordenación urbanística, determinando a través de su Disposición Transitoria Segunda, su aplicabilidad directa e inmediata eficacia derogatoria, contemplando que los instrumentos de ordenación vigentes en el momento de su entrada en vigor se tengan que adaptar a su contenido en la primera modificación sustancial plena de que sean objeto o, en su defecto, que cualquier modificación de cualesquiera de los instrumentos de ordenación en vigor, estén o no adaptados, sea sustancial o menor, plena o parcial, se realiza de conformidad con las previsiones que contiene la LSENPC.

Dicha normativa incorpora en su artículo 47 la definición de Suelo Urbano y sus categorías, y su equivalencia correspondiente al artículo 50 del Texto Refundido 1/2000:

1. *En el suelo urbano, el planeamiento establecerá todas o alguna de las siguientes categorías:*

a) Suelo urbano consolidado (SUCO), integrado por aquellos terrenos que, además de los servicios previstos en la letra a) del apartado 1 del artículo anterior, cuenten con los de pavimentación de calzada, encintado de aceras y alumbrado público, en los términos precisados por el plan general.

b) Suelo urbano no consolidado (SUNCO), integrado por el restante suelo urbano.

2. El suelo urbano no consolidado puede ser ordenado por el planeamiento general o por el planeamiento de desarrollo.

3. En particular, el suelo urbano consolidado que se incluya en actuaciones de reforma o renovación de la urbanización, así como en actuaciones de dotación, tendrá, a efectos de gestión, la consideración de suelo urbano no consolidado con las singularidades y particularidades que establece la ley.”

Además, la presente Modificación Menor se rige por los criterios de la ordenación del suelo previstos en la Sección 1, Capítulo I, del Título III de la LSENPC.

3. ALCANCE Y TRAMITACIÓN

3.1. ALCANCE

Ateniendo al fallo de la Sentencia nº 59/2022, el alcance de la presente Modificación Menor versa únicamente sobre la ordenación estructural, pues se trata de una reclasificación del ámbito de actuación a suelo urbano no consolidado.

No obstante, lo anterior, dicha reclasificación de suelo conlleva la delimitación de un nuevo ámbito de suelo urbano no consolidado que no contempla el vigente PGO de Puerto del Rosario, por lo que a fin de posibilitar su desarrollo, se deberá contemplar, tal y como se señala en el artículo 136.B.d) de la LSENPC, determinaciones que ofrezcan una ordenación “*mínima con precisión suficiente para su desarrollo por plan parcial.*”.

“Artículo 136. Ordenación urbanística estructural.

A los efectos de lo previsto en la presente ley, la ordenación urbanística estructural comprenderá las siguientes determinaciones:

(...)

B. En el suelo urbano y en el urbanizable:

a) La distinción, en el suelo urbanizable, entre el derivado de un proceso de planeamiento o gestión vigente y el de nueva incorporación.

b) Los usos genéricos característicos de las diferentes áreas de suelo urbano y sectores de suelo urbanizable, estableciendo, en su caso, los usos prohibidos.

c) El coeficiente de edificabilidad máximo de los diferentes sectores de suelo urbanizable, estableciendo, en su caso, los criterios relativos a las tipologías básicas de la edificación admitidas.

d) La ordenación mínima con precisión suficiente para su desarrollo por plan parcial.

(...)"

En el sentido previamente señalado respecto a la necesidad de proporcionar determinaciones de ordenación que posibiliten el desarrollo del nuevo ámbito, mencionar el art.49 de la LSENPC relativo a los derechos de las personas propietarias de suelo urbano no consolidado, en el marco de la legislación estatal de suelo, en el cual se indica que :

"Artículo 49. Derechos de las personas propietarias de suelo urbano no consolidado

Las personas propietarias de suelo urbano no consolidado, en el marco de la legislación estatal de suelo, tendrán los siguientes derechos:

(...)

e) Derecho a edificar, materializando el aprovechamiento urbanístico que corresponda al suelo, de acuerdo con los instrumentos de gestión de la correspondiente unidad de actuación.

(...)"

Con respecto a las alternativas de ordenación cabe destacar, que en todo procedimiento de modificación de un instrumento de ordenación se plantean teniendo en cuenta el análisis urbanístico, ambiental y jurídico previamente realizado, con el objetivo de evaluar todas las circunstancias concurrentes y poder determinar la ordenación más adecuada desde distintas vertientes territoriales, ambientales, económicas y de sostenibilidad. Inclusive se evalúa el mantenimiento de las condiciones vigentes que afecta al ámbito de ordenación objeto de la modificación, denominada alternativa 0.

Visto lo anteriormente expuesto, en el caso que nos ocupa en la presente Modificación Menor, no es posible plantear la mencionada alternativa 0, es decir evaluar el manteamiento de la situación vigente actual, así como proponer otra clase y/o categoría diferente de suelo, en función de los valores preexistentes, puesto que proponer una reclasificación que no sea la establecida en la Sentencia no resultaría viable, ya que existe la obligatoriedad de cumplir con lo establecido en la misma, reclasificando por tanto el ámbito a Suelo Urbano No Consolidado.

Dicho lo anterior, y con el fin de viabilizar el futuro desarrollo del ámbito de suelo urbano no consolidado, las alternativas que se establecen en el presente documento versarán sobre los parámetros urbanísticos posibles, basados principalmente en las alturas de la edificación, así como en los posibles usos que se pueden implantar en dicho ámbito.

3.2. PROCEDIMIENTO

Desde el punto de vista de su tramitación, conforme a lo regulado en el artículo 164 de la LSENPC, se entiende por Modificación Menor cualquier alteración de los instrumentos de ordenación que no tenga la consideración de sustancial conforme a lo previsto en su artículo 163, pudiendo incluir la variación tanto la clase como la categoría del suelo y pudiendo tener lugar en cualquier momento de vigencia del instrumento de ordenación

Dicha normativa establece en el artículo 164 de la LSENPC las Causas de modificación menor:

“1. Se entiende por modificación menor cualquier otra alteración de los instrumentos de ordenación que no tenga la consideración de sustancial conforme a lo previsto en el artículo anterior. Las modificaciones menores del planeamiento podrán variar tanto la clase como la categoría del suelo.

2. Las modificaciones menores podrán tener lugar en cualquier momento de vigencia del instrumento de ordenación, debiendo constar expresamente en el expediente la justificación de su oportunidad y conveniencia en relación con los intereses concurrentes. No obstante, si el procedimiento se inicia antes de transcurrir un año desde la publicación del acuerdo de aprobación del planeamiento o de su última modificación sustancial, la modificación menor no podrá alterar ni la clasificación del suelo ni la calificación referida a dotaciones.

(...).”

La presente Modificación Menor, modifica el Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario en tanto que es el instrumento de ordenación general municipal y por ende el competente para la reclasificación del suelo. Es por ello que el procedimiento de dicha reclasificación del suelo habrá de tramitarse a través de acuerdo con lo previsto en el artículo 165 Procedimiento de modificación

“1. La modificación de los instrumentos de ordenación se llevará a cabo por el mismo procedimiento establecido para su aprobación, en los plazos y por las causas establecidas en la presente ley o en los propios instrumentos. No será necesario tramitar el procedimiento de modificación en los siguientes supuestos:

a) Cuando el plan insular permita expresamente a los planes territoriales modificar su contenido.

b) Las modificaciones de la ordenación pormenorizada que puedan realizar los planes parciales y especiales, así como las que el propio instrumento de ordenación permita expresamente efectuar a los estudios de detalle, de conformidad con lo previsto en la presente ley.

c) Las interpretaciones o concreciones de las determinaciones del planeamiento insular o urbanístico que se puedan realizar a través de los instrumentos de desarrollo para garantizar la coherencia de la ordenación.

2. La modificación menor no requiere, en ningún caso, la elaboración y tramitación previa del documento de avance. En el caso del planeamiento urbanístico, la iniciativa podrá ser elaborada y propuesta por cualquier sujeto público o privado.

3. Las modificaciones menores se someterán al procedimiento simplificado de evaluación ambiental estratégica, a efectos de que por parte del órgano ambiental se determine si tiene efectos significativos sobre el medioambiente.

Cuando el órgano ambiental determine que no es necesaria la evaluación ambiental estratégica, los plazos de información pública y de consulta institucional serán de un mes.”

En la misma línea, conforme al artículo 106 del Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado por medio del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, se deberá tener en cuenta que en las modificaciones menores de planeamiento se prescindirá de los trámites de consulta pública previa y de avance, elaborándose un borrador de la alteración que se pretenda realizar y el documento ambiental estratégico previsto en el artículo 114 de ese Reglamento para la evaluación ambiental estratégica simplificada.

Respecto a la Evaluación Ambiental, el artículo 22.1 del TRLSRU, preceptúa que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística están sometidos a evaluación ambiental de conformidad con lo previsto en la legislación de evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, por lo que se estima necesaria la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

En este sentido, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, en su artículo 9.1 establece que los planes y los programas incluidos en el ámbito de aplicación de esa Ley deberán someterse a una evaluación ambiental antes de su adopción o aprobación. A ello se añade que conforme al artículo 165 de la LSENPC, esta Modificación Menor no requiere, en ningún caso, la elaboración y tramitación previa del documento de avance, sometiéndose al procedimiento simplificado de evaluación ambiental estratégica, a efectos de que por parte del órgano ambiental se determine si tiene efectos significativos sobre el medioambiente.

La presente Modificación Menor, en consecuencia, se lleva a cabo conforme al procedimiento legalmente establecido en el ordenamiento jurídico vigente

3.3. CONTENIDO

Esta Modificación Menor está compuesta por los siguientes documentos:

- **Borrador de la Modificación Menor:**
 - Memoria Informativa y justificativa. (MIJ)
 - Anexo: Integración Paisajística (AIP)
 - Normativa urbanística (NU)
 - Planimetría (PLANOS)
- **Documento Ambiental Estratégico (DAE)**

4. INFORMACIÓN

4.1. LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO OBJETO DE LA MODIFICACIÓN.

El ámbito objeto de la presente Modificación Menor se localiza en las **inmediaciones del Hotel El Mirador de Fuerteventura (antiguo Parador Nacional de Turismo) y la playa de Playa Blanca**, TM de Puerto del Rosario, Fuerteventura, delimitado como ámbito de actuación dos parcelas concretas, según lo descrito en el Fundamento Jurídico III de la sentencia nº 59/2022, que expone lo siguiente:

“Del muy detallado y gráfico plano, coloreado, tomado de ortofoto, obrante al folio 200, es posible deducir que esas dos partes de los terrenos se encuentran en esa situación. Son las que se encuentran pegadas al Parador o a su carretera de acceso (excepto la parte que dá al Norte, en dirección a Puerto de Rosario) y, concretamente, son: uno, el trapecio formado por los siguientes lados: Parador, su carretera de acceso, la línea oblicua que une el linde Norte del Parador con la pista de tierra y un pequeño trozo de ésta (trapecio fácilmente identificable en la citada línea azul); y el otro, de mayor superficie y situado al Sur de la misma, formando un cuadrado cuyos lados son: al Norte la carretera asfaltada al Parador, al este la pista que discurre casi paralela a la costa hasta la conexión con otra pista, que constituye su lindero Sur y al Oeste la autovía; en fase de ejecución de sentencia...”

Si bien no ha sido posible tener acceso al obrante folio 200 mencionado, según la documentación aportada, en base a la descripción de los lindes expuestos en el Fundamento Jurídico III de la sentencia y consensuado con el Ayuntamiento de Puerto del Rosario, se delimitan las parcelas de la siguiente manera, denominándose en el presente documento como parcelas A y B:

- **Parcela A:** resulta la parcela ubicada más próxima a la playa de Playa Blanca y al Hotel El Mirador de Fuerteventura, lindando al Este con el suelo urbano consolidado donde se ubica el hotel, al Norte con el deslinde del Dominio Público Marítimo

Terrestre recogido en el Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, al Oeste con parte de la pista de tierra que discurre paralela al paseo marítimo ejecutado, y al Sur el linde con la carretera de acceso y el suelo urbano consolidado clasificado por el Plan General vigente.

- **Parcela B:** parcela que linda al Norte con la carretera asfaltada de acceso al Hotel El Mirador de Fuerteventura en el tramo comprendido entre la carretera (FV-2) y el comienzo del suelo urbano consolidado donde se ubica en mencionado hotel, al Este linda con la vía, denominada Avenida de Playa Blanca (antigua Carretera del Aeropuerto), que discurre paralela a la costa. Al Sur linda con las vías de acceso y salida a la FV-2 desde la antes nombrada Avenida de Playa Blanca. Al Oeste linda con la calzada derecha de la mencionada FV-2, dirección Puerto del Rosario.

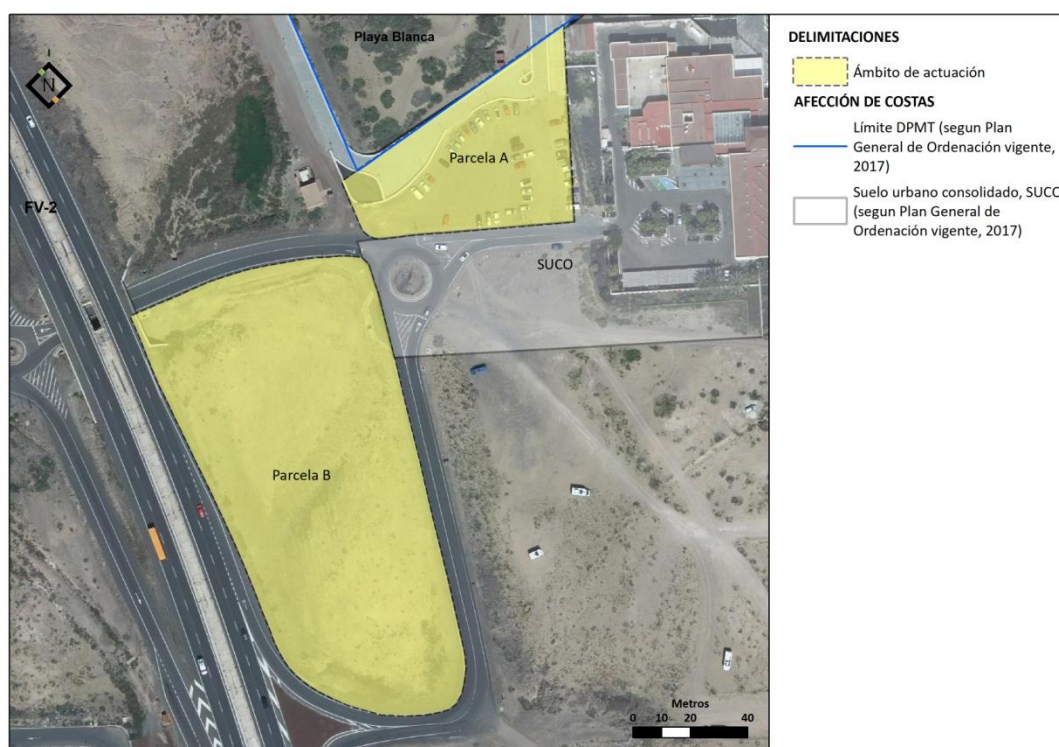


Figura 1: Ámbito de actuación de la presente Modificación Menor. Fuente: Elaboración propia

4.2. INFORMACIÓN JURÍDICA DEL PLANEAMIENTO

4.2.1.1. PLAN INSULAR DE FUERTEVENTURA

El Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (en adelante PEOF) 8 fue aprobado definitivamente y de forma parcial mediante Decreto 100/2001, de 2 de abril, publicado en BOE nº 153, de 27 de junio de 2001 y en BOC nº 108, de 9 de junio de 2003, aprobándose la subsanación de determinadas deficiencias no sustanciales del PEOF por Decreto 159/2001, de 23 de julio, publicado en BOE nº 164, de 10 de julio de 2003.

El PIOF se redacta al amparo de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación, e incorpora el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (en adelante, también; PORN), de conformidad con la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias.

Con la entrada en vigor de la LSENPC, concretamente en relación a la Disposición Derogatoria Única en su apartado 3, referido a la derogación de las determinaciones urbanísticas del planeamiento insular, mediante anuncio de 20 de agosto de 2018, se dio publicidad al acuerdo del Pleno del Cabildo Insular de Fuerteventura, de 23 de julio de 2018, relativo a las determinaciones urbanísticas derogadas del PIOF (BOC nº 184, de 21 de septiembre de 2018), acordándose asimismo la publicación del texto consolidado de la normativa vigente del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura y Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PIOF-PORN).

El Texto Consolidado del PIOF y PORN, en su art. 7, establece que: *“El Plan Insular, en el ámbito que le es propio, establece el modelo territorial de la isla de Fuerteventura al que deben ajustarse los Planes y Normas del planeamiento municipal y todos los otros planes sectoriales y de rango inferior”*.

Es por ello que el PIOF establece distintas zonas PORN en función de los recursos naturales presentes, atendiendo a la siguiente distinción:

- **Zona A:** áreas de mayor valor natural, ecológico y paisajístico.
- **Zona B:** áreas donde coexisten valores naturales de importancia con actividades humanas productivas de tipo tradicional (Zona Ba) o con actividades potencialmente productivas de tipo rural (Zona Bb).
- **Zona C:** puede ser susceptible de albergar equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general. Esta zona distingue entre: suelo rústico común, áreas con edificación dispersas y áreas para realizar actividades mineras y vertidos.
- **Zona D:** áreas urbanas, urbanizables y asentamientos rurales.

El suelo objeto de la presente modificación se encuentra en la **“Zona D”** de la Zonificación PORN, definida en el art. 94 DV como; *“zona en la que se incluye todos los suelos clasificados como urbanos, urbanizables recogidos en el PIOF, y en Asentamientos Rurales”*, determinándose en su art. 95 DV, con relación al: *“suelo urbano y urbanizable, tanto residenciales como turísticas u otros usos, su clasificación y calificación urbanística se remite al planeamiento urbanístico”*.

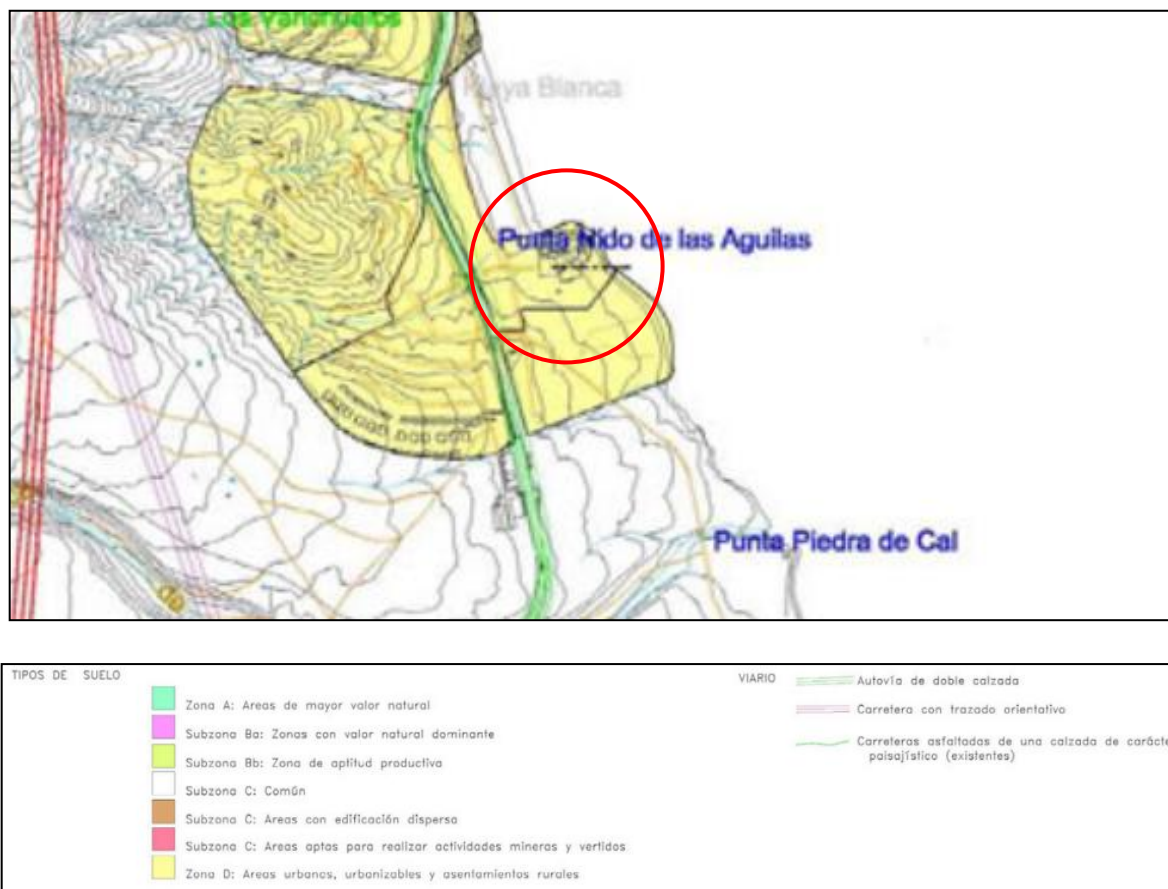


Figura 2: Extracto Plano de Zonificación del Plan de Ordenación de Recursos Naturales HOJA 6 (PIOF).

Bajo la denominación de “*Áreas residenciales y/o turísticas*” el PIOF recoge los suelos urbanos, los urbanizables programados y también los aptos para urbanizar y urbanizables no programados que cuenten con Plan Parcial aprobado en el planeamiento municipal, la distribución geográfica de los usos y actividades del suelo que puede ser urbanizado y edificado, según lo dispuesto en el art. 12DV de la Normativa del PIOF.

Esta clasificación y calificación urbanística, suelo urbano y urbanizable, tanto residencial como turístico y otros usos, a efectos de ordenación del PIOF, corresponde con la delimitación establecida para la Zona tipo D de la zonificación PORN.

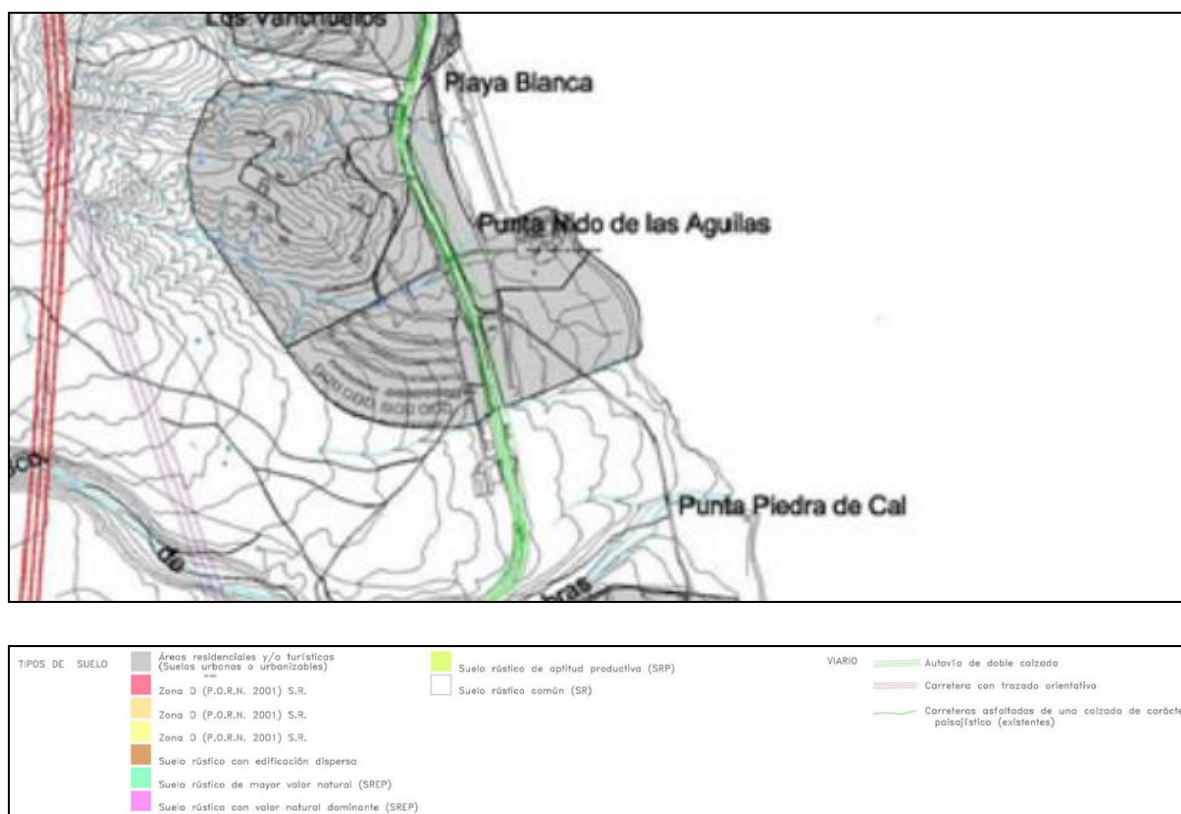


Figura 3: Extracto Plano de Ordenación Insular HOJA 6 (PIOF).

El Decreto 100/2001, de 2 de abril por el que se aprueba definitivamente y de forma parcial el Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura, suspende a través de su artículo 2 la aprobación definitiva respecto de las determinaciones relativas a la ordenación de la actividad turística, debiéndose por el Cabildo Insular redactar el documento que completará el Plan Insular de Ordenación, orientado a las previsiones señaladas en dicho Decreto.

Finalmente, las determinaciones del PIOF referentes a la actividad turística, fueron aprobadas por el Decreto 55/2003, de 30 de abril, de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, publicado en BOC nº 108, de 9 de junio de 2003.

Dichas determinaciones consistían en planos de delimitaciones de las zonas turísticas y la normativa de aplicación que no estaban adaptadas a lo establecido en la Ley 19/2013, de 14 de abril, por la que se aprobaron las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias.

Es por ello que, en el acuerdo de su aprobación, se establece el plazo de dos años para su adaptación, así como la necesidad de formular un Plan Territorial de Ordenación Insular, disponiendo asimismo que en caso de contradicción con lo dispuesto en las Directrices del Turismo de Canarias, prevalecieran estas últimas, salvo que las determinaciones del planeamiento insular fueran más restrictivas.

En el artículo 73 de la normativa del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura, se establece las zonas turísticas delimitadas por dicho instrumento, no encontrándose entre ellas, la zona donde se ubica el ámbito de actuación de la presente Modificación Menor.

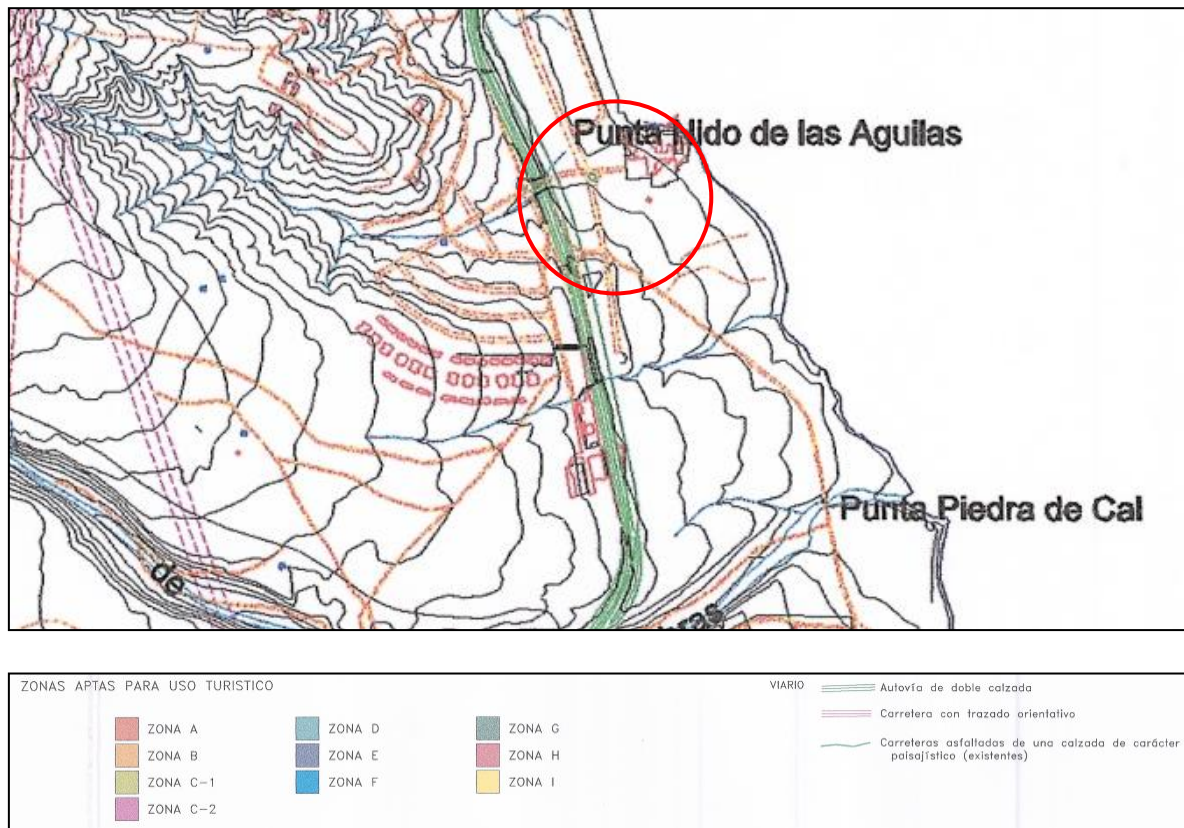


Figura 4: Extracto Plano de Ordenación Turística HOJA 3 (PIOT).

4.2.1.2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Los planes Territoriales (Parciales y Especiales) son, según el artículo 83.1.c) de la LSENPC, instrumentos de ordenación territorial que forman parte del conjunto instrumentos de planeamiento insular que desarrollan los planes insulares y, en su caso, las directrices de ordenación.

Su objeto, ámbito, el carácter de sus determinaciones y la vinculación de éstas a los restantes instrumentos de ordenación se regulan en los artículos 119 y 120 de la LSENPC respectivamente para los Planes Territoriales Parciales y Especiales. No obstante, el ámbito de actuación no se encuentra afectado por ningún plan territorial parcial o especial de ordenación territorial.

4.2.1.1. PLAN HIDROLÓGICO

Con fecha 31 de diciembre de 2018 se publica en el Boletín Oficial de Canarias nº 252, el Decreto 185/2018, de 26 de diciembre, por el que aprueba definitivamente el Plan Hidrológico Insular de la Demarcación Hidrográfica de Fuerteventura.

El Plan Hidrológico de Fuerteventura (en adelante PHFV) identifica 6 masas de agua superficial de acuerdo con lo establecido por el artículo 5 del Reglamento de la Planificación Hidrológica², en dichas masas, se incluye una masa de agua muy modificada, las cuales se asignan a la categoría costera, y excluidas las masas de agua artificial que no se han designado en la demarcación hidrológica de la isla de Fuerteventura.

El artículo 35 del mencionado Plan, establece lo siguiente en su apartado 3:

“(…)

3. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, en la ordenación que hagan de los usos del suelo, no podrán incluir determinaciones que no sean compatibles con el contenido de los planes de gestión del riesgo de inundación, ni con la normativa sectorial aplicable a cada origen de inundación (artículo 4 del Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, el Reglamento de Planificación Hidrológica, aprobado por el Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, y otros reglamentos en materia de gestión de riesgos de inundación, reservas hidrológicas y vertidos de aguas residuales).”

En lo que respecta a las zonas sensibles declaradas por el PHFV, se desarrollan en relación a las normas sobre tratamiento de las aguas residuales urbanas conforme al Real Decreto-Ley 11/1995, de 28 de diciembre.

A pesar de que se ha estimado conveniente contemplar el PHFV en el presente documento, el ámbito de actuación objeto de la Modificación Menor, no se encuentra afectado por las zonas sensibles mencionadas anteriormente.

En la imagen inferior se indica en rojo el entorno donde se localizan las parcelas objeto de modificación.

² Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Planificación Hidrológica

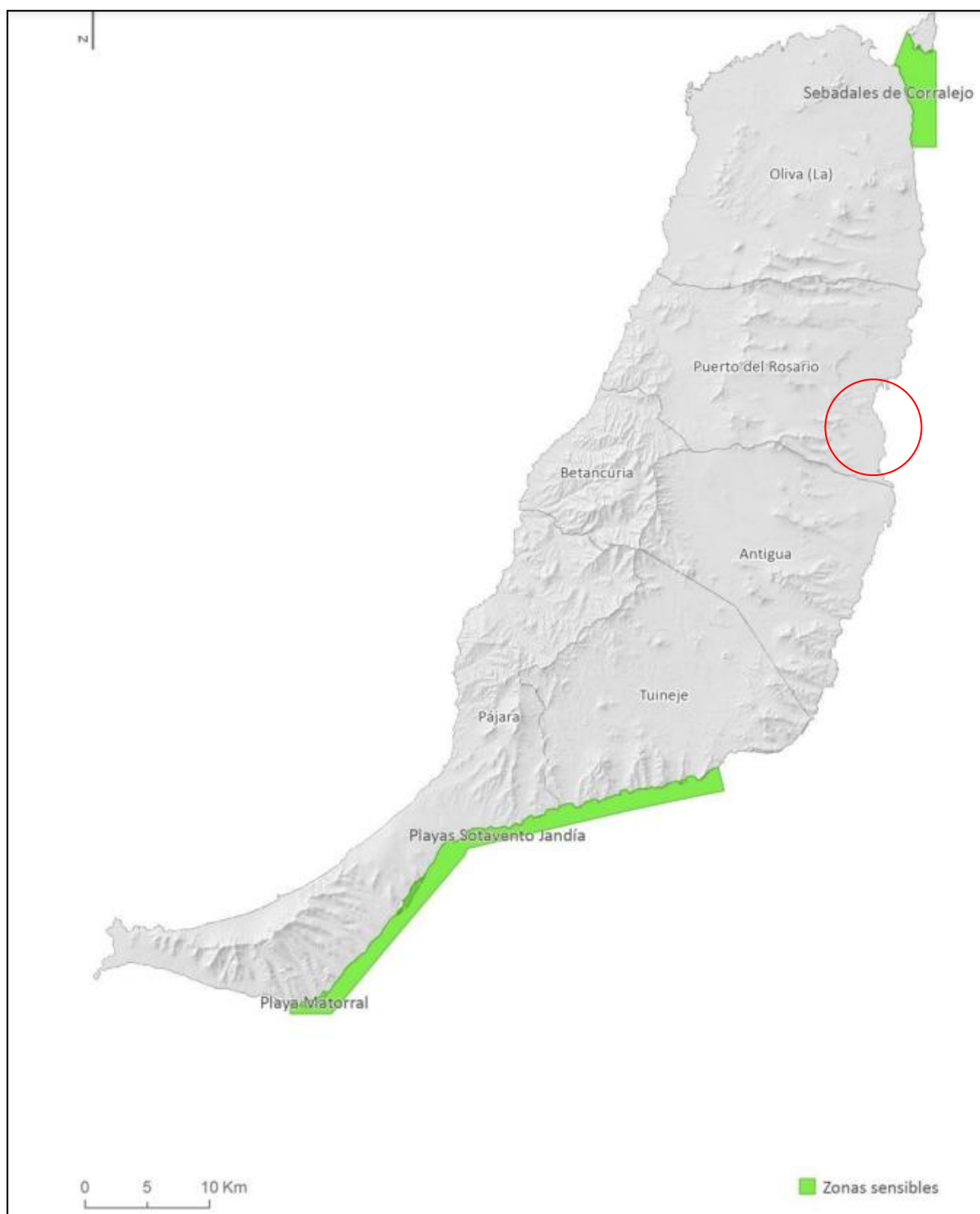


Figura 5: Zonas sensibles declaradas según lo dispuesto en la Directiva 91/271/CEE del consejo de 21 de mayo de 1991, sobre tratamiento de las aguas residuales urbanas. Fuente: Plan Hidrológico de Fuerteventura.

4.2.1.2. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

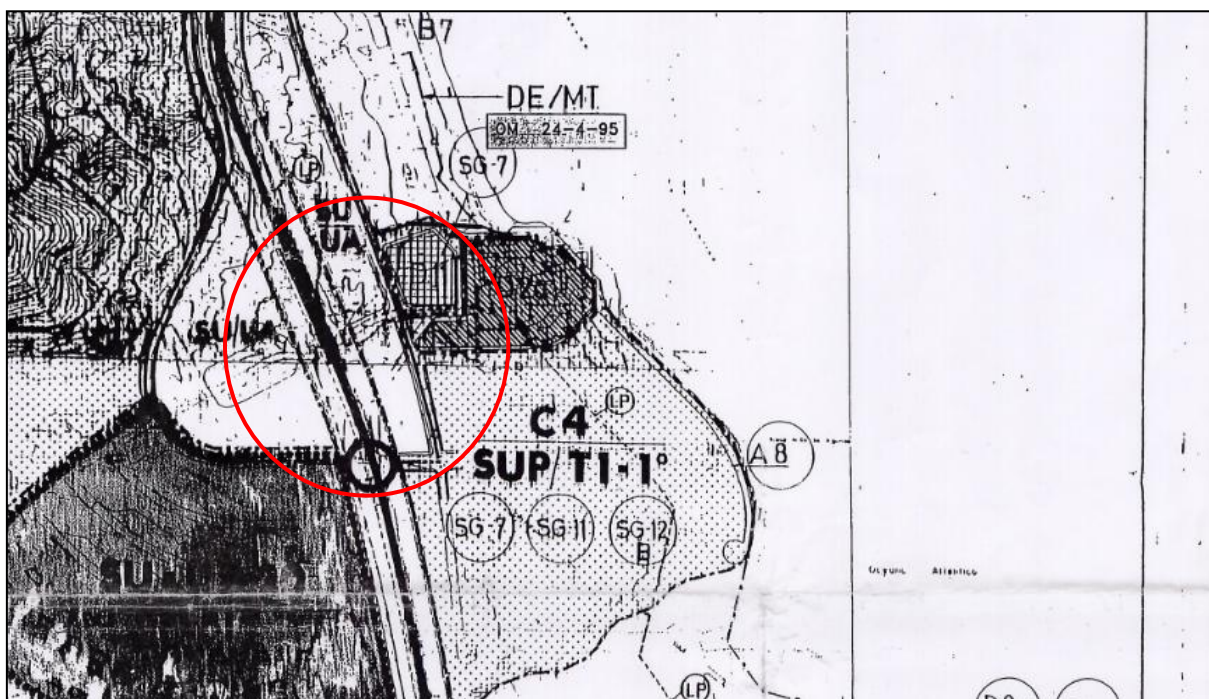
4.2.1.2.1. Planeamiento anterior al Plan General de Ordenación de 2017

4.2.1.2.1.1 Plan Especial y Proyecto de Urbanización 1970

Dentro de la delimitación del Plan Especial y Proyecto de Urbanización denominado Playa Blanca, se encuentra el ámbito de actuación objeto de la Sentencia 59/2022. Este Plan Especial y Proyecto de Urbanización fue aprobado definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo, de fecha de 7 de abril de 1970, según consta en el informe urbanístico llevado a cabo el 3 de junio de 1970 por el Ministerio de la vivienda en la Delegación Provincial de Las Palmas.

4.2.1.2.1.2 Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario de 1989

El Plan General de Ordenación Urbana de Puerto del Rosario, se aprueba definitivamente, por Orden de 17 de junio de 1989, por parte de la Consejería de Política Territorial. Este instrumento de ordenación, clasificó la zona del ámbito de actuación como Suelo Urbano a desarrollar dentro de una Unidad de Actuación (SU/UA).





LEYENDA	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	
	SUELO URBANO
	SUELO URBANO CON UNIDADES DE ACTUACIÓN EXTERIORES AL SISTEMA CAPITAL CENTRO (Playa Blanca-Puerto Lajas)
	<ul style="list-style-type: none"> C1 • Centro antiguo C2 • Zona residencial existente C3 [Suelo urbano de las entidades de población Telir, Casillas, Los Estanco

Figura 6: Extracto Plano 3.8 RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO PGO 1989

4.2.1.2.1.3 Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Puerto de Rosario 1996

El Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Puerto del Rosario de 1996, fue aprobado definitivamente por Orden de 17 de mayo de 1996 del Consejero de Política Territorial del Gobierno de Canarias en el BOC Nº 132, de 18 de octubre de 1996. Dicho instrumento clasificaba las parcelas objeto de la presente Modificación Menor como Suelo Urbano incluidos en una Unidad de Actuación.

Dicho instrumento de ordenación, descompuso la superficie del suelo urbano en 33 sectores considerados en función de los objetivos pretendidos por la ordenación y referidos a ámbitos con características morfológicas homogéneas, estos sectores contaron con Unidades de Actuación o con suelos destinados a sistemas generales, así se especificó en el cuadro de sectores establecidos en el Texto Refundido de las Normas Urbanísticas de este Plan General. De igual forma se indicó que en algunos casos se prescribía la previa redacción de un Plan Especial de Reforma Interior o de Protección o la formulación de un estudio de detalle.

CUADRO DE SECTORES				
CLAVE	SECTOR	CLASE	DESARROLLO	SIS.ACT
19	PLAYA BLANCA - 1	UA	PERI	COMP
20	PLAYA BLANCA - 2	UA	PERI	COMP

Figura 7: Extracto cuadro de sectores Normas Urbanísticas Plan General de Ordenación Urbana de Puerto del Rosario-Texto Refundido-junio 1994

4.2.1.2.1.4 Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario de 2017

El Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario fue aprobado mediante Resolución de 28 de diciembre de 2016, por la que se hacen públicos los Acuerdos de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 28 de diciembre de 2016, de 20 de mayo de 2015 y de 6 de octubre de 2016, de aprobación definitiva publicado finalmente en BOC nº 4 de 5 de enero de 2017.

En el ámbito de actuación, el PGO de Puerto del Rosario clasifica y categoriza la parcela A como Suelo Rústico de Protección Territorial y una pequeña parte del suelo como Suelo Rústico de Protección Paisajística-1 y la parcela B como Suelo Rústico de Protección Territorial y Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos, siendo esta última una categoría de suelo superpuesta a la anterior.

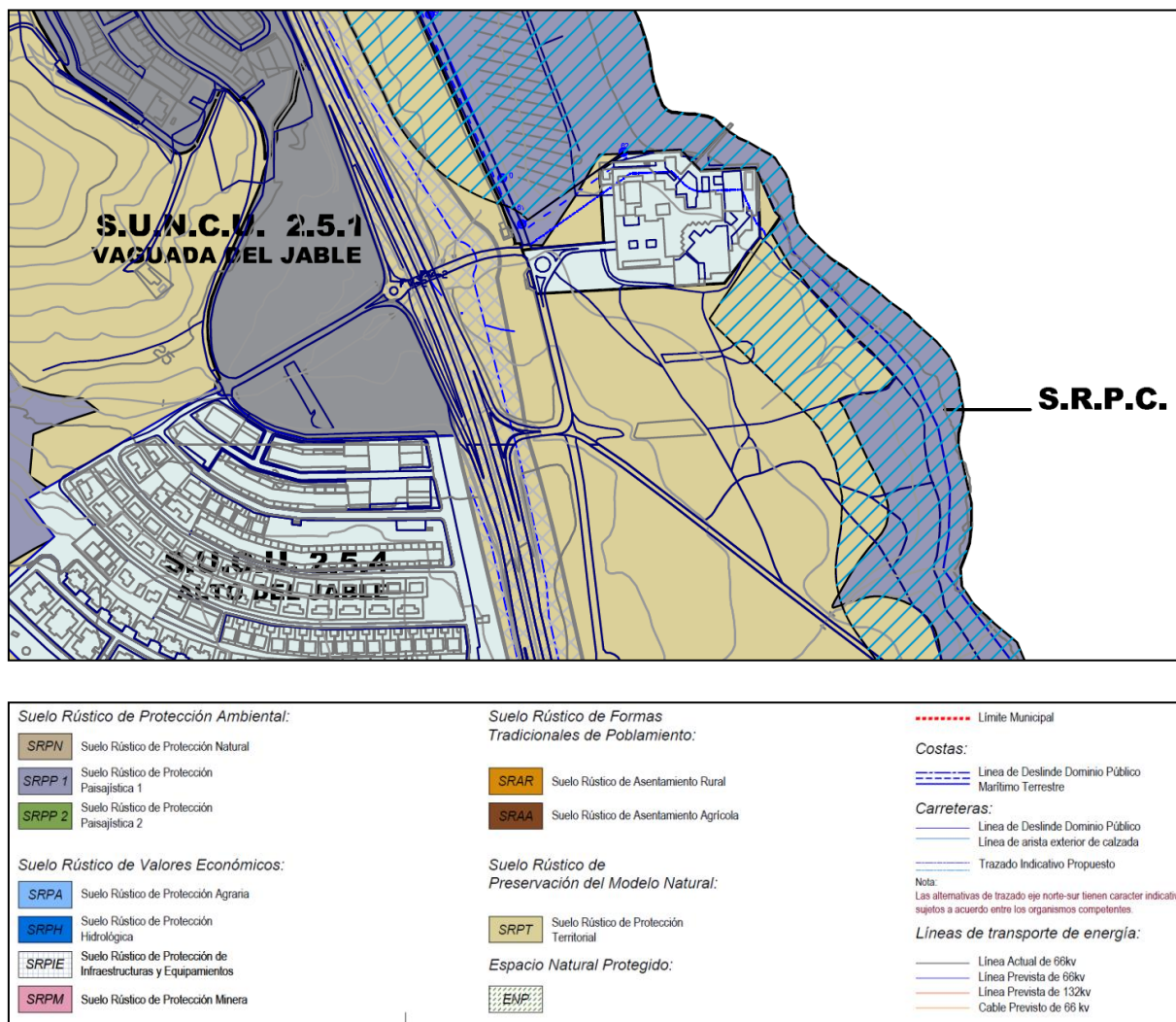


Figura 8: Extracto Plano OU 1 Clasificación y Categorización del Suelo PGO de Puerto del Rosario

En lo que respecta al régimen de usos del Suelo Rústico de Protección Territorial el art. 63.2 de las Normas de Ordenación Estructural, del PGO de Puerto del Rosario, establece lo siguiente en cuanto a la implantación de usos:

“(…)

a) Uso principal o característico: ambiental en su categoría de protección. b) Uso complementario y/o alternativo: Infraestructuras y equipamientos comunitarios, con sus correspondientes construcciones e instalaciones, de carácter provisional y realizadas con materiales fácilmente desmontables, salvo que expresamente se localicen en áreas categorizadas como SRPIE.

c) Uso prohibido: Todos aquellos que sean incompatibles con la finalidad de preservar del modelo territorial, sus peculiaridades esenciales y específicas y el valor del medio rural no ocupado, así como la salvaguarda del ecosistema insular y su capacidad de sustentación de desarrollo urbanístico, en seguimiento del art. 55.d) TRLOTENC³.

3. Las condiciones para la implantación de los usos anteriores en SRPT son las siguientes:

a) En el entorno de la circunvalación no se admitirá el uso de infraestructuras y equipamientos comunitarios destinados a la gestión de residuos.

b) Las restantes aplicables a los Proyectos de Actuación Territorial.”

En el plano relativo a la Estructura General del Territorio y Usos del Suelo PGO de Puerto del Rosario se contempla el uso global ambiental. Dicho Uso se encuentra definido en el artículo 26 de las Normas de Ordenación Estructural, estableciendo lo siguiente:

“Artículo 26. Uso ambiental.

El Uso global Ambiental (A) es el referido a aquellos que se concentran en el ejercicio de actividades vinculadas al territorio y a su medio, y cuyo fin es la conservación, protección, el estudio y/o divulgación de los recursos naturales, así como a las instalaciones auxiliares necesarias para el desarrollo de aquéllas.

(...)

Asimismo, en el referenciado plano, se establece en el ámbito de actuación el Uso global Ambiental.

En cuanto al Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamiento presente en el ámbito, la normativa de Ordenación Estructural estipula en su artículo 59 lo siguiente:

“Artículo 59. Régimen del suelo rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos.

1.- En el suelo rústico de Protección de Infraestructuras y de Equipamientos sólo se permiten los usos relativos a las infraestructuras de servicios y de comunicaciones y a los dotacionales y de equipamiento de que se trate, definidas y delimitadas por este Plan General, o por el planeamiento especial que se redacte para la ejecución de las mismas, en su caso. Dicho planeamiento especial podrá proponer la afección de los terrenos del entorno inmediato de dichas infraestructuras, dotaciones y equipamientos, para lograr la protección y el correcto funcionamiento de las mismas. Tales Planes Especiales de Infraestructuras o Sistemas Generales podrán tener carácter urbanístico o territorial en función de su objeto o ámbito territorial.”

³ Derogado por la disposición derogatoria única de la Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales de Canarias, con excepción del anexo de reclasificación de los espacios naturales de canarias que se mantiene vigente estableciendo lo siguiente:

El art. 55.3 de la citada normativa estructural, referente al régimen del suelo rústico de Protección Paisajística-1, establece lo siguiente en cuanto al régimen y condiciones de implantación de los usos en suelo rústico de Protección Paisajística-1:

(...)

3.- *El Régimen y condiciones de implantación de los usos en suelo rústico de protección paisajística-1 es el siguiente:*

a) *Uso principal o característico: ambiental en todas sus categorías.*

b) *Uso complementario y/o alternativo:*

- *Uso primarios :*
 - *agrícola: explotación agrícola tradicional preexistente.*
 - *ganadería: ganadería de autoconsumo.*
 - *Hidrológico de aprovechamiento de los recursos hídricos preexistentes*
- *Uso infraestructuras y equipamientos comunitarios que sean imprescindibles para la propia defensa y protección del suelo y puesta en valor del mismo, y que vengan avalados por un instrumento jerárquicamente superior o sea de aplicación obligatoria por normativa sectorial.*
- *Uso terciario, en la categoría de recreativo al aire libre.*
- *Uso turístico, en su categoría de establecimientos de turismo rural*

b) *Uso prohibido: Todos aquellos que sean incompatibles con la finalidad de garantizar la protección mejora y recuperación del paisaje natural.*

(...)"

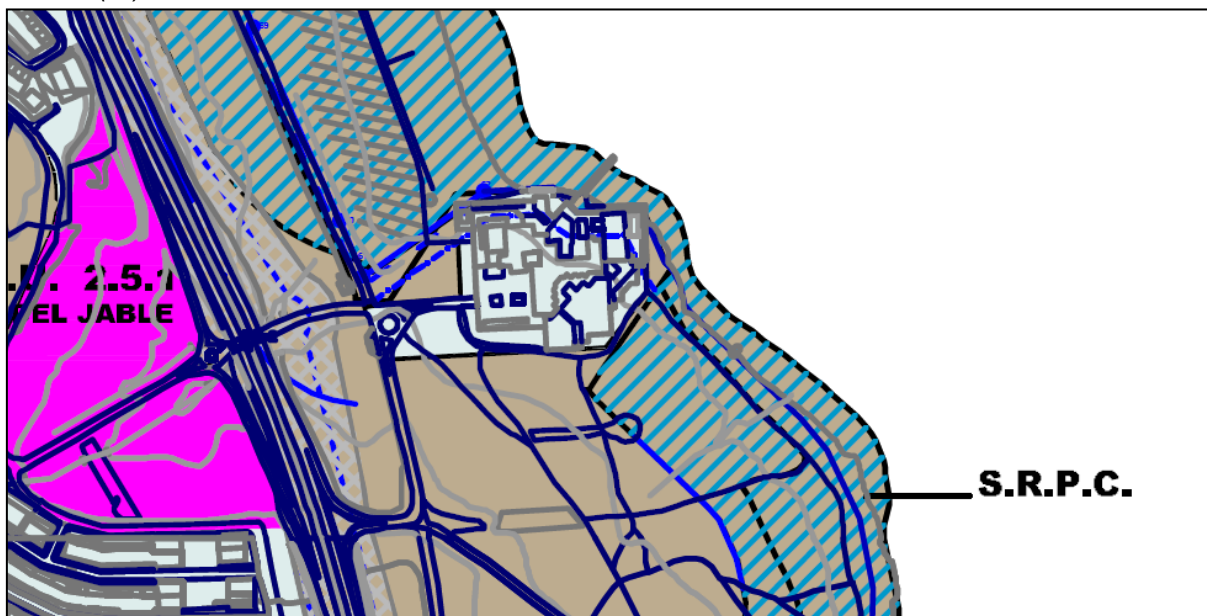




Figura 9: Extracto y leyenda del Plano US 1 Estructura General del Territorio y Usos del Suelo PGO de Puerto del Rosario

Ahora bien, en relación a los terrenos clasificados y categorizados como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos por el PGO de Puerto del Rosario, en el ámbito de actuación se prevé una reserva de suelo destinadas a infraestructuras viarias, el cual es calificado como Equipamiento Estructurante según la leyenda del plano O.U 2.2 referente a la Estructura Territorial Prevista.



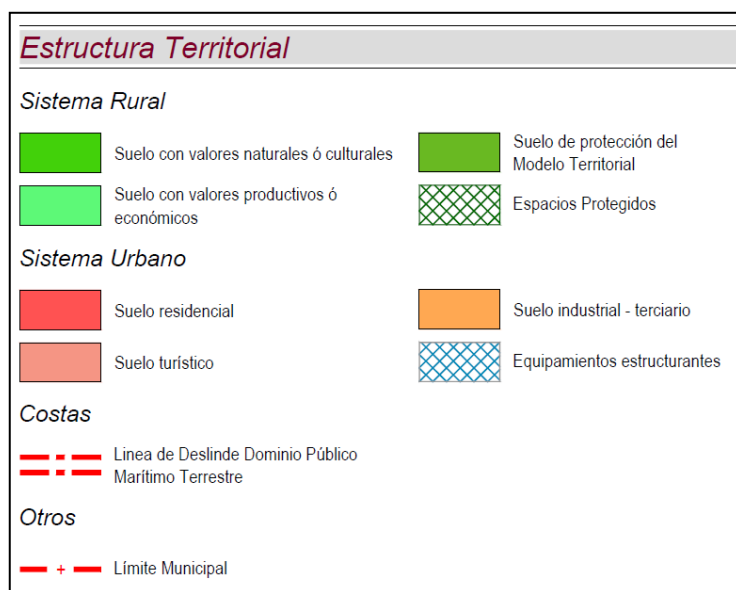
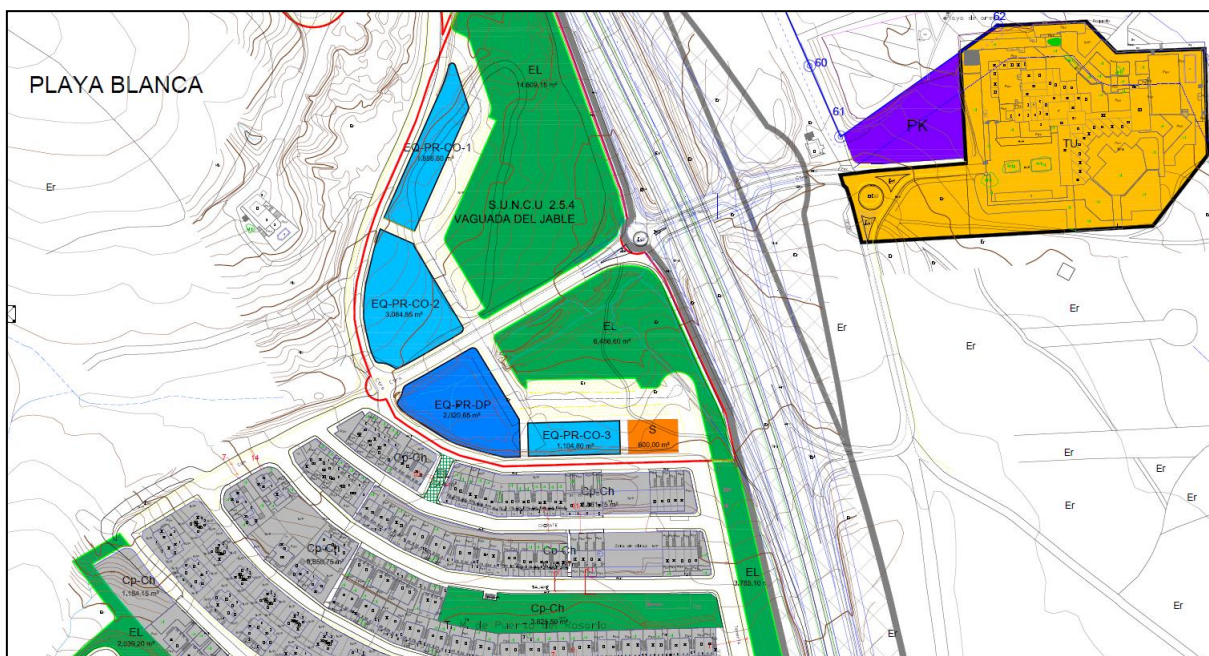


Figura 10: Extracto y leyenda del Plano U.O 2.2 Estructura Territorial Prevista PGO de Puerto de Rosario

Además, cabe destacar que el PGO de Puerto del Rosario, contempla en el plano OP CS.02, concretamente en la parcela ubicada junto al Hotel en terrenos clasificados y categorizados como Suelo Rústico de Protección Territorial y Suelo Rústico de Protección Paisajística 1, un uso que parece destinarse a parking (PK según se grafía en el plano OP.CS.02, en leyenda no se indica), sin embargo, éstos no se encuentran calificados, como sistema general o equipamiento estructurante. Asimismo, dicha cuestión no establece ni en la normativa del planeamiento vigente ni en la leyenda de dicho plano.



Normas Zonales			
A	Edificación en manzana cerrada I	E	Equipamiento
Aa	Edificación en manzana cerrada II	D	Dotaciones
Ab	Edificación en manzana cerrada III	H	Instalaciones y edificación singular
Ac	Edificación en manzana cerrada IV	G	Edificación terciario - industrial
B	Edificación residencial colectiva en bloque	ES	Estación de Servicio
Ca	Edificación residencial unifamiliar aislada	AR-1.000	Edificación en asentamiento rural I
Cp	Edificación residencial unifamiliar pareada	AR-2.500	Edificación en asentamiento rural II
Ch	Edificación residencial unifamiliar en hilera	Gavías	Zona no apta Edificación

Usos Específicos			
DP	Deportivo	EL	Espacio Libre
ED	Educativo	SP	Transporte e Infraestructura
AD	Administrativo	CO	Terciario
S	Social	VP	Viviendas de Protección Pública
AS	Asistencial	DF	Defensa
CU	Cultural	RS	Reserva
TU	Zonas de sujeta a convenios		

Figura 11.: Extracto del plano *OP.CS.02 Pormenorizada Playa Blanca* PGO de Puerto del Rosario.

Por otro lado, con respecto a los usos previstos en las zonas colindantes, cabe destacar que en el lado oeste de la FV-2 los usos previstos son predominantemente residencial en el suelo urbano consolidado “SUCU 2.5.4 Alto del Jable” y, en el denominado “SUNCU 2.5.4 Vaguada del Jable” equipamiento terciario, mayoritariamente comercial y parte de deportivo y espacio libre, según se refleja en el plano *OP.CS.02 Pormenorizada Playa Blanca* del vigente Plan General.

4.2.1.3. AFECCIONES SECTORIALES

4.2.1.3.1. Afecciones de carreteras

Resulta de aplicación la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (modificada por la Ley 5/2021, de 21 de diciembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias), y el Reglamento de Carreteras de Canarias, aprobado mediante Decreto 131/1995, de 11 de mayo, así como el Decreto 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional.

En virtud de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 16 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, en la tramitación de cualquier instrumento de planeamiento, o de sus modificaciones o revisiones, que afecte a carreteras regionales o insulares, así como a las determinaciones del Plan Regional o de los Planes Insulares, la Administración actuante deberá notificar preceptivamente, con anterioridad a la aprobación inicial, el contenido del planeamiento previsto a la Consejería competente en materia de carreteras del Gobierno de Canarias.

Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias informar el contenido de los instrumentos de planeamiento afectados, o de sus modificaciones o revisiones, que afecten a la Red de Interés Regional de Carreteras del Gobierno de Canarias.

Asimismo, es necesaria y vinculante la autorización del Cabildo Insular de Gran Canaria para los proyectos de construcción de las actuaciones y accesos que afecten a las zonas de dominio público, servidumbre y afección de las carreteras, tanto regionales como insulares. En el caso de tramos que discurran por suelo clasificado como urbano o correspondan a una travesía, el otorgamiento de licencias compete al Ayuntamiento, previo informe preceptivo del Cabildo Insular de Fuerteventura.

Por tanto, a los efectos de cumplir con las determinaciones de la Ley de Carreteras de Canarias y su Reglamento, se solicitaron las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección, así como la Línea Límite de Edificación, según los tipos de vías y se indicarán las edificaciones existentes, prestando especial atención al capítulo de Limitaciones de la Propiedad y las Disposiciones Transitorias del Reglamento, en que se establecen definiciones, usos y actuaciones autorizables en cada zona.

En todo caso se garantizará en el planeamiento la seguridad vial y la calidad de vida de las futuras urbanizaciones mediante estrategias y/o acciones que limiten la contaminación acústica y atmosférica.

Además, se tendrá en consideración Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprobó la Norma 3.1- IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras

– CLASIFICACIÓN DE LA RED

El marco normativo autonómico vigente en materia de Carreteras se constituye, fundamentalmente, por la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (en adelante LCC) (modificada por la Ley 5/2021, de 21 de diciembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias), el Reglamento de Carreteras de Canarias, aprobado mediante Decreto 131/1995, de 11 de mayo (en adelante RCC), así como, desde el punto de vista competencial, por el Decreto 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional.

La LCC, en su artículo 3º, define a las carreteras de interés regional como aquellas que en su totalidad o en tramos determinados reúnen, al menos, uno de los siguientes requisitos:

- a) Entenderse como vía de circunvalación de una isla.
- b) Aquellas de largo recorrido que unan puntos distantes de la vía de circunvalación y comuniquen, además, con importantes núcleos de población o actividad económica, todo ello proporcionalmente a la superficie y población de cada isla.
- c) Las que comuniquen la capital de la isla o las vías descritas en los puntos a) y b) con puertos y aeropuertos de interés general.
- d) Las que comuniquen la capital de la isla o las vías descritas en los puntos a) y b) con centros de especial actividad.

El resto de vías que no cumplan con alguno de los requisitos expuestos anteriormente se podrán clasificar en carreteras de interés insular o municipal, pasando a ser de titularidad de los Cabildos o de los Ayuntamientos respectivamente.

Por último, destacar que las carreteras que transcurran por más de un término municipal no podrán ser clasificadas como municipales.

En este sentido, el trazado de comunicaciones viarias que inciden en las inmediaciones del ámbito de actuación del presente documento se puede distinguir las categorías de carretera de interés regional (FV-2), la cual es de titularidad del Gobierno de Canaria.

Por ello, cualquier actuación en la citada vía o que afecte a la misma, se encuentra sujeta a lo establecido en el Título III, relativos al Uso y Defensa de la Carretera, Capítulo 1 de Limitaciones de la Propiedad, tanto de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias y su modificación, como en el Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias, y de forma especial, a todo lo que pueda afectar a las zonas de protección, así como a lo que se dispone en el Decreto 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional.

• FRANJAS DE PROTECCIÓN Y LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

La Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias y su modificación, establecen las siguientes franjas de protección: dominio público, servidumbre y afección, así como establecen la línea límite de edificación. Por otro lado, el Reglamento de Carreteras de Canarias también hace referencia a la franja del dominio público de las carreteras en la disposición adicional primera.

Tabla 1 Franjas de protección y línea límite de la edificación. Fuente: Elaboración propia a partir del Reglamento de Carreteras de Canarias y Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias y su modificación.

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	3 (**)	10	7	30
Carretera Convencional de Interés Regional	3 (**)	10	7	25
Resto de la Red	3	5	3	12

(*) El límite de edificación deberá ser siempre exterior a la zona de servidumbre cuando la línea límite definida en el cuadro caiga en la zona de servidumbre, el límite de edificación se fijará en el borde exterior de la zona de servidumbre.

(**) Modificación del Artículo 25 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo de Carreteras llevada a cabo por la disposición final segunda Ley 5/2021, de 21 de diciembre, de medidas urgentes de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias".

Los anchos de la franja de dominio indicados en la tabla se determinan en el artículo 25, el cual cita literalmente lo que sigue:

Artículo 25.

“Uno. Constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.”

Asimismo, respecto a la zona de dominio público en las carreteras, el Reglamento de Carreteras de Canarias establece lo siguiente en la Disposición Adicional Primera:

“Primera

- 1. La definición de la zona de dominio público en las carreteras existentes no afecta a las titularidades actuales de los bienes que resultaren comprendidos en la misma, pero implica genéricamente la declaración de utilidad pública, debiendo hacerse su reconocimiento en cada caso concreto por acuerdo del Consejo de Gobierno.*
- 2. Este reconocimiento se efectuará previa instrucción de un expediente por parte de la Consejería competente por razón de la materia, en el que se justifique debidamente la necesidad o conveniencia de la expropiación.*
- 3. El mismo criterio expuesto en los apartados 1 y 2 de la presente disposición se aplicará en los casos de cambio de ancho de la zona de dominio público que se produzca por cambio de clasificación de la vía al incorporar una carretera convencional a la red de interés regional.”*

Por su parte, el artículo 26 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, indica que la zona de servidumbre de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno delimitadas interiormente por el borde de la zona de dominio público definido en el artículo anterior y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación.

La zona de afección de una carretera se define en el artículo 27 y consistirá en dos franjas de terreno situadas a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por el borde de la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación.

Por último, la línea límite de edificación, a ambos lados de la carretera, es aquella desde la cual y hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación.

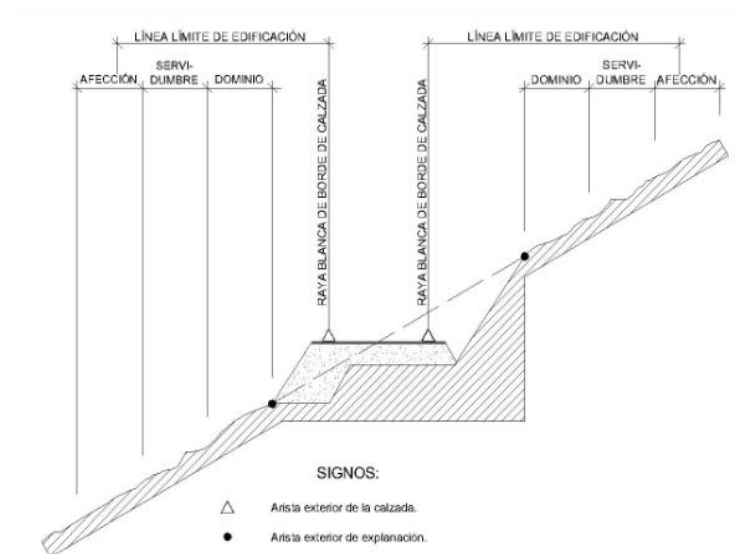


Figura 12: Franjas de protección y línea límite de la edificación.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Ley de Carreteras de Canarias.

En desarrollo de esa Ley, el RCC dispone en su artículo 50 que, en lo que a la zona de servidumbre refiere, pueden pertenecer legítimamente a cualquier persona pública o privada. No obstante, tendrán, en todo caso, el carácter de dominio público los terrenos ocupados por elementos funcionales de la carretera.

Además, en su artículo 53 con relación al artículo 26.5 de la **LCC**, determina que serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización (artículo 26.5 LCC).

En lo que a la zona de afección refiere, definido en el artículo 54 del **RCC** como aquella que consiste en dos franjas de terreno situadas a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por el borde de la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación (artículo 27.1 **LCC**), contempla la posibilidad de que los terrenos comprendidos en dicha zona puedan pertenecer legítimamente a cualquier titular público o privado. No obstante, tendrán el carácter de dominio público los terrenos que estuvieran ocupados por elementos funcionales de la carretera.

Por su parte, en su artículo 56, se define a la línea límite de edificación, a ambos lados de la carretera, como aquella desde la cual y hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, sin perjuicio de lo establecido en su artículo 55.2, sin que en ningún caso pueda sobrepasar el borde exterior de la zona de afección (artículo 28.3 de la **LCC**).

No obstante, la **LCC**, a través de su artículo 47, permite que en los tramos de carretera que discurren total o parcialmente por núcleos de población, la línea límite de edificación pueda situarse a distancia inferior a la establecida en general para la carretera, siempre que lo permita el correspondiente planeamiento urbanístico o lo solicite así el Ayuntamiento

correspondiente y lo autorice el titular de la carretera (desarrollado por el artículo 85 del RCC).

En consecuencia, conforme a lo dispuesto en el Artículo 2.B del Decreto 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional, es competencia exclusiva del Cabildo de Gran Canaria el uso y defensa de esas carreteras y por consiguiente, el otorgamiento de autorización para las futuras actuaciones que se propongan dentro de las franjas de protección de las carreteras de interés regional.

Finalmente, respecto a las competencias de la Comunidad Autónoma de Canarias en relación con los bienes y derechos que podrían ser de su titularidad, el artículo 34, sobre la Línea Límite de Expropiación, de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias dicta lo siguiente:

Artículo 34.

“En la zona comprendida hasta la línea límite de edificación, se podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública siempre que exista previamente un proyecto aprobado de trazado o construcción para reparación, ampliación o conservación de la carretera.”

A este respecto, según cita el informe recibido con fecha 03/11/2023 por parte del Área Insular de Infraestructuras, Carreteras, Planificación y Cooperación Municipal del Cabildo de Fuerteventura, existe una franja de expropiación en el tramo de referencia que se encuentra incluido en el ámbito: *“(…) la documentación que obra en el Servicio de Carreteras consiste en una fotocopia del plano a escala 1:1.000, en el que se grafía el borde de expropiación a 10 m del eje en el lado mar, y de 25 m del eje en el lado tierra, de la antigua carretera que se corresponde con la calzada izquierda de la actual carretera (la de lado mar) (…)*. Por tanto se solicitaron las líneas de afección de carreteras así como los terrenos de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias a la Administración competente.

4.2.1.3.2. Costas

La normativa básica que resulta de aplicación es la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de Costas y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 117 de la Ley 22/1988, *“en la tramitación de todo planeamiento territorial y urbanístico que ordene el litoral, el órgano competente, para su aprobación inicial, deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto correspondiente a la Administración del Estado para que ésta emita, en el plazo de un mes, informe comprensivo de las sugerencias y observaciones que estime convenientes.”*

De igual forma, en su apartado 2 se establece que concluida la tramitación del plan o normas de que se trate e inmediatamente antes de la aprobación definitiva de dicho instrumento, la Administración competente dará traslado a la del Estado del contenido de aquél para que en el plazo de dos meses se pronuncie sobre el mismo. En el supuesto de que el informe no sea favorable en aspectos de su competencia, se abrirá un período de consultas, con el objetivo de llegar a un acuerdo. Si, como resultado de este acuerdo, se modificará de forma sustancial el contenido del plan o normas, deberá someterse nuevamente a información pública y audiencia de los Organismos que hubieran intervenido preceptivamente en la elaboración.

Con respecto al Dominio público marítimo-terrestre y sus servidumbres, indicar lo siguiente:

- Dominio público marítimo-terrestre

Según el artículo 132.1 de la Constitución Española el dominio público marítimo terrestre estará compuesto por los bienes que la ley determine y, en todo caso, por la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental. La Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, detalla de forma más precisa la definición constitucional, clasificando los mismos de acuerdo con lo regulado en los artículos 3 y 4 de la citada normativa sectorial y en los artículos 3, 4, 5, 6, 7 y 8 del Reglamento General de Costas.

Asimismo, en su art. 11 se establece que para la determinación del dominio marítimo-terrestre se practicará por la Administración del Estado los oportunos deslindes, atendiendo a las características de los bienes que lo integran conforme a lo dispuesto en los artículos 3,4 y 5 de la Ley de Costas.

De igual forma, en sus arts. 20, 21y, 22:

“Artículo 20

La protección del dominio público marítimo-terrestre comprende la defensa de su integridad y de los fines de uso general a que está destinado; la preservación de sus características y elementos naturales y la prevención de las perjudiciales consecuencias de obras e instalaciones, en los términos de la presente Ley.

Artículo 21

*1. A efectos de lo previsto en el artículo anterior, los terrenos colindantes con el dominio público marítimo-terrestre estarán sujetos a las **limitaciones y servidumbres** que se determinan en el presente título, prevaleciendo sobre la interposición de cualquier acción. Las servidumbres serán imprescriptibles en todo caso.*

2. Se exceptúan de esta sujeción los terrenos expresamente declarados de interés para la seguridad y la defensa nacional, conforme a su legislación específica.

3. Las disposiciones de este título tienen el carácter de regulación mínima y complementaria de las que dicten las Comunidades Autónomas en el ámbito de sus competencias.

Artículo 22

1. La Administración del Estado dictará normas para la protección de determinados tramos de costa, en desarrollo de lo previsto en los artículos 23.2, 25, 26.1, 27.2, 28.1 y 29 de esta Ley.

*2. Antes de la aprobación definitiva de las normas a que se refiere el apartado anterior, se someterán a informe de la Comunidad Autónoma y de los Ayuntamientos a cuyo territorio afecten, que para que los mismos puedan formular las objeciones que deriven de sus **instrumentos de ordenación aprobados o en tramitación**. Cuando se observen discrepancias sustanciales entre el contenido de las normas proyectadas y las objeciones formuladas por las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos, se abrirá un período de consulta entre las tres Administraciones para resolver de común acuerdo las diferencias manifestadas.”*

En cuanto a la utilización del dominio público marítimo-terrestre el art. 60 del Reglamento General de Costas establece que su utilización y, en todo caso, del mar y su ribera será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquél, tales como pasear, estar, bañarse, navegar, embarcar y desembarcar, varar, pescar, coger plantas y mariscos y otros actos semejantes que no requieran obras e instalaciones de ningún tipo y que se realicen de acuerdo con las leyes y reglamentos o normas aprobadas conforme a la Ley de Costas.

Asimismo, indica, que los usos que tengan especiales circunstancias de intensidad, peligrosidad o rentabilidad y los que requieran la ejecución de obras e instalaciones, sólo podrán ampararse en la existencia de reserva, adscripción, autorización y concesión, con sujeción a lo previsto en la Ley 22/1988, de 28 de julio, y en otras especiales, en su caso, sin que pueda invocarse derecho alguno en virtud de usucapión, cualquiera que sea el tiempo transcurrido.

Por su parte el art. 61 y 62 del mencionado texto reglamentario establece lo siguiente:

“Artículo 61. Ocupación del dominio público marítimo-terrestre.

1. Únicamente se podrá permitir la ocupación del dominio público marítimo-terrestre para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación (artículo 32.1 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).

2. Las actividades o instalaciones a que se refiere el apartado anterior son:

a) Las que desempeñan una función o presten un servicio que, por sus características, requiera la ocupación del dominio público marítimo-terrestre.

b) Las de servicio público o al público que, por la configuración física del tramo de costa en que resulte necesario su emplazamiento, no puedan ubicarse en los terrenos colindantes con dicho dominio.

3. En todo caso la ocupación deberá ser la mínima posible.

Artículo 62. Exclusión de usos en el dominio público marítimo-terrestre.

1. A los efectos del apartado 1 del artículo anterior, y cualquiera que sea el título habilitante de la ocupación y la Administración que lo otorgue, quedarán expresamente excluidas las utilizaciones mencionadas en los artículos 25.1 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, y 46 de este reglamento, excepto las de la letra b), previa declaración de utilidad pública por el Consejo de Ministros, y el vertido de escombros utilizables en rellenos, debidamente autorizados.

2. Lo establecido en el apartado anterior se aplicará a todos los bienes de dominio público marítimo-terrestre y a todos los regímenes de utilización del mismo, incluyendo reservas, adscripciones, concesiones y autorizaciones, cualquiera que sea la Administración competente.”

- Servidumbre de protección

La Ley de Costas, fija una zona de 100 metros, medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar para establecer la servidumbre de protección. Tal y como indica el art.23 de la citada ley, esta extensión se podrá ampliar por parte de la Administración del Estado, de acuerdo con las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos afectados, hasta un máximo de otros 100 metros, cuando resulte necesario para asegurar la efectividad de la servidumbre, en atención a las peculiaridades del tramo de costa que se trate.

Con el fin de preservar y garantizar la protección del dominio público marítimo terrestre, la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas establece una serie de limitaciones en la servidumbre de protección, éstas se fijan en los arts. 24, 25 y, 26 de la citada ley.

“Artículo 24.

1. En los terrenos comprendidos en esta zona se podrán realizar sin necesidad de autorización cultivos y plantaciones, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 27.

2. En los primeros 20 metros de esta zona se podrán depositar temporalmente objetos o materiales arrojados por el mar y realizar operaciones de salvamento marítimo; no podrán llevarse a cabo cerramientos, salvo en las condiciones que se determinen reglamentariamente. Los daños que se ocasionen por las ocupaciones a que se refiere el párrafo anterior serán objeto de indemnización según lo previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.

Artículo 25.

*1. En la zona de **servidumbre de protección estarán prohibidos:***

a) Las edificaciones destinadas a residencia o habitación.

b) La construcción o modificación de vías de transporte interurbanas y las de intensidad de tráfico superior a la que se determine reglamentariamente, así como de sus áreas de servicio.

c) Las actividades que impliquen la destrucción de yacimientos de áridos naturales o no consolidados, entendiéndose por tales los lugares donde existen acumulaciones de materiales detríticos tipo arenas o gravas.

d) El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión.

- e) *El vertido de residuos sólidos, escombros y aguas residuales sin depuración.*
- f) *La publicidad a través de carteles o vallas o por medios acústicos o audiovisuales.*

2. *Con carácter ordinario, solo se permitirán en esta zona, las obras, instalaciones y*

actividades que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, como los establecimientos de cultivo marino o las salinas marítimas, o aquellos que presten servicios necesarios o convenientes para el uso del dominio público marítimo-terrestre, así como las instalaciones deportivas descubiertas. En todo caso, la ejecución de terraplenes, desmontes o tala de árboles deberán cumplir las condiciones que se determinen reglamentariamente para garantizar la protección del dominio público.

3. *Excepcionalmente y por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, el Consejo de Ministros podrá autorizar las actividades e instalaciones a que se refieren las letras b) y d) del apartado 1 de este artículo. En la misma forma podrán ser autorizadas las edificaciones a que se refiere la letra a) y las instalaciones industriales en las que no concurran los requisitos del apartado 2, que sean de excepcional importancia y que, por razones económicas*

localicen en zonas de servidumbres correspondientes a tramos de costa que no constituyan playa, ni zonas húmedas u otros ámbitos de especial protección. Las actuaciones que se autoricen conforme a lo previsto en este apartado deberán acomodarse al planeamiento urbanístico que se apruebe por las Administraciones competentes.

4. *Reglamentariamente se establecerán las condiciones en las que se podrá autorizar la publicidad, a que se refiere la letra f) del apartado 1 de este artículo, siempre que sea parte integrante o acompañe a instalaciones o actividades permitidas y no sea incompatible con la finalidad de la servidumbre de protección.*

Artículo 26.

1. (Anulado).

2. *Si la actividad solicitada estuviese vinculada directamente a la utilización del dominio público marítimo-terrestre será necesario, en su caso, disponer previamente del correspondiente título administrativo otorgado conforme a esta Ley.”*

- **Servidumbre de tránsito**

En cuanto a la servidumbre de tránsito, según lo establecido en el art. 27 de la Ley General de Costas, ésta recaerá sobre una franja de 6 metros, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar. Asimismo, se indica que esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo en espacios especialmente protegidos, además podrá ser ocupada excepcionalmente por obras a realizar en el dominio público marítimo-terrestre. En tal caso se sustituirá la zona de servidumbre por otra nueva en condiciones análogas, en la forma en que se señale por la Administración del Estado. También podrá ser ocupada para la ejecución de paseos marítimos.

- Zona de influencia

Según el artículo 30 de la Ley 22/1988 (desarrollado por el art. 60 del Reglamento General de Costas) la zona de influencia, estará determinada por una anchura de 500 metros a partir del límite interior de la ribera del mar, respetando las exigencias de protección del dominio público marítimo-terrestre a través de los siguientes criterios, establecidos en el apartado 1 del mencionado artículo:

“(…)

a) En tramos con playa y con acceso de tráfico rodado, se preverán reservas de suelo para aparcamientos de vehículos en cuantía suficiente para garantizar el estacionamiento fuera de la zona de servidumbre de tránsito.

b) Las construcciones habrán de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística. Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, sin que, a estos efectos, la densidad de edificación pueda ser superior a la media del suelo urbanizable programado o apto para urbanizar en el término municipal respectivo.

2. Para el otorgamiento de las licencias de obra o uso que impliquen la realización de vertidos al dominio público marítimo-terrestre se requerirá la previa obtención de la autorización de vertido correspondiente.”

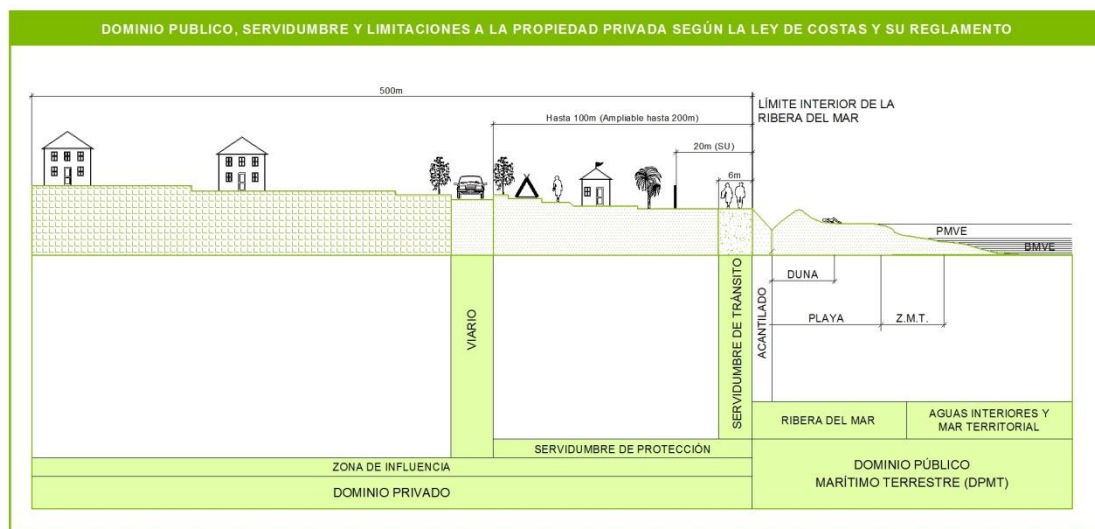


Figura 13: Franjas de protección de Costas

Fuente: Elaboración propia a partir de la Ley General de Costas

Si bien cabe subrayar que el deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre (aprobado por Orden Ministerial 24/04/1995) contemplado en la presente Modificación Menor y que se ha tenido en cuenta a la hora de delimitar el ámbito de actuación, es el reflejado en el vigente PGO de Puerto del Rosario y no el que se contempla en el Mapama (visor del Dominio Público Marítimo Terrestre del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico), dado que el objeto de la Sentencia se circunscribe a la reclasificación de unos

terrenos a suelo urbano no consolidado. Sin perjuicio de lo que al efecto establezca la Administración competente en la materia.

4.2.1.3.3. Aeropuertos

El Real Decreto 369/2023 de 16 de mayo, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección aérea las clasifica en su artículo 5 según el objetivo por la que se fijen:

a) Servidumbres de aeródromo

Con arreglo a lo establecido en el art. 8 del RD 369/2023, constituyen estas servidumbres las que sean necesarias establecer en sus alrededores y, en su caso, en su interior para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas en adecuadas condiciones de seguridad.

Según lo dispuesto en el artículo 10 referente a la limitación de alturas del citado Real Decreto, en su apartado 1, dentro del área sometida a esta servidumbre, podrá restringirse la creación de nuevos obstáculos, la eliminación total o parcial de los existentes, así como señalizarlos, balizarlos e iluminarlos.

De igual forma, en su apdo. 2, se establece que los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística, territorial o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio que se pretendan llevar a cabo en áreas sometidas a servidumbres de aeródromo, o los de su revisión o modificación, requerirán de un informe previo favorable conforme de la Dirección General de Aviación Civil y, no podrán contemplar la implantación o modificación de elemento alguno o del terreno que sobrepase en altura los límites establecidos por las superficies de las servidumbres de aeródromo, salvo en los casos excepcionales contemplados en el artículo 28⁴.

b) Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas

Constituyen tales servidumbres las que resulten necesarias a establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

El art.11 del RD 369/2023, clasifica las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas en las siguientes categorías: “(a) *instalaciones de comunicaciones*; (b) *instalaciones de ayuda a la navegación aérea y las (c) instalaciones de vigilancia*.” En el apdo. 3 del artículo anterior se establece que la para la delimitación del área afectada por las servidumbres de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas se establecen las siguientes zonas y superficies: (a) zona de seguridad; y (b) superficie de limitación de alturas, dentro de cuya proyección ortogonal se aplicará la correspondiente servidumbre.

⁴ Artículo 28. Informes favorables en casos de excepción.

En cuanto al artículo 12 referente a las limitaciones de construcción y de alturas, éste establece lo siguiente:

“1. Con objeto de prevenir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica aeronáutica, producidas por las absorciones y/o reflexiones de las ondas electromagnéticas radiadas o recibidas por la instalación, se imponen las limitaciones siguientes:

a) Dentro de la Zona de seguridad se prohíbe cualquier elemento sobre el terreno, así como la modificación temporal o permanente de la constitución del propio terreno.

b) Dentro de la proyección ortogonal de la Superficie de limitación de alturas se prohíbe cualquier elemento o modificación de la constitución del propio terreno que, de modo temporal o permanente, sobrepasen dicha superficie.

2. Los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística, territorial o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio que se pretendan llevar a cabo en el área afectada por las servidumbres de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, o los de su revisión o modificación, requerirán de un informe previo favorable conforme al artículo 27 y no podrán contemplar la implantación o modificación de elemento alguno o del terreno en contra de lo dispuesto en este artículo, salvo en los casos excepcionales contemplados en el artículo 28.

3. Las actuaciones que se pretendan llevar a cabo en el área afectada por las servidumbres de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas requerirán un acuerdo previo favorable conforme al artículo 31⁵, y no podrán contemplar la implantación o modificación de elemento alguno o del terreno en contra de lo dispuesto en este artículo, salvo que se encuentren amparadas en su correspondiente autorización de obstáculo prevista en los casos excepcionales contemplados en el artículo 34⁶.”

c) Servidumbres de limitación de actividades

El art. 14 del RD 369/2023 añade que, tanto el área afectada por las servidumbres de aeródromo como el área afectada por servidumbres de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, quedan sujetas a una servidumbre de limitación de actividades, *“en cuya virtud, la autoridad nacional de supervisión civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán 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”*. Añade además que dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para el ejercicio o implantación de dichas actividades.

⁵ Artículo 31. Condiciones para la realización de actuaciones en zonas de servidumbre o que supongan obstáculos.

⁶ Artículo 34. Autorizaciones de obstáculos

En su apartado 2, dicho precepto establece que las personas físicas o jurídicas que pretendan realizar actividades y usos que puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas, deberán comunicar al gestor del aeródromo o al proveedor de servicios de navegación aérea cuyas servidumbres se encuentren afectadas, los datos de la actividad que pretenden realizar de acuerdo con los protocolos de coordinación que establezca la autoridad nacional de supervisión civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa. En la forma que se indiquen en dichos protocolos, la autoridad nacional o el órgano competente del Ministerio de Defensa podrán prohibir, limitar o condicionar la actividad.

Del mismo modo en su apdo. 3 recoge que las personas físicas o jurídicas que pretendan realizar actividades y usos que puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas, deberán abstenerse de realizar las que resulten prohibidas.

El establecimiento de estas prohibiciones, limitaciones o condiciones se ajustará a lo dispuesto en el art. 25 del RD 369/2023 en el caso de actividades o usos de suelo existentes, que dispone lo siguiente:

“1. Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o al órgano competente del Ministerio de Defensa, conjuntamente o a cada uno por separado en el ámbito de sus competencias, resolver, de oficio o a instancias del titular o del gestor de la infraestructura aeronáutica o proveedor de servicios de navegación aérea, sobre la eliminación, señalamiento, balizamiento e iluminación o modificación de obstáculos, instalaciones, actividades o usos del suelo entre aquellos existentes o autorizados en las zonas de servidumbres aeronáuticas, previo informe del citado titular o gestor de la infraestructura aeronáutica o proveedor de servicios de navegación aérea, cuando no haya solicitado la adopción de tales medidas.

2. Cuando estas medidas afecten a derechos patrimonializados serán de aplicación las disposiciones sobre expropiación forzosa.

A tales efectos el titular o el gestor de la infraestructura aeronáutica o proveedor de servicios de navegación aérea que tenga la condición de beneficiario vendrá obligado a presentar, además de la documentación prevista en la legislación sobre expropiación forzosa, la evaluación económica de dichas medidas con relación a la explotación del aeródromo o instalación.

3. Cuando por razones de seguridad operacional fuese necesaria la adopción de medidas con carácter inmediato, podrá aplicarse el procedimiento de urgencia regulado en la Ley de Expropiación Forzosa, para conseguir tal eliminación, señalamiento y/o iluminación o modificación.”

Según lo establecido en el art. 26 RD 369/2023, los planes o instrumentos de ordenación territorial o urbanística que incluyan dentro de su ámbito áreas sujetas a servidumbres aeronáuticas tendrán la obligación de incorporar las limitaciones que estas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de estos instrumentos. Dichas servidumbres quedan integradas en los planes directores aeroportuarios y navegación aérea.

Conforme a lo anterior expuesto, el PGO de Puerto del Rosario, establece la delimitación del Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 3 de agosto de 2001, en el que se recogen las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales del Aeropuerto. No obstante, cabe mencionar que por medio de RD 1028/2020, de 17 de noviembre, se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Fuerteventura.

A este respecto, el art. 95 de la Normativa de Ordenación Estructural del Planeamiento General de Ordenación vigente, que versa sobre las servidumbres aeronáuticas, en su apartado 4 recoge que no podrá proceder a reclasificar, o en su caso, recalificar de forma que aumente las alturas *“en aquellas zonas en que el terreno vulnere o se encuentre próximo a las cotas de las superficies citadas en el apdo. anterior, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulnere dichas superficies.”*

Además, las propuestas de nuevos planeamientos o planes de desarrollo, de su revisión o modificación, en aquellos ámbitos del municipio de Puerto del Rosario que se encuentren afectados por las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Fuerteventura, deberán ser informados por la Dirección General de Aviación Civil antes de su aprobación inicial, según lo estipulado en la DA 2ª del RD 2591/1998, modificado por Real Decreto 297/2013.

En el supuesto que exista contradicción en la normativa del PGO de Puerto del Rosario o entre la normativa urbanística y los planos de ordenación, establece el art. 95 de la Normativa de Ordenación Estructural del PGO de Puerto del Rosario que *“prevalecerán las limitaciones o condiciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas sobre cualquier otra disposición recogida en el planeamiento urbanístico”*.

4.2.1.3.3.1 Ruidos

En cuanto a legislación sectorial de ruidos, resulta de aplicación la Ley 37/2003 de 17 de noviembre cuyo objetivo es prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica, para evitar y reducir los daños que de ésta pueden derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente. Estarán sujetos a su ámbito de aplicación los emisores acústicos, ya sean de titularidad pública o privada, así como las edificaciones en su calidad de receptores acústicos, todo ello en virtud del artículo 2 de la mencionada normativa.

El art. 7 de la Ley 37/2003, referente a los tipos de áreas acústicas, establece que éstas se clasificarán, tomando en consideración el uso predominante del suelo, en los tipos que determinen las comunidades autónomas, las cuales tendrán que tener en cuenta, al menos los siguientes:

“(…)

a) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.

b) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.

c) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.

d) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en el párrafo anterior.

e) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera de especial protección contra la contaminación acústica.

f) Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.

g) Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica.

2. El Gobierno aprobará reglamentariamente los criterios para la delimitación de los distintos tipos de áreas acústicas.”

Según lo dispuesto en el artículo 10 del citado texto normativo, los sectores del territorio afectados al funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo, portuario o de otros equipamientos públicos que se determinen de forma reglamentaria, así como los sectores de territorio situados en el entorno de tales infraestructuras, existentes o proyectadas, podrán quedar gravados por servidumbres acústicas.

De igual modo, se indica en el apdo. 2 del citado artículo, que tales servidumbres se delimitarán en los mapas de ruidos medido o calculado por la Administración competente para la aprobación de éstos, mediante la aplicación de los criterios técnicos que al efecto establezca el Gobierno

Cabe mencionar lo estipulado en el artículo 14 de la Ley 37/2003 de Ruidos relativo a la identificación de los mapas de ruido:

“1. En los términos previstos en esta ley y en sus normas de desarrollo, las Administraciones competentes habrán de aprobar, previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, mapas de ruido correspondientes a:

a) Cada uno de los grandes ejes viarios, de los grandes ejes ferroviarios, de los grandes aeropuertos y de las aglomeraciones, entendiendo por tales los municipios con una población superior a 100.000 habitantes y con una densidad de población superior a la que se determina reglamentariamente, de acuerdo con el calendario establecido en la disposición adicional primera, sin perjuicio de lo previsto en el apartado 2.

b) Las áreas acústicas en las que se compruebe el incumplimiento de los correspondientes objetivos de calidad acústica.

2. En relación con las aglomeraciones a las que se refiere el apartado 1, las comunidades autónomas podrán:

a) Delimitar como ámbito territorial propio de un mapa de ruido un área que, excediendo de un término municipal, supere los límites de población indicados en

dicho precepto y tenga una densidad de población superior a la que se determine reglamentariamente.

b) Limitar el ámbito territorial propio de un mapa de ruido a la parte del término municipal que, superando los límites de población aludidos en el párrafo anterior, tenga una densidad de población superior a la que se determine reglamentariamente.”

En cuanto a la planificación territorial, la Ley de Ruidos 37/2003, exige a través de su artículo 17, que dicha planificación y el ejercicio de competencias estatales, generales o sectoriales que incidan en la ordenación del territorio, la planificación general territorial, así como el planeamiento urbanístico, deberán tomar en consideración las previsiones establecidas en esta ley, en las normas dictadas en su desarrollo y en las actuaciones administrativas realizadas en ejecución de aquéllas.

El 27 de junio de 2023 se aprueba el Real Decreto 561/2023, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del aeropuerto de Fuerteventura. Tal y como se puede extraer de su propia exposición de motivos a través de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, se ordena que los aeropuertos entre 50.000 y 250.000 movimientos al año, se aprueben servidumbres aeronáuticas, encontrándose en este supuesto el aeropuerto de Fuerteventura.

En el dispongo primero apartado 2 del RD 561/2023, se establece lo siguiente:

“(..)

2. La zona de servidumbre acústica comprende el territorio del entorno del aeropuerto delimitado exteriormente por las curvas de nivel correspondientes a los índices acústicos $L_d \geq 60$ dB(A) y $L_e \geq 60$ dB(A) que representan el nivel de ruido generado por el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria, de conformidad con el artículo 8 del Real Decreto 1367/2007, de 19 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. La zona de servidumbre se delimita en el mapa de ruido que se incluye como anexo I. En el interior del perímetro de la zona de servidumbre acústica, las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas, de conformidad con lo establecido en el citado artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, y el artículo 7.3 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.”

Además en su dispongo quinto, se indica que el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos que se encuentren afectados por las servidumbres aeronáuticas acústicas que se fijan para el aeropuerto de Fuerteventura, habrán de incorporar las restricciones que éstas imponen de acuerdo con el mapa de ruido que figura en el anexo I, con el objetivo de conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de la infraestructura aeroportuaria con las actividades existentes o futuras en el territorio de la zona afectada.

Por otro lado, a través del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, este texto normativo tiene como objetivo establecer las normas necesarias para el desarrollo y ejecución de la Ley 37/ 2003, de 17 de noviembre, del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas

El art. 5 del RD 1367, delimita los distintos tipos de áreas acústicas estableciendo lo siguiente:

“1. A los efectos del desarrollo del artículo 7.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, en la planificación territorial y en los instrumentos de planeamiento urbanístico, tanto a nivel general como de desarrollo, se incluirá la zonificación acústica del territorio en áreas acústicas de acuerdo con las previstas en la citada Ley.

Las áreas acústicas se clasificarán, en atención al uso predominante del suelo, en los tipos que determinen las comunidades autónomas, las cuales habrán de prever, al menos, los siguientes:

- a) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.*
- b) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.*
- c) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.*
- d) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en el párrafo anterior.*
- e) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera de especial protección contra la contaminación acústica.*
- f) Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.*
- g) Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica.*

(...)

2. Para el establecimiento y delimitación de un sector del territorio como de un tipo de área acústica determinada, se tendrán en cuenta los criterios y directrices que se describen en el anexo V.

(...)

De igual forma, se indica en su artículo 7.4, que en los sectores del territorio que se encuentren afectados por servidumbres acústicas se podrán establecer en ellos limitaciones

para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.

A su vez el art. 8, relativo a la delimitación de zonas de servidumbres acústicas establece lo siguiente:

“Las zonas de servidumbre acústica se delimitarán por la administración competente para la aprobación de mapas de ruido de infraestructuras, mediante la aplicación de los criterios técnicos siguientes:

a) Se elaborará y aprobará el mapa de ruido de la infraestructura de acuerdo con las especificaciones siguientes:

(...)

5.º Para cada uno de los índices de ruido se calcularán las curvas de nivel de ruido correspondientes a los valores límite que figuran en la tabla A1, del anexo III.

(...)

b) La zona de servidumbre acústica comprenderá el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por la curva de nivel del índice acústico que, representando el nivel sonoro generado por esta, esté más alejada de la infraestructura, correspondiente al valor límite del área acústica del tipo a), sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, que figura en la tabla A1, del anexo III.

En relación a lo anterior, se muestra la tabla A1 del anexo III referente a los emisores acústicos y a sus valores límite de inmisión.

Tabla A1. Valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias

	Tipo de área acústica	Índices de ruido		
		L_d	L_n	L_n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	55	55	45
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	60	60	50
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c.	65	65	55
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	68	68	58
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	70	70	60

Figura 14: Tabla A1 del anexo III Real Decreto 1367, desarrollo Ley 37/2003 de Ruidos.

4.2.1.4. SÍNTESIS DE LAS LIMITACIONES AL ÁMBITO DE ACTUACIÓN DERIVADAS DE LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL.

En el ámbito de actuación, se han detectado diferentes afecciones sectoriales que limitan en cierta forma el futuro desarrollo que se pretenda llevar a cabo en el mismo. En el caso de las afecciones de carreteras, según el plano IU.0.3.1, de la presente Modificación Menor, el ámbito de actuación y su entorno se encuentra afectado por las franjas de protección: dominio público, servidumbre y afección, así como la línea límite de edificación, por lo que tomando en consideración dichas cuestiones y en aplicación de la normativa desarrollada anteriormente, el ancho del Dominio Público de la carretera es de 3 metros y 30 metros de la línea límite de edificación.

En lo que respecta a la afección de costas, y siguiendo de referencia las líneas que determinan tales afecciones en el plano IU.0.3.1, siendo éstas las reflejadas en el PGO de Puerto del Rosario, el ámbito se encuentra afecto por servidumbre de tránsito, servidumbre de protección, y por último la zona de influencia.

En cuanto a la servidumbre de tránsito, establecida ésta en 6 metros, tal y como se establece en la normativa, solamente podrá ser ocupada y de forma excepcional, por obras a realizar en el dominio público marítimo terrestre. En la servidumbre de protección, establecida en 100 metros, estarán prohibidos, las edificaciones destinadas a residencia o habitación, la construcción o modificación de vías de transporte interurbanas y las de intensidad de tráfico superior a la que se determine reglamentariamente, así como de sus áreas de servicio, las actividades que impliquen la destrucción de yacimientos de áridos naturales o no consolidados, entendiéndose por tales los lugares donde existen acumulaciones de materiales detríticos tipo arenas o gravas, el tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión, el vertido de residuos sólidos, escombros y aguas residuales sin depuración.

Con carácter ordinario y tal como se ha visto anteriormente en el art.25 de la Ley de Costas, solo se permitirán en dicha zona las obras, instalaciones y actividades que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, como los establecimientos de cultivo marino o las salinas marítimas, o aquellos que presten servicios necesarios o convenientes para el uso del dominio público marítimo-terrestre, así como las instalaciones deportivas descubiertas. En todo caso, la ejecución de terraplenes, desmontes o tala de árboles deberán cumplir las condiciones que se determinen reglamentariamente para garantizar la protección del dominio público.

De forma excepcional y únicamente por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, el Consejo de Ministros podrá autorizar la construcción o modificación de vías de transporte interurbanas y las de intensidad de tráfico superior a la que se determine reglamentariamente, así como de sus áreas de servicio así como el tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión. En la misma forma, podrán ser autorizadas las edificaciones destinadas a residencia o habitación, además de las instalaciones industriales que por su naturaleza no puedan tener otra ubicación.

Dado el carácter excepcional y requerimientos para la implantación de los usos señalados en el párrafo anterior, la presente modificación no debiera contemplar éstos dado su carácter excepcional.

En la **zona de influencia**, fijada en 500 metros, las construcciones habrán de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística. Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, sin que, a estos efectos, la densidad de edificación pueda ser superior a la media del suelo urbanizable programado o apto para urbanizar en el término municipal respectivo. En cuanto a los tramos con playa y con acceso de tráfico rodado, se preverán reservas de suelo para aparcamientos de vehículos en cuantía suficiente para garantizar el estacionamiento fuera de la zona de servidumbre de tránsito.

Cabe subrayar que el deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre contemplado en la presente Modificación Menor y que se ha tenido en cuenta a la hora de delimitar el ámbito de actuación, es el reflejado en el vigente PGO de Puerto del Rosario y no el que se contempla en el Mapama (visor del Dominio Público Marítimo Terrestre del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico), dado que el objeto de la Sentencia se circunscribe a la reclasificación de unos terrenos a suelo urbano no consolidado. Sin perjuicio de lo que al efecto establezca la Administración competente en la materia.

Según el plano “IU.0.3.2 Afecciones sectoriales Servidumbres aeronáuticas y acústicas” de la presente Modificación Menor, el ámbito de actuación se encuentra afectado tanto por **servidumbres acústicas** como por **servidumbres aeronáuticas**.

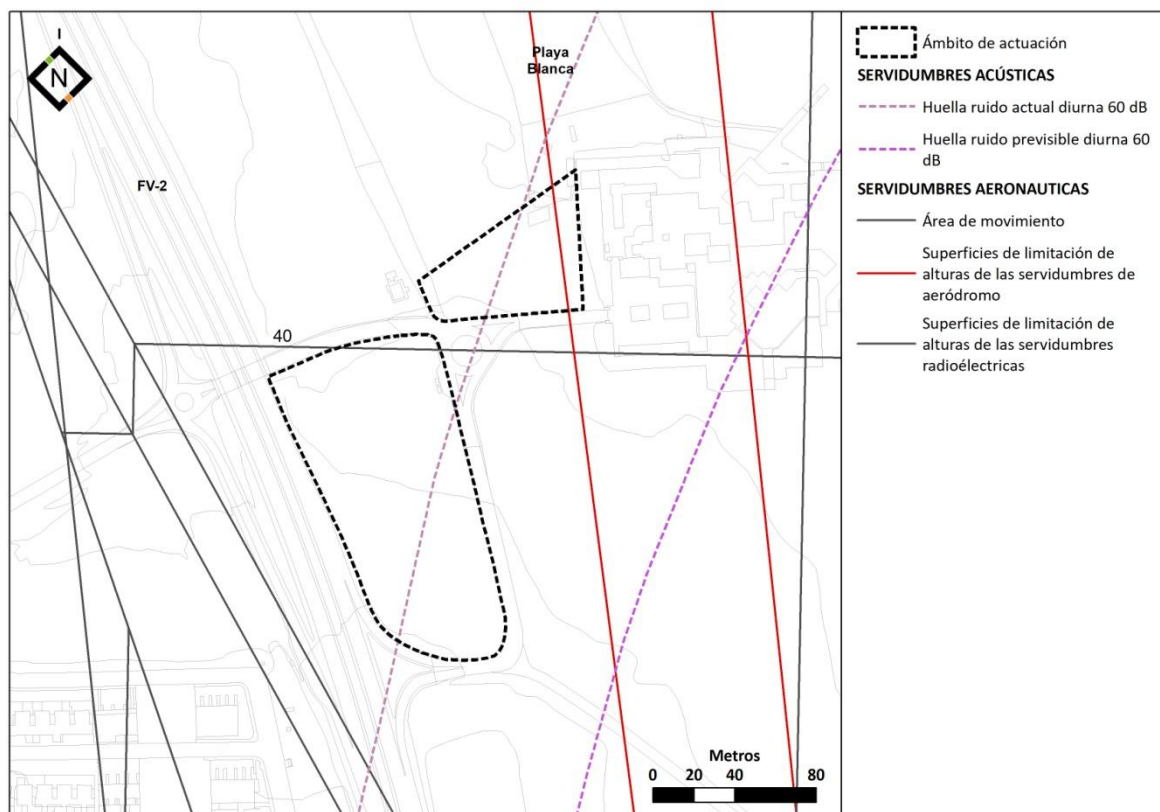


Figura 15: Esquema Servidumbres acústicas y aeronáuticas en base al plano IU.0.3.2

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a las **acústicas**, tal y como se ha indicado previamente, a través del art. 7.4 del Real Decreto por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se podrán limitar determinados usos en los sectores del territorio gravados por tales servidumbres, siempre y cuando no se cumplan los valores límites de inmisión fijados para éstos. Por lo que siguiendo con lo establecido en el artículo 8.a)5º, del mencionado Real Decreto 1367 dichos valores límites de inmisión figurarán en la tabla A1 del Anexo III, indicándose en la misma como Ld (Índice de ruido día) un valor límite para suelo de uso residencial y para suelo de usos sanitario, docente y cultural de 60 y de 55 dB respectivamente.

Ahora bien, atendiendo a lo dispuesto en dicha tabla y tomando en consideración lo expuesto en el plano referenciado IU.0.3.2 del presente documento, cabe destacar que parte del ámbito de actuación se encuentran afectados por la curva isófona establecida por la huella de ruido diurna actual de 60 dB.

De cara a la futura consulta que se realizará a las Administraciones públicas afectadas cabe subrayar lo que estipula el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana⁷ para el sector aéreo en su normativa y procedimientos, concretamente en la orientación para la redacción de documentos de planeamiento en lo que respecta a las afecciones acústicas y a las servidumbres aeronáuticas, establece que, para facilitar y agilizar la elaboración del informe por parte de la Dirección General de Aviación Civil (en adelante DGAC), se debería presentar documentación que incluya:

“Respecto a las Afecciones Acústicas

Un plano normativo con las huellas de ruido y el ámbito de estudio.

Una relación de los ámbitos afectados por la huellas de ruido con los usos predominantes, los usos permitidos y los usos prohibidos.

Un extracto de la normativa y de las fichas urbanísticas en la que se indique que en los ámbitos afectados por las huellas de ruido no se consideran compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios en los terrenos afectados por las curvas isófonas $Leq\ día = 60\ dB(A)$ ni $Leq\ noche = 50\ dB(A)$.

Visto lo anteriormente expuesto y considerando que, tal como se ha mencionado, el ámbito de actuación resulta afectado por la curva isófona establecida por la huella de ruido diurna actual de 60 dB, no serían compatibles los usos residenciales ni los docentes, sanitarios o culturales por estar sometida a las mencionadas afecciones acústicas establecidas por el Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura.

Además de lo anterior, hacen referencia al modelo de informe que la DGAC elaborará teniendo en cuenta la diversa casuística existente, realizando un breve resumen del contenido de dicho informe, destacando en cuanto a afecciones acústicas lo siguiente:

(...)

e. Afecciones Acústicas

Análisis de las zonas afectadas por las curvas isófonas $Leq\ día = 60\ dB(A)$ y $Leq\ noche = 50\ dB(A)$. Comprobación de que dentro de dichas zonas no se permite ningún uso residencial ni dotacional educativo o sanitario, tanto para los usos predominantes como para los usos compatibles. Se analiza la normativa y las fichas urbanísticas.

En lo que a **servidumbres aeronáuticas** se refiere, y siguiendo tanto el plano de referencia IU.0.3.2 como la normativa que ha resultado de aplicación, se puede observar que el ámbito de actuación se encuentra afectado por una limitación de alturas de las servidumbres radioeléctricas, estableciéndose por tanto una altura máxima de 40 metros, sobre la cota del nivel del mar. Por lo tanto, dentro de la proyección ortogonal de la superficie de limitación de

7

<https://www.mitma.gob.es/aviacion-civil/informacion-de-procedimientos/informes-al-planeamiento-urbanistico/orientacion-para-la-redaccion-de-documentos-de-planeamiento>

alturas se prohíbe cualquier elemento o modificación de la constitución del propio terreno que, de modo temporal o permanente, sobrepasen dicha altura.

Por lo que, teniendo en consideración que la cota de los terrenos de las parcelas objeto de modificación oscilan entre 6,7 y 17,2 metros sobre el nivel del mar, se permitiría en el caso más desfavorable, una altura máxima de 22,8 metros (diferencia entre la cota natural del terreno de las parcelas respecto al nivel del mar en su punto más desfavorable y la cota máxima más desfavorable por servidumbres aeronáuticas (40 metros) respecto al nivel del mar).

Tal y como se ha indicado previamente, el Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura no recoge como **zona turística** el ámbito de actuación de la presente Modificación Menor, por lo que las parcelas objeto de sentencia no podrían acoger el uso turístico.

Asimismo, respecto a la posibilidad de implantación de la modalidad hotelera de hotel urbano en el ámbito, el artículo 2.h) del *Decreto 142/2010, de 4 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento y se modifica el Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos*, define la misma como aquel “*establecimiento hotelero ubicado en suelo urbano consolidado no turístico*”. Dado que la sentencia establece la clase y categoría de suelo urbano no consolidado para estas parcelas, no es posible la implantación de la modalidad de hotel urbano.

4.3. INFORMACIÓN URBANÍSTICA

4.3.1. CATASTRO

Los terrenos objeto de la presente Modificación Menor se incluyen en dos parcelas catastrales de mayor tamaño.



Figura 16: Parcelas catastrales de mayor tamaño donde se incluyen las parcelas objeto de modificación. Fuente: IDE Canarias (2023).

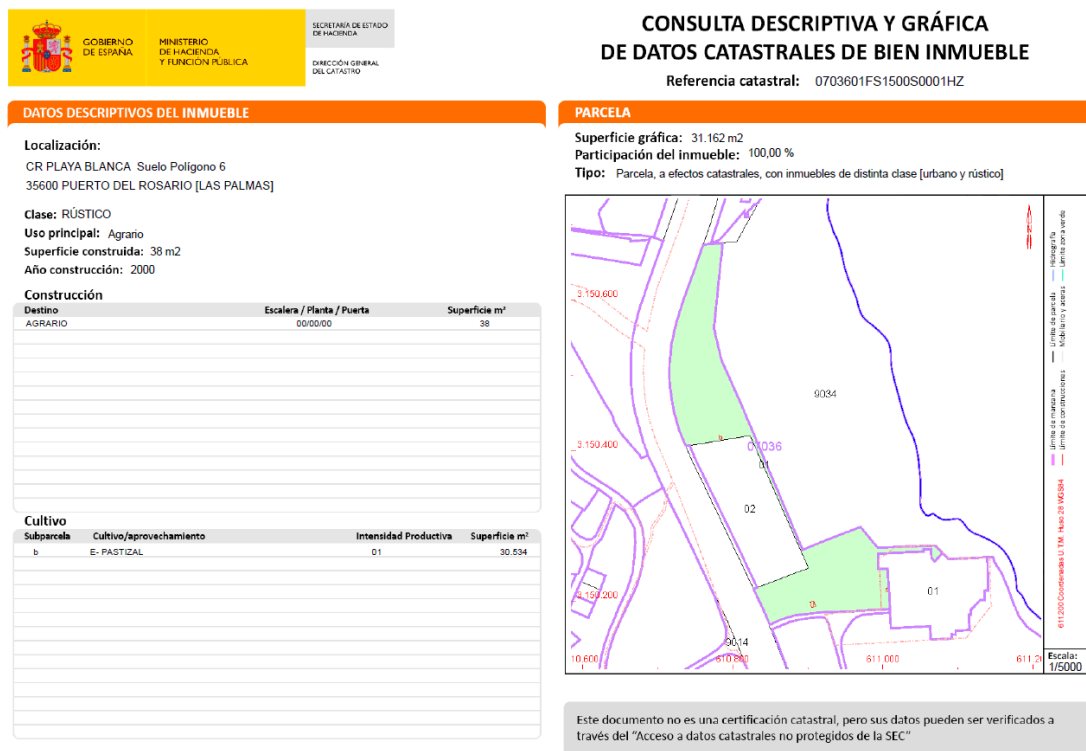


Figura 17: Certificación Descriptiva y Gráfica. Fuente: www.sedecatastro.gob.es



Figura 18: Certificación Descriptiva y Gráfica. Fuente: www.sedecatastro.gob.es

4.3.2. ESTADO ACTUAL DE LAS PARCELAS

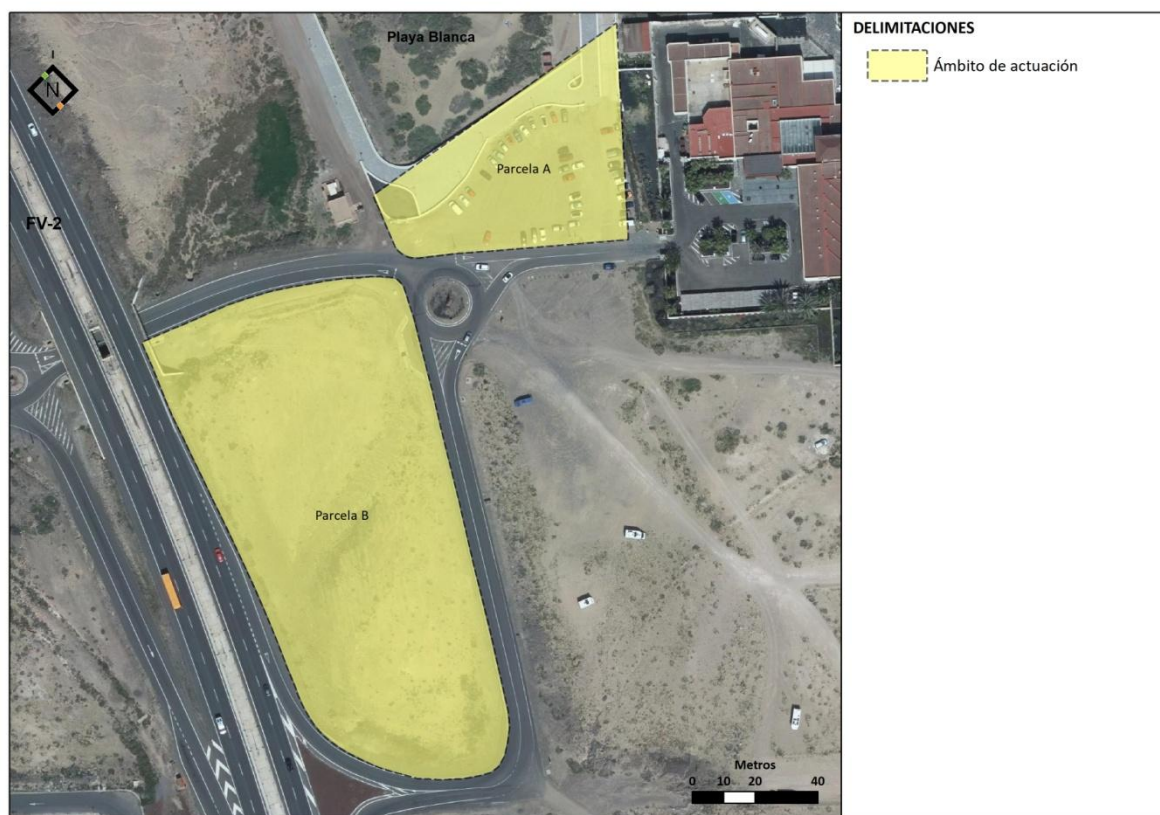


Figura 19: Parcelas ámbito de actuación

Las parcelas objeto de reclasificación por sentencia (Parcelas descritas en el presente documento como parcelas A y B) se ubican al lado este o lado mar de la FV-2 en dirección a Pto del Rosario, junto al que fuera Parador Nacional de Turismo de Fuerteventura, hoy con uso hotelero, denominado **“Hotel El Mirador de Fuerteventura”**.

La construcción del mencionado hotel contempla una edificación con una planta baja o primera de mayor envergadura, una segunda planta sobre parte de la primera y un mirador, subiendo la altura del establecimiento en dicho punto.



Figura 20: Imagen Hotel El Mirador. Elaboración Propia

La Parcela A, la más cercana al suelo urbano consolidado, donde se ubica el mencionado hotel, y a la playa de Playa Blanca, parece usarse en la actualidad como aparcamiento tanto para personas usuarias del establecimiento como de la playa. Por otro lado la parcela denominada como parcela B, se encuentra en el margen derecho del viario que da acceso al hotel, en su intervalo más cercano a la FV-2, en este suelo actualmente no se desarrolla ningún uso concreto.



Figura 21: Imagen Parcela A. Fuente: Elaboración propia



Figura 22: Imagen Parcela B. Fuente: Elaboración propia

Las infraestructuras viarias que lindan con las parcelas, se encuentran mayoritariamente asfaltadas, a excepción del tramo coincidente con Avenida de Playa Blanca (antigua Carretera al Aeropuerto), que se convierte en una pista de tierra en el tramo que discurre paralelo al paseo marítimo desde la rotonda de donde parte la vía de acceso al **“Hotel el Mirador de Fuerteventura”**.

Cabe exponer que la infraestructura viaria de la zona no presenta buen estado de conservación y no cuentan con aceras, más que en el entorno de la parada de transporte público ubicada en contacto con la parcela B.



Figura 23: Imagen parada de transporte público. Fuente: Elaboración propia

Respecto de los servicios básicos, se contempla la presencia de, al menos, la obra civil de las redes de abastecimiento, saneamiento, electricidad y telecomunicaciones, no pudiéndose afirmar que estas se encuentren en servicio.

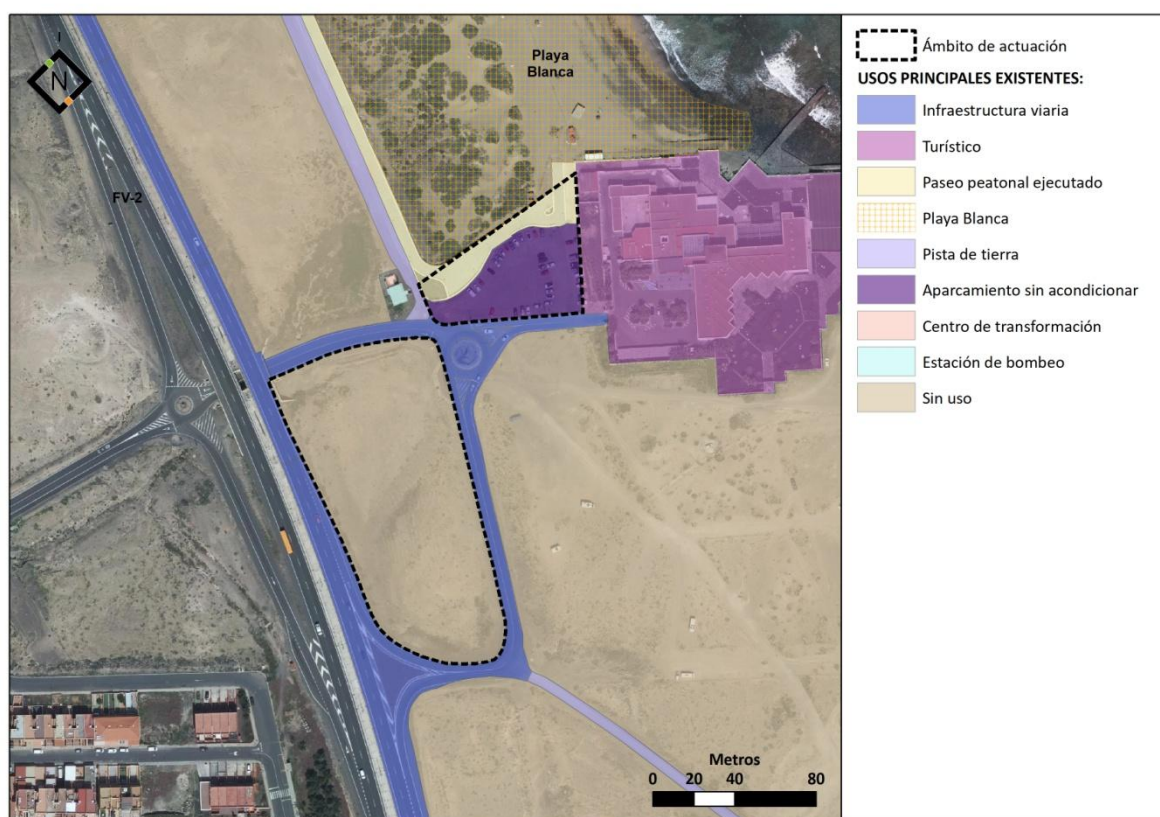


Figura 24: Usos actuales del suelo. Fuente: elaboración propia

4.3.3. INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

4.3.3.1. Infraestructuras de transporte y de movilidad

En el presente epígrafe se hace una recopilación sobre la información del Sistema de Infraestructuras y Servicios de los que se compone el ámbito de actuación y su entorno. Se lleva a cabo un estudio en cuanto al estado, capacidad y existencia de las infraestructuras de transporte terrestre (vías, pistas y senderos) y los equipamientos que lo componen, así como de las infraestructuras de servicios esenciales.

4.3.3.2. Infraestructuras de transporte y de movilidad

Red motorizada

En cumplimiento de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, modificada por la Ley 5/2021, de 21 de diciembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias, las carreteras se clasifican en regionales, insulares (primer y segundo orden según la Red Insular de Fuerteventura) y municipales, según corresponda su titularidad a la Comunidad Autónoma, a los Cabildos Insulares o a los Ayuntamientos.

Así mismo, los viarios se clasifican en cuatro tipos, según las condiciones de uso y funcionalidad de la vía:

1. Viario estructurante; Canalizan los movimientos de larga distancia y cumplen funciones de conexión/distribución de vehículos que acceden a la ciudad o la atraviesan sin detenerse.
2. Viario urbano de primer orden; Se trata de aquellas vías que tienen conexión directa con el viario exterior o territorial y son las encargadas de introducir y sacar los tráficos de la trama urbana. Son vías que sirven a modo de enlace entre el viario urbano con el viario exterior o territorial
3. Viario urbano de segundo orden; La función principal de estas vías es dar acceso a las parcelas existentes, establecimientos, viviendas, etc. Por lo general permiten el aparcamiento de vehículos en combinación con las zonas de carga y descarga. Están provistas de aceras y pueden incluir en su trazado vías exclusivas, o en convivencia con el peatón o vehículo, ciclistas, etc
4. Viario urbano terciario o restringido; Son calles sin tráfico rodado o con tráfico restringido, en las que no se permite la circulación de vehículos, salvo acceso a garajes u operaciones de carga y descarga controladas. Las personas peatonas o ciclistas tienen prioridad sobre el vehículo motorizado.

Viario estructurante

La principal vía de entidad que permite el acceso al ámbito, es la carretera FV-2, que de acuerdo con la información recogida en el Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de Fuerteventura 2023-2026, se clasifica según su titularidad como vía de interés regional mientras que por sus características se puede clasificar como autovía / carretera convencional / carretera multicarril.



Figura 25. Carretera FV-2. Fuente: Elaboración propia

Tabla 2. Inventario de los viarios estructurantes. Elaboración propia

Nombre de la vía	Ancho de sección	Franja de aparcamiento	Acera/Senda peatonal	Señalización	Estado de conservación
ESTRUCTURANTE					
Carretera multicarril FV-2 (vía rápida)	25 m	No	No	Sí	Bueno

En cuanto a las zonas de protección de carreteras la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, modificada por la Ley 5/2021, de 21 de diciembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias, establece las siguientes franjas de protección: dominio público, servidumbre, afección y línea límite de edificación. Destacar que, según aplicación de la Ley de Carreteras y su Reglamento, el ámbito de actuación al que corresponde la presente Modificación Menor se encuentra afectado por las franjas de protección (Dominio público, servidumbre y afección, y Línea Límite de Edificación).

Además, cabe indicar que, en el entorno del enlace de acceso a Playa Blanca, el PGO de Puerto del Rosario, clasifica y categoriza terrenos como Suelo Rústico de Protección de Infraestructura y Equipamientos (plano OU 1.1 Clasificación y categorización del suelo), reflejándose además un nuevo trazado viario y enlace tipo pesa hacia el lado mar previstos en el ámbito de actuación y su entorno, como puede apreciarse en el plano CS.02 Pormenorizada Playa Blanca.



Áreas Diferenciadas		Normas Zonales	
Áreas Ordenadas directamente por el P.G.O.			
SUNCU	Suelo Urbano No Consolidado por la Urbanización	A	Edificación en manzana cerrada I
SUSO	Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado	Aa	Edificación en manzana cerrada II
SG	Sistema General	Ab	Edificación en manzana cerrada III
AD	Actuación de Dotación	Ac	Edificación en manzana cerrada IV
Áreas Remitidas a Planeamiento de Desarrollo (P)		B	Edificación residencial colectiva en bloque
SUNCU-P	Suelo Urbano No Consolidado por la Urbanización	Ca	Edificación residencial unifamiliar aislada
SUSNO-P	Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado	Cp	Edificación residencial unifamiliar pareada
SUNCRE-P	Suelo Urbano No Consolidado por la Urbanización de Renovación	Ch	Edificación residencial unifamiliar en hilera
Áreas con Planeamiento Remitido (PR)		E	Equipamiento
SUCU-PR	Suelo Urbano Consolidado por la Urbanización con Planteamiento Remitido	D	Dotaciones
SUSO-PR	Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado con Planeamiento Remitido	H	Instalaciones y edificación singular
		G	Edificación terciario - industrial
		ES	Estación de Servicio
		AR-1.000	Edificación en asentamiento rural I
		AR-2.500	Edificación en asentamiento rural II
		Gaviás	Zona no apta Edificación
		Usos Específicos	
		DP	Deportivo
		ED	Educativo
		AD	Administrativo
		S	Social
		AS	Asistencial
		CU	Cultural
		TU	Zonas de sujeción a convenios
		EL	Espacio Libre
		SP	Transporte e Infraestructura
		CO	Terciario
		VP	Viviendas de Protección Pública
		DF	Defensa
		RS	Reserva

Figura 26: Recorte del plano CS.02 Pormenorizada Playa Blanca. Fuente: PGO de Puerto del Rosario.

De la descripción de las propuestas descritas en el apartado 8.4.3.1 Sistema General Viario y Demás Infraestructuras Viarias Locales de la Memoria de Ordenación Estructural del PGO de Puerto del Rosario se puede interpretar que se trata de las propuestas de enlaces 4 y 5. Estas se describen de la siguiente manera:

- “Enlace 4: Enlace existente en la vía de circunvalación, que conecta con al FV 20, que penetra directamente al centro de la ciudad dando servicio a la zona comercial de Risco Prieto y Zurita (donde se plantea el futuro Parque de Bomberos). A través de la FV 20 conecta con los núcleos de población situados en la zona centro-sur del municipio (Tesjuate, Casillas del Ángel, Ampuyenta, Los Llanos de la Concepción y Tefía). Su ubicación permite que su zona de influencia abarque al Complejo Medioambiental y la futura Central Eléctrica de Zurita. Se propone igualmente una solución tipo pesa para que la glorieta oeste de servicio a los Sistemas Generales

insulares del Matadero y Cocheras; y la glorieta este, debe dar conexión a una futura vía de servicio que, paralela a la futura autovía, conecte con la actual FV3. Para ello es necesario que el actual enlace entre la FV3 y FV2, a la altura de Las Granadas-Playa Blanca, se reconvierta en enlace tipo pesa, dando así servicio a todos los sectores residenciales colindantes que no cuentan con acceso, además de garantizar la seguridad vial de los usuarios.

- *Enlace 5 (previsto): Enlace propuesto al sur de la Circunvalación, a la altura de la zona de Playa Blanca. El acceso a este barrio podría solucionarse con un nuevo carril paralelo al eje hasta enlazar con el anterior*

En base a esta propuesta, el Plan General define una franja de terreno (tramado gris) que se interpreta que puede corresponder con la definición de las nuevas afecciones de carreteras de interés regional derivadas de las propuestas indicadas, sin embargo, en la leyenda del plano de Ordenación Pormenorizada Playa Blanca OP CS.02 no hay un área diferenciada para esta franja específicamente. Por ello, para confirmar las posibles afecciones viarias que afectan al ámbito de actuación y su entorno se solicitó a la Consejería de Obras Públicas, Transporte y Vivienda del Gobierno de Canarias y al Cabildo de Fuerteventura, además de las Líneas definidas para las zonas de protección (dominio público, servidumbre y afección) y línea límite de edificación, así como cualquier otra información necesaria para dar cumplimiento a la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de carreteras de Canarias y su reglamento respecto de la carretera FV-2, y cualquier proyecto en redacción y/o redactado que pudiera confirmar el trazado propuesto por el PGO de Puerto del Rosario y por el que pudiera resultar afectado el ámbito de actuación y su entorno. También se solicitó la superficie que pudiera haber sido expropiada para el desarrollo de la propuesta viaria.

Viario urbano de primer orden

Los viarios de primer orden que se encuentran en el ámbito de actuación y su entorno son los siguientes:

Tabla 3. *Inventario del resto de la red. Elaboración propia.*

Nombre de la vía	Ancho de sección	Franja de aparcamiento	Acera/Senda peatonal	Señalización	Drenaje longitudinal	Estado de conservación
PRIMER ORDEN						
Ctra. Playa Blanca	8 m	No	No	Sí	Sí	Regular
Avenida Playa Blanca (Ctra. Aeropuerto)	9 m	No	No	Sí	Sí	Regular

La combinación de estos viarios conforma el esqueleto principal de la movilidad en vehículo dentro del ámbito de estudio.



Figura 27: Ctra. Playa Blanca. Fuente: Elaboración propia.



Figura 28: Avenida Playa Blanca. Fuente: Elaboración propia

Se concluye, por tanto, que todo el ámbito cuenta acceso rodado desde la carretera FV-2, a través de la denominada Avenida Playa Blanca (Antigua Carretera del Aeropuerto), calzada asfaltada conformada por dos carriles de doble sentido destinado a la circulación.

Caminos y pistas de tierra

En continuación de la Avenida Playa Blanca, existen dos pistas de tierra. La primera de ellas que discurre de forma paralela al paseo marítimo, corresponde con el antiguo trazado de la Carretera al Aeropuerto que permitía la circulación de los vehículos desde Puerto del Rosario hasta la infraestructura aeroportuaria.



Figura 29. Pista de Tierra. Carretera de Los Pozos. Fuente: Elaboración propia.

La Avenida de Playa Blanca (Carretera al Aeropuerto), se convierte a la altura del “Hotel el mirador de Fuerteventura”, en una pista de tierra de aproximadamente 9 m de ancho de sección con mismo nombre, que discurre de forma paralela al paseo marítimo y a la carretera FV-2. Dicha carretera permitía la circulación de los vehículos desde Puerto del

Rosario hasta el aeropuerto y cuenta con una sección transversal que varía entre los 5 y 6 m de ancho.

Cabe destacar que el trazado de la pista de tierra sufrió una modificación debido a la ejecución de la actual carretera de interés regional FV-2, por lo que fue desviado cerca de la playa, tramo existente en la actualidad.

La segunda pista corresponde con la denominada por el IDECanarias como Caserío El Matorral, la cual transcurre de forma paralela al Aeropuerto de Fuerteventura por el lado mar y posee una sección transversal de 6 m de ancho. A través de estas pistas de tierra se puede acceder a las playas localizadas en los alrededores de la infraestructura aeroportuaria como la Playa Puerto Escondido/Matorral.



Figura 30. Pista de Tierra. Caserío El Matorral. Fuente: Elaboración propia.

Red de Aparcamientos

El aparcamiento constituye una pieza clave en la planificación de la movilidad y más concretamente en la política de transportes.

Respecto a la oferta de plazas de aparcamiento con la que cuenta actualmente el entorno del ámbito de actuación, se han considerado dos tipologías, las plazas **en calzada y fuera de la calzada**.

Así, se ha llevado a cabo un inventario del número de plazas de estacionamiento que se encuentran disponibles tanto en la vía pública como en las bolsas de aparcamiento existentes.

- En calzada.

De la visita de campo se pudo constatar que no existen estacionamientos delimitados para el aparcamiento en calzada.

- Fuera de la calzada.

A diferencia que los aparcamientos en calzada, sí existen plazas de estacionamiento disponibles que atienden a la tipología de bolsa de aparcamiento. Esta se ubica frente al “Hotel el mirador de Fuerteventura” dando servicio tanto al establecimiento turístico como a la Playa de Playa Blanca. Se estima que es capaz de albergar hasta 70 plazas de aparcamiento.

Cabe decir que, la bolsa de aparcamiento existente no se encuentra ordenada ni delimitada por señalización horizontal.



Figura 31. Bolsa de aparcamiento. Fuente: IDECanarias

Cabe indicar también, que esporádicamente los vehículos estacionan fuera de la bolsa de aparcamiento de manera aleatoria y sin seguir un orden claro.



Figura 32. Aparcamientos esporádicos. Fuente: IDECanarias

En cuanto a las plazas de aparcamientos PMR, no existen estacionamientos habilitados para personas con diversidad funcional, estos se encuentran dentro del establecimiento turístico.

Red de transporte público colectivo e individual

Se analiza en el presente apartado la calidad de la oferta de transporte público a partir del servicio, recorrido y frecuencia, las infraestructuras y la localización de las paradas (cobertura).

➤ Servicios, recorridos y frecuencia

En la actualidad y según datos extraídos de la página web de la empresa concesionaria encargada de proporcionar el servicio de transporte público de guaguas, Transportes Antonio Díaz Hernández, S.L (TIADHE), existen dos líneas con servicio el ámbito.

Tabla 4. Líneas TIADHE. Fuente: Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de Fuerteventura 2023-2026.

Línea	Recorrido	Nº de viajes entre semana	Tiempo de espera medio (min)
3	Puerto del Rosario – Caleta de Fuste – Las Salinas	48	29
16	Gran Tarajal – Puerto del Rosario	6	99

➤ Infraestructuras de transporte

En el ámbito de actuación se localiza una parada de transporte público, ubicada en margen derecho de la Avda. de Playa Blanca dirección aeropuerto, a la altura del enlace en forma de rotonda existente.

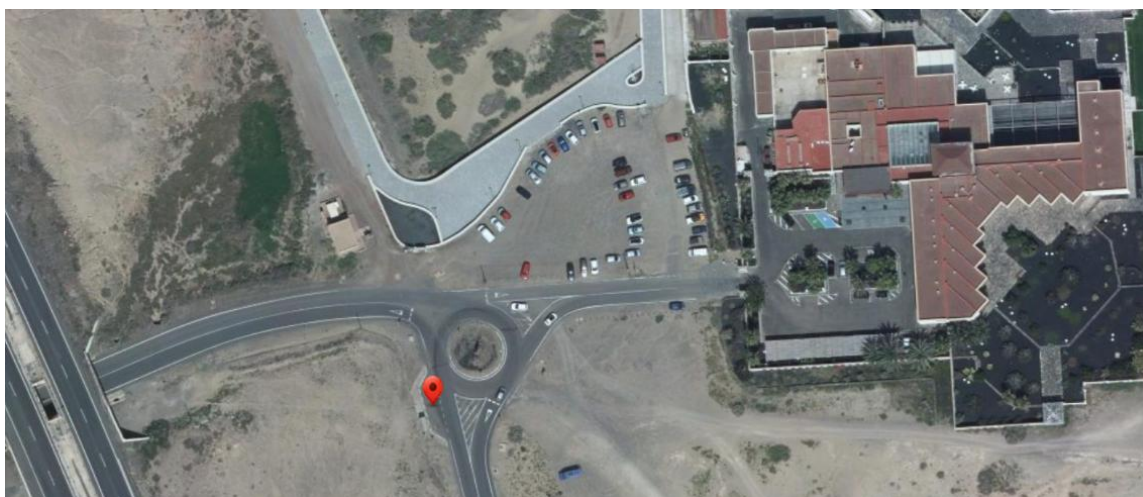


Figura 33. Parada de Guaguas existente en el ámbito. Fuente: Elaboración propia a partir del IDECanarias.



Figura 34. Parada de Guaguas existente en el ámbito. Fuente: Elaboración propia.

La parada está dotada con mobiliario que hace más ameno el tiempo de espera a las personas usuarias (banco, marquesina, papeleras, etc). Aunque cuenta con señalización vertical indicativa de la existencia de la parada de guaguas, esta no cuenta con cartel informativo sobre el recorrido y horarios de las líneas que operan. Asimismo, en el entorno del ámbito de actuación se localiza una segunda parada de guaguas en el margen derecho de la vía de servicio que permite la incorporación a la carretera FV-2 desde la urbanización Playa Blanca. Dicha parada también cuenta con mobiliario urbano.

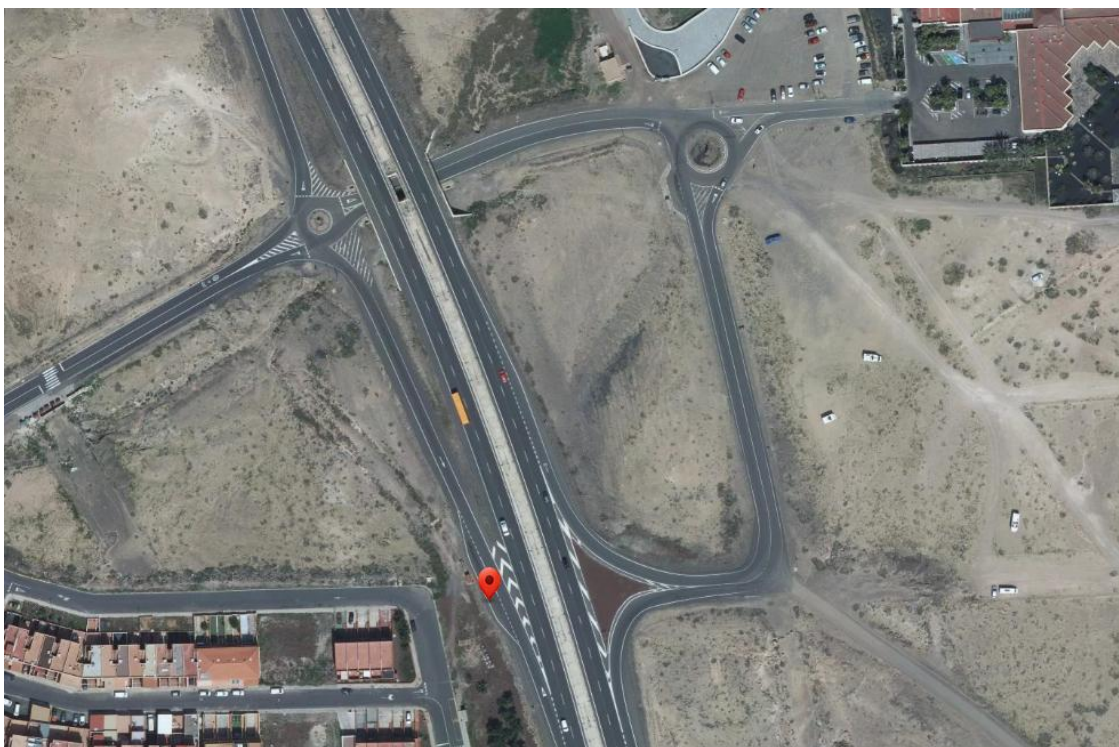


Figura 35. Parada de Guaguas existente en la vía de servicio. Fuente: Elaboración propia a partir del IDECanarias.

Respecto al transporte individual, no se localiza ninguna parada de Taxis.

➤ Cobertura

Tal y como puede verse en las imágenes anteriores, el ámbito se encuentra abastecido por el transporte público. Esta característica es un buen indicador, confirmando que no se trata de un servicio de carácter únicamente urbano, sino que también da servicio a desplazamientos de mayor distancia y facilita una gran aproximación al origen y al destino.

Red no motorizada

La finalidad de una red peatonal es conectar el territorio de manera que nodos de comunicación, equipamientos y espacios públicos queden al alcance de la ciudadanía por igual. De este modo, se garantiza una buena accesibilidad a los múltiples servicios y actividades cotidianas: centros educativos, deportivos, administrativos, institucionales, culturales, cívicos, los mercados municipales, etc. En consecuencia, se favorece la sensación de proximidad y, a la vez, se reduce la dependencia de la movilidad motorizada por parte de la población.

El parámetro más relevante a la hora de diseñar una red peatonal es aquel que hace referencia al tránsito por la red de las personas con diversidad funcional, que es la sección transversal de la senda.

De la misma manera que la red motorizada es objeto de estudios específicos, en los que se establece su estructura, jerarquizándose sus elementos e intersecciones y diseñándose en función de las intensidades previstas y de su función en el conjunto del sistema viario, si se pretende promover los desplazamientos peatonales, es necesario, de entrada, conferir la misma importancia a la red de espacios que la soporta, los espacios peatonales constituidos, mayoritariamente por las aceras, bulevares y plazas, por las medidas que dan prioridad al peatón en las intersecciones (semáforos, pasos de peatones elevados, etc.) y, en menor medida, por calles peatonales o por aquellas reguladas para proteger a los caminantes de los automóviles.

A. Accesibilidad universal y conectividad

Los criterios abordados en la gama de sendas peatonales para su caracterización atienden a la nueva *Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados*, al resultar más restrictivos que la Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, que resulta de aplicación en la Comunidad Autónoma de Canarias. De estos criterios se concluye que, a excepción del Paseo Marítimo, el ámbito de actuación y su entorno no cumplen con la normativa

A este respecto la citada Orden indica en el artículo 5 lo que sigue:

“1. Se consideran itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso y la circulación de forma segura, cómoda, autónoma y continua de todas las personas.

Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que no todos 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.

2. Todo itinerario peatonal accesible deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Discurrirá de manera colindante a la línea de fachada o referencia edificada a nivel del suelo. No obstante, cuando las características y el uso del espacio recomienden otra disposición del itinerario peatonal accesible o cuando éste carezca de dicha línea de fachada o referencia edificada, se facilitará la orientación y el encaminamiento mediante una franja-guía longitudinal, tal y como se especifica en los artículos 45 y 46.*
- b) En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas, independientemente de sus características o modo de desplazamiento.*
- c) En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.*
- d) No presentará escalones aislados.*
- e) Su pavimentación reunirá las características definidas en el artículo 11.*
- f) La pendiente transversal máxima será del 2%.*
- g) La pendiente longitudinal máxima será del 6%.*
- h) En todo su desarrollo se ajustarán los niveles de iluminación del recorrido a los especificados en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.*
- i) Dispondrá de una correcta comunicación y señalización cumpliendo las condiciones establecidas en el capítulo XI.*

3. En las zonas de plataforma única, donde el itinerario peatonal accesible y la calzada estén a un mismo nivel, el diseño se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía. En cualquier caso, se cumplirán el resto de condiciones establecidas en este artículo.

4. Se garantizará la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles en los desniveles y en los puntos de cruce con el itinerario vehicular, mediante las condiciones reguladas en los artículos 13, 14 y 16 y el capítulo VI.

5. Se preverán áreas de descanso a lo largo del itinerario peatonal accesible en función de sus características físicas, la tipología de la población usuaria habitual y la frecuencia de uso que presente.”

En relación al pavimento dispuesto, el artículo 11 de la citada normativa de aplicación indica lo que sigue:

“1. El pavimento del itinerario peatonal accesible será duro, estable y cumplirá con la exigencia de resbaladicidad para los suelos en zonas exteriores establecida en el Documento Básico SUA, Seguridad de utilización y accesibilidad del Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación. No presentará piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Su colocación asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes de altura superior a 4 mm, y su textura será diferente de la de los pavimentos táctiles indicadores especificados en el artículo 45.

2. En los itinerarios peatonales accesibles también se admitirá la utilización de pavimentos blandos con una compactación superior al 90% determinada de acuerdo con el método de ensayo proctor modificado de la norma UNE 103501:1994, que permitan el tránsito de peatones de forma estable y segura, sin ocasionar hundimientos ni estancamientos de aguas, y manteniendo la máxima adecuación posible con el resto de características exigidas en el apartado anterior.”

De lo establecido en la normativa, se concluye a nivel general a excepción del paseo marítimo existente y los alrededores de la parada de guaguas., que el ámbito tiene problemas estructurales derivados de la escasa consideración de la accesibilidad en su configuración, en lo relativo al cumplimiento de las medidas obligatorias, con respecto al ancho y condiciones de las aceras. Esto se traduce en inexistencia de aceras que conecten con el resto de itinerarios peatonales.

Asimismo, existen barreras arquitectónicas ya que se encuentran elementos del mobiliario urbano, instalaciones y alumbrado público que impiden unas condiciones óptimas para que los desplazamientos peatonales se realicen de manera continua y sin interrupción.



Figura 36. Viarios del ámbito. Fuente: Elaboración propia.

B. Condiciones de confort

Se define condición de confort como la facilidad y convivencia con la que las personas pueden disfrutar de servicios y desarrollar las distintas actividades diarias. El objetivo es mejorar la calidad del medio ambiente y satisfacer los requerimientos de los distintos grupos sociales y de los distintos medios de transporte. La condición de confort viene dada por la calidad urbanística del espacio público, la existencia de calles peatonales y de la creación de una red de itinerarios peatonales.

Asimismo, el tipo de pavimento y su estado de conservación, así como el mobiliario urbano y el nivel de iluminación, proporcionan las características cualitativas del espacio público. La circulación peatonal es muy sensible al pavimento y a las condiciones de superficie. Los adoquines, la arena, la grava suelta y un terreno de superficie irregular resultan inadecuados.

De todo lo expuesto anteriormente, se deduce que en el ámbito se presentan problemas de capacidad y confort debido al mal pavimento dispuesto, la inexistencia de aceras y la presencia de obstáculos fijos (señales, mobiliario urbano, alcorques con arbolado sin cubrir...). A esto súmase que se presenta como un entorno desagradable, por la falta de protección climática frente al sol.

Red ciclista

Si bien la carretera FV-2 en el entorno del ámbito es frecuentada por ciclistas, este espacio ni el ámbito de actuación y su entorno no cuenta con infraestructura relativa a la red ciclista.

4.3.3.3. Infraestructuras de servicios

El análisis de las infraestructuras de servicios del ámbito de actuación y su entorno se basa en la información contenida en la Encuesta de Infraestructura y Equipamiento Local, en adelante EIEL, cuyos datos más recientes se refieren al ejercicio 2012. Adicionalmente, se llevó a cabo una visita de campo al ámbito en estudio.

Infraestructuras de abastecimiento

En la isla de Fuerteventura coexisten actualmente diversos sistemas de gestión para el suministro de agua de abasto, siendo los dos entes principales en la gestión de estas redes, el Consorcio de Abastecimiento de Aguas de Fuerteventura (CAAF), entidad de orden insular y carácter público, y la empresa privada Canaragua, S.A. Existen además otros sistemas de gestión menores de carácter privado, con redes propias gestionadas también por empresas privadas.

El principal recurso hídrico que abastece a la población del municipio de Puerto del Rosario es la producción industrial de agua (desalación de agua de mar) y el tratamiento de las aguas subterráneas extraídas a través de pozos y sondeos. Una vez el agua ha sido tratada, es transportada a través de la red de tuberías hasta los depósitos reguladores desde los que parte la red de distribución.

La EIEL no recoge una red de distribución de agua de abasto en el ámbito. Pese a ello, en la visita de campo, se identificaron arquetas y contadores de abastecimiento (en la rotonda y Avenida de Playa Blanca) que evidencian la presencia de la misma. No obstante, no ha sido posible determinar que la red se encuentre completa y no se disponen de datos que permitan realizar un profundo análisis de la situación actual de la misma. Tampoco se puede confirmar si la red cumple con la normativa vigente y si es susceptible de poner en funcionamiento sin necesidad de incorporar o acondicionar cualquier elemento



Figura 37. Arquetas y contadores en el Paseo Marítimo. Fuente: Elaboración propia.



Figura 38. Arquetas y contadores. Fuente: Elaboración propia.

Infraestructuras de saneamiento y depuración

La EIEL no recoge una red de saneamiento. No obstante, a raíz de la mencionada visita de campo se identificaron pozos de registro y arquetas que evidencian la presencia de la misma; incluso la estación de bombeo de aguas residuales, que según se puede confirmar a partir del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, es la encargada de bombear el agua residual de Playa Blanca Sur y Centro.

En cualquier caso, si bien la presencia de pozos evidencia la existencia de una red de saneamiento, como se ha indicado, no es posible asegurarlo ni confirmar si la red está completa. Tampoco se puede asegurar que la red cumple con la normativa vigente que sea susceptible de poner en funcionamiento sin necesidad de incorporar o acondicionar cualquier elemento.



Figura 39. Estación de bombeo. Fuente: Elaboración propia.



Figura 40. Pozo de registro y arqueta. Fuente: Elaboración propia.

Asociados a estas instalaciones, el CENSO DE VERTIDOS DESDE TIERRA AL MAR EN CANARIAS (2021) recoge dos puntos de vertido autorizados.



Figura 41. Vertidos de tierra al mar. Fuente: IDECanarias, Censo de vertidos de tierra al mar.

Ambos vertidos están relacionados con el “Hotel el mirador de Fuerteventura”. El primero de ellos con denominación Piscinas Hotel Fuerteventura Playa Blanca se identifica con el código 10FUPR y según el censo de vertidos es un vertido no autorizado, si bien también se indica que este se encuentra inactivo. La conducción de vertido se encuentra ubicada en un pozo excavado en uno de los muros perimetrales de la propiedad del hotel. En la base de este muro existe un conducto que permite la salida del agua desde el pozo hacia la plataforma de rocas que lo rodea. Se trata de una conducción de desagüe por gravedad que desagua un vertido procedente del agua salada de la piscina con un caudal de 3 (m³/h)

El segundo punto de vertido tiene la denominación de Filtros Hotel Fuerteventura Playa Blanca y se identifica con el código 11FUPR. Al igual que el otro punto de vertido, según la ficha informativa del censo de vertidos es un vertido no autorizado y se encuentra inactivo. Se trata de una conducción de desagüe por bombeo que desagua un vertido procedente de los filtros de la piscina a través de una tubería de PVC de diámetro de 100 mm

Indicar también que en las observaciones de ambas fichas informativas del censo de vertidos se señala lo siguiente: *“Las instalaciones del Hotel corresponden a las antiguas dependencias del Parador Nacional. No ha sido posible inspeccionar el punto de vertido ni actualizar la información relativa al punto 1 (Información General), puesto que en el momento en que la correspondiente información a incluir en el censo fue recabada, las instalaciones estaban cerradas, pendientes de reformas y no fue posible contactar con la empresa responsable.”* Por tanto, no se puede asegurar si los vertidos siguen inactivos en el momento de redacción del presente documento.



Figura 42. Ubicación del vertido de las piscinas del hotel. Fuente: Censo de Vertidos desde Tierra al Mar en Canarias (2021)



Figura 43. Ubicación del vertido de los filtros de las piscinas del hotel. Fuente: Censo de Vertidos desde Tierra al Mar en Canarias (2021)

Infraestructuras de energía eléctrica, telecomunicaciones y alumbrado público

• Red eléctrica y alumbrado público

La EIEL no recoge una red eléctrica. No obstante, en la visita de campo se identificaron cuadros eléctricos, arquetas de MT y BT, así como el tendido eléctrico y el centro de transformación que evidencian la presencia de la misma. En cualquier caso, si bien la presencia de estos elementos evidencia la existencia de una red eléctrica, no es posible asegurar que la red esté completa y si cumple con la normativa vigente. Tampoco se puede confirmar que sea susceptible de poner en funcionamiento para el resto del futuro desarrollo de la urbanización sin necesidad de incorporar o acondicionar cualquier elemento



Figura 44. Elementos pertenecientes a la red eléctrica. Fuente: Elaboración propia.

Respecto al alumbrado público, se confirmó *in situ* la existencia de la red de alumbrado público. Existen luminarias en el Paseo Marítimo así como arquetas de alumbrado público.



Figura 45. Alumbrado público. Fuente: Elaboración propia.

- **Red de telecomunicaciones**

Tras la visita de campo, pudo comprobarse que el ámbito posee red de telecomunicaciones, al identificar arquetas de telecomunicaciones, lo que se traduce en la existencia de, al menos, la obra civil de la red, no habiendo sido posible confirmar si la red cuenta con el cableado correspondiente, si se encuentra completa y si es susceptible de poner en funcionamiento para el resto del futuro desarrollo de la urbanización sin necesidad de incorporar o acondicionar cualquier elemento.



Figura 46. Arqueta de telecomunicaciones. Fuente: Elaboración propia.

Infraestructuras de recogida de residuos sólidos urbanos

La gestión de Residuos Sólidos Urbanos en el municipio de Puerto del Rosario se efectúa a través de dos sistemas siguientes:

- Recogida domiciliaria mediante bolsas "todo uno", es decir, sin ningún tipo de separación selectiva de los residuos, y a través de contenedores dispuestos en la vía pública.
- Recogida selectiva: en la que se recogen los residuos separados selectivamente a través de contenedores de vidrio (color verde), papel-cartón (color azul) y envases ligeros (color amarillo) dispuestos en la vía pública.

Sin embargo, en el ámbito de actuación y su entorno no se identificaron contenedores de residuos sólidos urbanos.

4.4. INFORMACIÓN AMBIENTAL

A efectos de evitar reproducir la información ambiental en la presente Modificación Menor, se remite la misma al Documento Ambiental Estratégico que acompaña al Borrador técnico y desarrollada en el apartado “Caracterización de la situación del medio ambiente previa al desarrollo del Plan” de acuerdo con las exigencias legales.

4.5. INFORMACIÓN SOCIOECONÓMICA

Las parcelas A y B, objeto de la presente Modificación Menor, se encuentra situadas en el municipio de Puerto del Rosario. En el siguiente apartado de análisis demográfico, se lleva a cabo un estudio de la estructura, evolución y los principales indicadores demográficos del municipio, así como de la *Unidad Poblacional*⁸ más próxima éstas:

- Puerto del Rosario (unidad poblacional)

En adición, en el plano económico, se analiza con carácter general el mercado de trabajo y se presentan los datos del número de empresas inscritas en la Seguridad Social del municipio. Asimismo, se señalan cuáles son las principales actividades económicas que se desarrollan en la zona y se informa de algunos datos de especial relevancia desde el punto de vista económico (volumen de tráfico de pasajeros y mercancías) de las dos infraestructuras, aeropuerto y puerto, localizadas en el municipio de Puerto del Rosario.

4.5.1. Análisis demográfico

4.5.1.1. Población

Según datos publicados en el INE del padrón municipal continuo, en el año 2022 el municipio de Puerto del Rosario cuenta con un total de 42.024 habitantes, 21.078 hombres y 20.946 mujeres, lo que representa el 50,16% y 49,84% respecto del total respectivamente.

En lo referente a la distribución territorial, dicho municipio se caracteriza por tener un gran número de unidades poblacionales a lo largo del territorio, en concreto un total de 30 unidades. Tal y como se comentó anteriormente, el ámbito se localiza en la unidad poblacional de Puerto del Rosario, contabilizándose en el año 2022 un total de 31.136 habitantes, representa un 74,09% del total de la población a nivel municipal.

⁸ Entidades singulares y núcleos o diseminados.

Tabla 5. Población de Fuerteventura y Puerto del Rosario (municipio y unidad poblacional) por sexos. Año 2022.

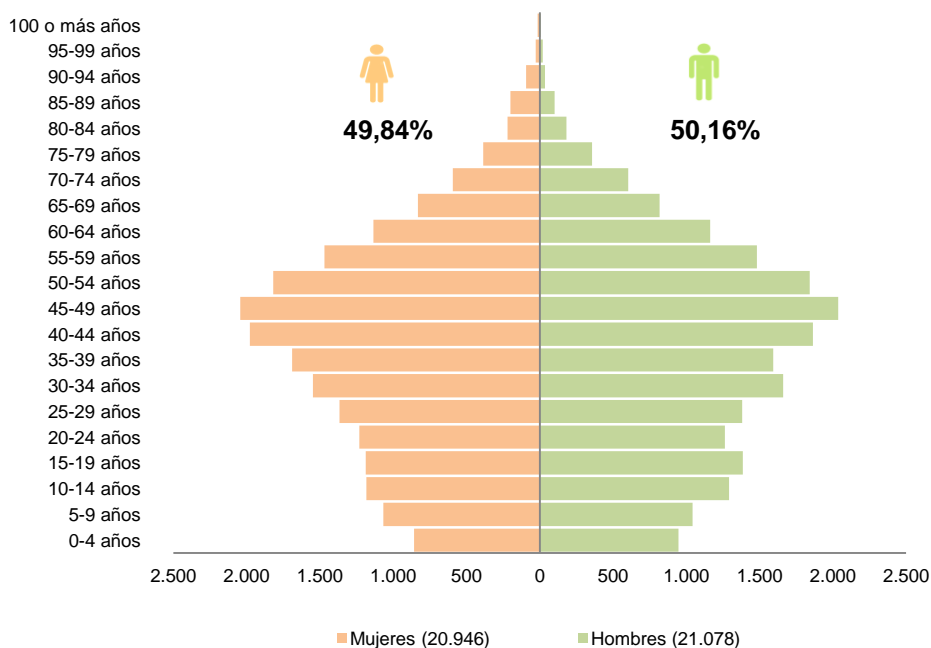
			Hombres		Mujeres	
Ámbito espacial		Total	Total	%	Total	%
Insular	Fuerteventura	120.021	61.455	51,20%	58.566	48,80%
Municipio	Puerto del Rosario	42.024	21.078	50,16%	20.946	49,84%
Unidad poblacional	Puerto del Rosario	31.136	15.553	49,95%	15.583	50,05%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

Para un mayor detalle sobre la distribución de la población, se presentan a continuación las pirámides poblacionales tanto del municipio como de la unidad poblacional donde se enmarca dicha parcela.

- Municipio

Gráfico 1. Pirámide poblacional de Puerto del Rosario (Municipio). Año 2022.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

La pirámide de población del municipio de Puerto del Rosario se asemeja más a una del tipo romboide, debido a que:

- Existe un ensanchamiento de las cohortes de edad que van desde los 40 a 59 años reflejo del fenómeno del “baby boom”, consecuencia de los elevados índices de natalidad registrados entre la década de los 60 y los 70. Esta población conforma un alto porcentaje de población activa; en edad laboral.
- Hay un estrechamiento tanto de la cúspide como de la base de la pirámide poblacional. Aunque existe un mayor número de personas en edad de 0 a 9 años que de 75 años o más,

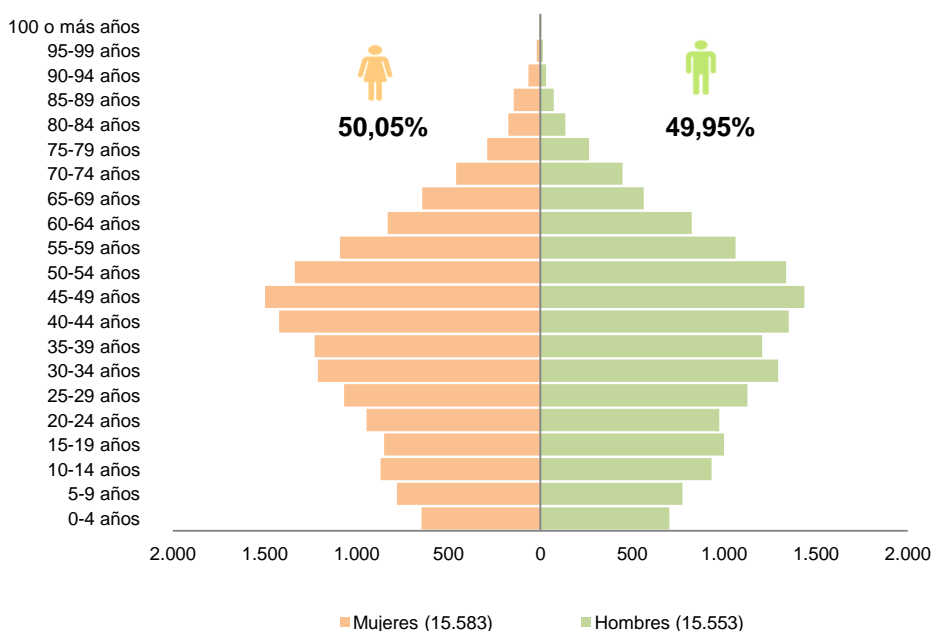
de dicha pirámide se extrae que hay una tendencia al envejecimiento a nivel general de la población.

Respecto a la distribución por sexos, el tramo más representativo para las mujeres y hombres es el que comprende las edades de entre 45 y 49 años.

- Unidad poblacional

En el caso de la unidad poblacional de Puerto del Rosario, la pirámide poblacional es similar a la del municipio aunque el porcentaje de mujeres en relación a los hombres es mayor a nivel general. A partir de los cohortes de edad de los 45 años, se hace patente que existe un mayor número de población femenina que masculina. Respecto a la distribución por sexos, el intervalo más representativo para las mujeres y hombres es el que comprende las edades de entre 45 y 49 años, al igual que a nivel de municipio.

Gráfico 2. Pirámide poblacional de Puerto del Rosario (Unidad Poblacional). Año 2022.



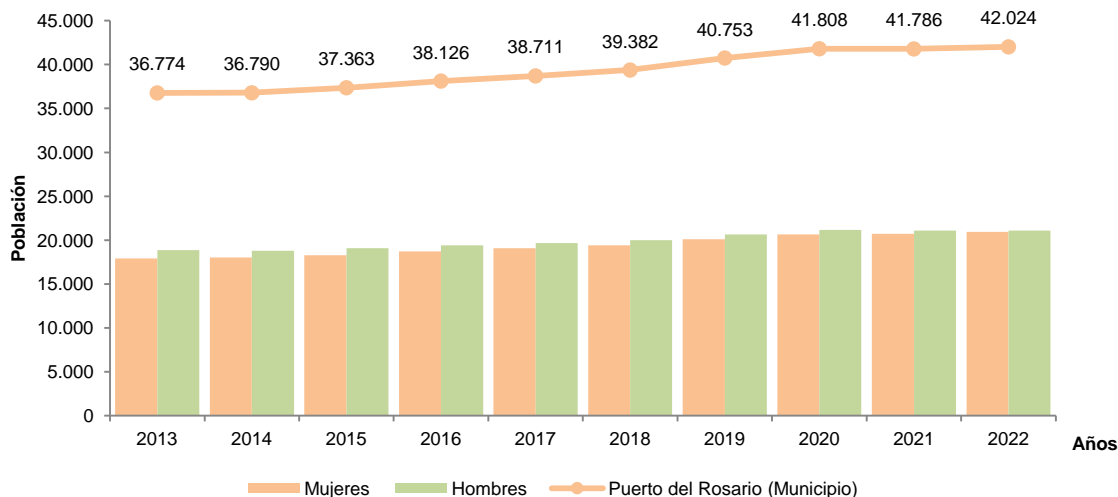
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

4.5.1.2. Evolución de la población

Si se analiza la evolución de la población de los últimos 10 años del municipio de Puerto del Rosario y de la unidad población, se observa que dichas series presentan un comportamiento similar, ya que, la tendencia en líneas generales es creciente.

- Municipio

Gráfico 3. Evolución de la población de Puerto del Rosario (Municipio), 2013-2022.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

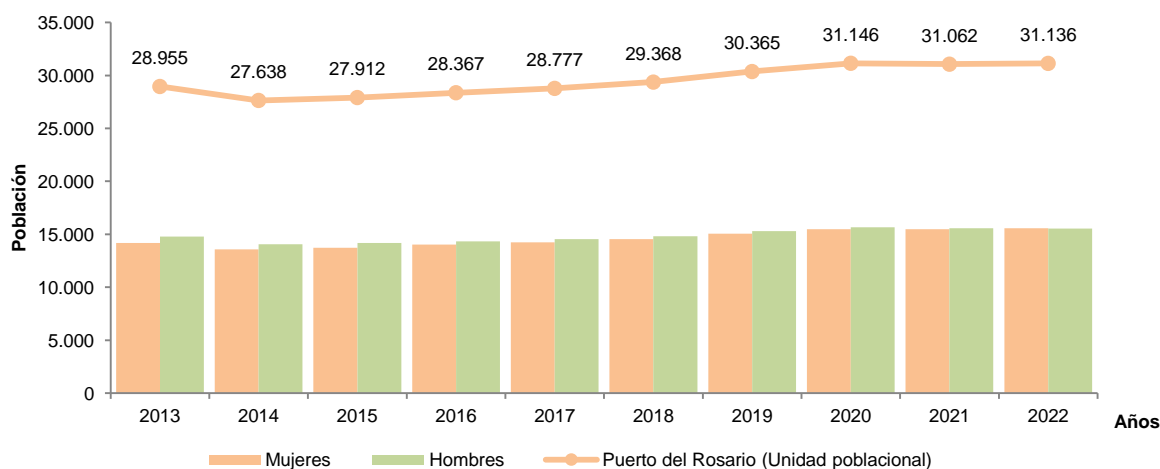
La población del municipio de Puerto del Rosario se incrementa en el periodo 2013-2022, pasando de los 36.774 habitantes en el año 2013 a los 42.024 habitantes en el año 2022, lo que traduce en un aumento del número de habitantes en términos absolutos de 5.250 habitantes. La tasa de variación media anual, se estima sea de 1,50 %.

Por sexo, tanto la población masculina como la femenina aumentan en dicho periodo, 2.222 habitantes y 3.028 habitantes más, respectivamente.

A pesar de que el porcentaje de población masculina ha sido ligeramente mayor en relación a la población femenina a lo largo del periodo analizado, en los últimos años se observa dichos porcentajes han llegado casi a igualarse.

- Unidad poblacional

Gráfico 4. Evolución de la población de Puerto del Rosario (Unidad poblacional), 2013-2022.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

En el caso de la unidad de población del Puerto del Rosario, pasa de los 28.955 habitantes en el año 2013 a los 31.136 habitantes en el año 2022, lo que supone un incremento de 2.181 habitantes en términos absolutos.

Por sexo, existe un mayor aumento de la población femenina en relación a la masculina (casi el doble), 1.413 mujeres y 768 hombres más. En el último año, el porcentaje de población femenina es ligeramente mayor a la población masculina, hecho que contrasta con los datos a nivel de municipio.

4.5.1.3. Indicadores demográficos

A continuación, se detallan los principales indicadores demográficos del municipio de Puerto del Rosario y de la unidad poblacional.

Tabla 6. Indicadores demográficos.

Puerto del Rosario (municipio)	2013			2022		
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
I. infancia	18,34	18,59	18,07	15,20	15,56	14,84
I. juventud	20,03	20,18	19,87	18,60	19,12	18,07
I. vejez	6,99	6,43	7,58	10,69	10,08	11,31
I. dependencia	33,92	33,36	34,51	34,94	34,49	35,41
Puerto del Rosario (unidad poblacional)	2013			2022		
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
I. infancia	18,12	18,57	17,66	15,10	15,47	14,74
I. juventud	20,53	20,65	20,40	19,16	19,93	18,40
I. vejez	6,76	6,15	7,39	10,70	9,86	11,55
I. dependencia	33,13	32,85	33,41	34,79	33,92	35,67

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

- Índice de infancia

El índice de infancia representa el porcentaje de personas de 14 años o menos sobre el total de la población. En el caso del municipio de Puerto del Rosario, la proporción de población menor de 14 años ha disminuido ligeramente, pasa del 18,34% en el año 2013 al 15,20% en el año 2022, lo que supone en términos porcentuales en un 3,14% menos.

Del mismo modo, la unidad poblacional experimenta una bajada de este indicador, pasa de tener un 18,12% de población menor de 14 años en el año 2013 a 15,10% en el año 2022.

- Índice de juventud

El índice de juventud representa el porcentaje de personas de 15 a 29 años sobre el total de la población. En esta línea, la proporción de población joven del municipio ha ido reduciéndose progresivamente, desde un 20,03% en el año 2013 al 18,60% en el año 2022, lo que se traduce en términos porcentuales en casi un 1,5% menos.

En el caso de la unidad poblacional, se reduce también el porcentaje de población joven, pasa del 20,53% en el año 2013 al 19,16% en el año 2022.

- Índice de envejecimiento

En contraposición a la tendencia del índice de juventud, en el municipio de Puerto del Rosario, el índice de envejecimiento sigue una evolución ascendente: en el año 2013, la proporción de personas mayores de 65 años sobre el total de habitantes del municipio era de 6,99% y en el año 2022 se sitúa en el 10,69%, algo inferior al índice de vejez de Fuerteventura (11,80%).

El porcentaje de personas mayores de 65 años en la unidad poblacional también se incrementa, pasa del 6,76% en el año 2013 al 10,70% en el año 2022.

- Índice de dependencia

El índice de dependencia refleja la población de los tramos de edad de 0 y 14 años y los de más de 65 años sobre el total de la población en edad comprendida entre los 15 y 64 años. Este índice en 2022 se sitúa en el 34,94%, superior al del año 2013 (33,92%). Si se compara con los datos a nivel insular (35,43%), se observa que este indicador es ligeramente inferior en el municipio.

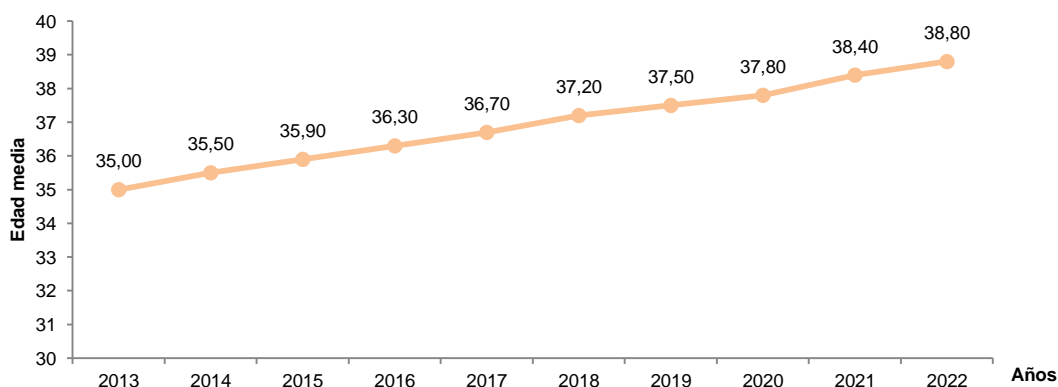
En el caso de la unidad poblacional, el índice de dependencia se incrementa con respecto al año 2013, del 33,13% se sitúa en el 34,79% en el año 2022.

- Edad media

- Tal y como se observa en el gráfico siguiente, la edad media de la población de Puerto del Rosario (municipio) en los últimos 10 años, se ha incrementado en casi cuatro años. Este envejecimiento de la población (aumento de la esperanza de vida) unido a bajas tasas de natalidad, se traducen previsiblemente en problemas de

relevo generacional del municipio. En el año 2022, la edad media de la población se sitúa en los 38,80 años.

Gráfico 5. Evolución de la edad media de la población de Puerto del Rosario, 2013-2022.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

No se dispone de información detallada de la evolución de la edad media a nivel de unidad poblacional.

4.5.2. Mercado de trabajo

En este apartado dedicado al mercado laboral, se analiza la estructura del empleo y la situación de desempleo del municipio, ya que, no se dispone de información más detallada al ámbito de estudio y se compara además, con los datos de la isla de Fuerteventura.

4.5.2.1. Empleo registrado

De acuerdo a los datos del ISTAC, el municipio de Puerto del Rosario en el año 2022 registró un total de 16.021 empleos, lo que supone el 35,66% del total del empleo registrado a nivel insular.

Si se analiza las variaciones anuales de los últimos diez años, se aprecia como a lo largo del tiempo, éstas han sido positivas en mayor o menor medida a excepción de los años 2019 y 2020, derivado de la crisis sanitaria. De la tabla siguiente, se extrae que los efectos del Covid-19 en la economía municipal de Puerto del Rosario han tenido una repercusión menor que a nivel insular.

En la actualidad, se hace notoria la recuperación económica, los valores del empleo registrado de los dos últimos años evidencia tal situación.

Tabla 7. Evolución de los empleos registrados en Fuerteventura y Puerto del Rosario (2013-2022).

Año	Fuerteventura		Puerto del Rosario	
	Total	Variac. anual	Total	Variac. anual
2013	32.028	-	11.359	-
2014	33.545	4,74%	11.602	2,14%

Año	Fuerteventura		Puerto del Rosario	
	Total	Variac. anual	Total	Variac. anual
2015	35.471	5,74%	11.958	3,07%
2016	39.106	10,25%	12.870	7,63%
2017	41.269	5,53%	13.467	4,64%
2018	43.305	4,93%	14.519	7,81%
2019	42.722	-1,35%	14.802	1,95%
2020	37.481	-12,27%	13.430	-9,27%
2021	39.439	5,22%	14.448	7,58%
2022	44.930	13,92%	16.021	10,89%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC). Dato del cuarto trimestre.

Por sectores económicos, la mayor parte del empleo del municipio se concentra en el sector servicios (en torno al 85,49% en términos medios), y dentro de éste, las actividades relacionadas con el comercio, la administración pública, las actividades sanitarias y hostelería son las que mayor empleo registran.

Tabla 8. Evolución de los empleos registrados según actividad económica, Puerto del Rosario (2013-2022).

Año	Agricultura, ganadería y silvicultura	Construcción	Industria	Servicios					
				Total	Comercio	AAPP.	Actividades sanitarias	Hostelería	Otros
2013	135	802	480	9.942	2.345	1.848	1.411	755	3.583
2014	137	905	483	10.077	2.105	1.881	1.414	874	3.803
2015	150	1.096	477	10.235	2.172	1.901	1.293	888	3.981
2016	164	1.274	528	10.904	2.241	1.905	1.458	958	4.342
2017	172	1.222	552	11.521	2.348	1.907	1.445	1.097	4.724
2018	178	1.511	587	12.243	2.428	1.978	1.654	1.172	5.011
2019	190	1.531	611	12.470	2.405	1.954	1.744	1.139	5.228
2020	175	1.193	567	11.495	2.231	1.975	1.816	976	4.497
2021	182	1.365	592	12.309	2.293	2.207	2.070	1.098	4.641
2022	187	1.552	614	13.668	2.399	2.364	2.348	1.263	5.294

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

4.5.2.2. Desempleo

En cuanto a los datos de desempleo, se observa que en los últimos 10 años los niveles se ha reducido tanto a nivel insular como municipal, a excepción del año 2020 en donde aumentó el paro registrado como consecuencia de la crisis sanitaria.

Tabla 9. Evolución del paro registrado en Fuerteventura y Puerto del Rosario (2013-2022).

Año	Fuerteventura		Puerto del Rosario	
	Total	Variac. anual	Total	Variac. anual
2013	11.585	-	5.008	-
2014	10.924	-5,71%	4.703	-6,09%
2015	9.908	-9,30%	4.396	-6,53%
2016	8.944	-9,73%	3.921	-10,81%
2017	8.577	-4,10%	3.656	-6,76%
2018	8.691	1,33%	3.612	-1,20%
2019	9.472	8,99%	3.933	8,89%
2020	14.890	57,20%	5.451	38,60%
2021	8.759	-41,18%	3.522	-35,39%
2022	7.319	-16,44%	3.059	-13,15%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC). Dato de diciembre.

Por sexo, se aprecia en la siguiente tabla que el número de personas en situación de desempleo es mayor en mujeres en comparación con los datos de hombres. Históricamente el mercado laboral ha presentado acusadas diferencias en las tasas de actividad y desempleo entre hombres y mujeres, por norma general, siendo el desempleo femenino, mayoritario.

Tabla 10. Evolución del paro registrado en Fuerteventura y Puerto del Rosario, por sexo (2013-2022).

Año	Fuerteventura			Puerto del Rosario		
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
2013	11.585	5.805	5.780	5.008	2.434	2.574
2014	10.924	5.388	5.536	4.703	2.226	2.477
2015	9.908	4.633	5.275	4.396	1.920	2.476
2016	8.944	4.203	4.741	3.921	1.763	2.158
2017	8.577	3.914	4.663	3.656	1.572	2.084
2018	8.691	3.984	4.707	3.612	1.618	1.994
2019	9.472	4.332	5.140	3.933	1.745	2.188
2020	14.890	7.066	7.824	5.451	2.531	2.920
2021	8.759	3.891	4.868	3.522	1.488	2.034
2022	7.319	3.289	4.030	3.059	1.370	1.689

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC). Dato de diciembre.

4.5.3. Actividades económicas

En este apartado, se analiza el tejido empresarial del municipio de Puerto del Rosario, según la actividad económica a la que pertenecen las empresas. Para ello, se han recopilado los datos de la Estadística de Empresas Inscritas en la Seguridad Social del ISTAC.

Además, se señalan cuáles son las actividades económicas que se desarrollan principalmente en la zona. Y por otro lado, al estar el ámbito de estudio entre el puerto y aeropuerto, se presentan algunos datos del tráfico de pasajeros y mercancías.

4.5.3.1. Número de empresas por sectores

Tabla 11. Evolución del número de empresas por actividades económicas en Puerto del Rosario (2013-2022)

Año	Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	Industria	Construcción	Servicios
2013	17	46	119	834
2014	19	50	119	852
2015	21	49	123	880
2016	22	53	140	921
2017	18	56	137	990
2018	17	62	148	1.035
2019	20	67	153	1.048
2020	20	63	141	966
2021	20	64	152	990
2022	20	63	157	1.005

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

De la tabla expuesta anteriormente, se observa que el sector servicios es el que registra un mayor número de empresas en Puerto del Rosario, entre otros motivos, por la elevada demanda turística a nivel insular y porque el desarrollo de la economía local ha estado íntimamente relacionado con el tráfico de mercancías y de pasajeros tanto del puerto como del aeropuerto.

Próximo al ámbito de estudio (parcelas A y B), se ubica:

- Un (1) hotel de cuatro estrellas, *El Mirador de Fuerteventura*, con 50 unidades de explotación y 102 plazas alojativas según el listado de establecimientos hoteleros del Registro General Turístico de Canarias, 21 de septiembre de 2023.
- Algunas viviendas vacacionales en la urbanización de Playa Blanca que complementan la oferta alojativa de la zona.

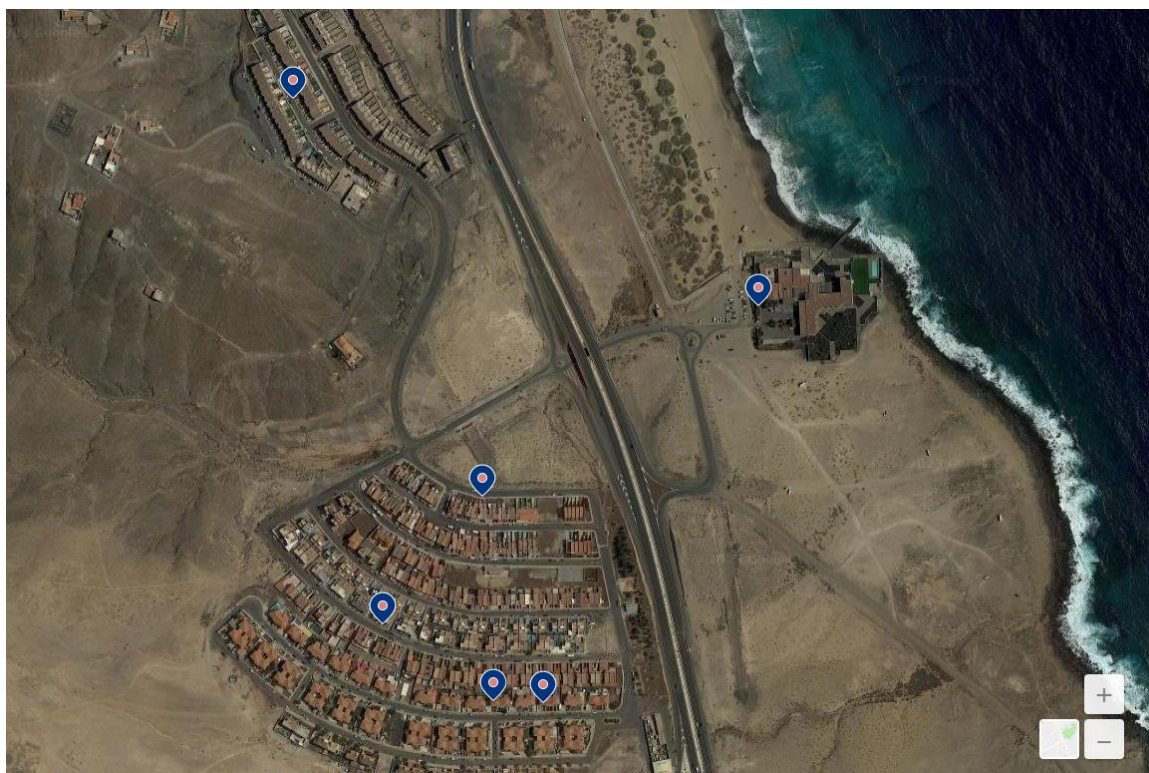


Figura 47 Viviendas vacacionales en la urbanización de Playa Blanca. Fuente: Booking.es

- Un (1) bar de tapas-restaurant, *El Chiringuito de Playa Blanca*, calificado como BC (Bar-cafetería) según el listado de establecimientos de restauración del Registro Turístico de Canarias, 21 de septiembre de 2023.

- Una (1) sede de la escuela de surf, *La Wave*.

En un área de influencia mayor, 350 metros aproximadamente, se localizan también:

- Una (1) gasolinera, *DISA*.

- Una (1) empresa de áridos, *Áridos Alonso*.

- Dos (2) talleres, *Spamotors* y *Mecánica Carrera Motor*.

4.5.3.2. Otros datos de interés (Tráfico de pasajeros y mercancías)

Las infraestructuras portuarias y aeroportuarias son en la mayoría de los casos elementos estratégicos que favorecen el crecimiento económico de cualquier territorio, en especial, de aquellos que tienen la condición de insularidad. En este caso, señalar que las parcelas A y B, se localizan próximo al Puerto de Rosario (dirección norte) y el aeropuerto de Fuerteventura (dirección sur). En la siguiente tabla, se presenta los datos de evolución de los últimos 10 años del tráfico de pasajeros y mercancías de cada uno de ellos.

Tabla 12. Evolución del tráfico de pasajeros y mercancías en el Puerto del Rosario y Aeropuerto de Fuerteventura

Año	Puerto del Rosario		Aeropuerto de Fuerteventura	
	Pasajeros/as ¹	Mercancías	Pasajeros/as	Mercancías
2013	182.207	905.353	4.197.460	1.023.336
2014	190.038	975.445	4.703.241	978.157
2015	212.117	1.021.396	4.967.840	937.235
2016	184.367	1.118.243	5.607.616	945.345
2017	242.324	1.186.658	5.957.201	946.566
2018	288.491	1.274.534	6.040.408	874.097
2019	299.193	1.235.536	5.575.181	732.534
2020	158.431	943.506	2.119.067	343.580
2021	146.548	1.055.152	3.067.394	368.364
2022	262.367	1.279.259	5.555.117	389.536

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).¹ Pasajeros en línea regular, de crucero y en régimen de pasaje.

En el año 2020, se observa una caída tanto en el número de pasajeros como en el volumen de mercancías fruto previsiblemente de la crisis sanitaria Covid-19. En los siguientes años, en cambio, se desprende una cierta recuperación de la economía a nivel insular pues ambos, tráfico de pasajeros y mercancías, se incrementan paulatinamente.

5. ORDENACIÓN

5.1. OBJETO Y CONDICIONANTES DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN

La ordenación propuesta debe dar cumplimiento a la Sentencia nº 59/2022, de 3 de marzo de 2022 del TSJC, citada anteriormente, referido al recurso contencioso administrativo nº 41/2017 del Término Municipal de Puerto del Rosario, isla de Fuerteventura.

Tal como se ha expuesto, en la citada sentencia se insta a la reclasificación, exclusivamente de “dos trozos de terrenos” de los expuestos en el procedimiento, como suelo Urbano y categorizado como No Consolidado. Cabe destacar, que en el transcurso del proceso judicial, se aprueba la LSENPC, vigente desde el 1 de septiembre de 2017, denominando al suelo anteriormente nombrado como “Suelo urbano no consolidado por la urbanización SUNCU” como “Suelo urbano no consolidado (SUNCO)”, por lo que en el presente documento se mencionará según lo establecido en la LSENPC.

El criterio expuesto en la Normativa de ordenación pormenorizada del Plan General de Ordenación vigente para la nomenclatura y codificación, dispone la denominación de las áreas diferenciadas basada en la clasificación del suelo, el destino y los objetivos de la actuación, el instrumento de ordenación urbanística y de la situación actual del planeamiento de desarrollo, considerando para la presente Modificación Menor lo expuesto a continuación:

(Extracto BOP normativa ordenación pormenorizada del PGO de Puerto del Rosario, página 4030)

“b) Ámbitos de suelo urbano sujetos a planeamiento de desarrollo, identificados con las siglas, identificados con las siglas SUNCU-P o SUNCRE-P en función de la clase y categoría de suelo.

...

2. Las anteriores áreas diferenciadas van seguidas, a efectos de su identificación y localización en el territorio, de un código numérico referido al área territorial (un dígito correspondiente al AT respectiva), área de ordenación urbanística (dos dígitos, correspondientes al AOU respectiva) y número de orden. A continuación la denominación asignada (por ej. SUNCRE 1.1.1 La Cornisa)

3. En caso de que un mismo ámbito pudiera, conforme a la legislación vigente, ser discontinuos en el territorio, llevarán el código identificativo “d”.

Por tanto se dispone, para el ámbito aquí referido, la siguiente nomenclatura y codificación, en función a la clase y categoría, SUNCO, por estar sujeto a planeamiento de desarrollo “P”, al ser discontinuo “d”, esto seguido del código numérico referido al área territorial 2 y finalmente en base al área de ordenación urbanística y número de orden, concluiría con la numeración 5.5, por tanto se considera que el suelo urbano no consolidado objeto de la presente modificación menor sería SUNCO-P-d 2.5.5.

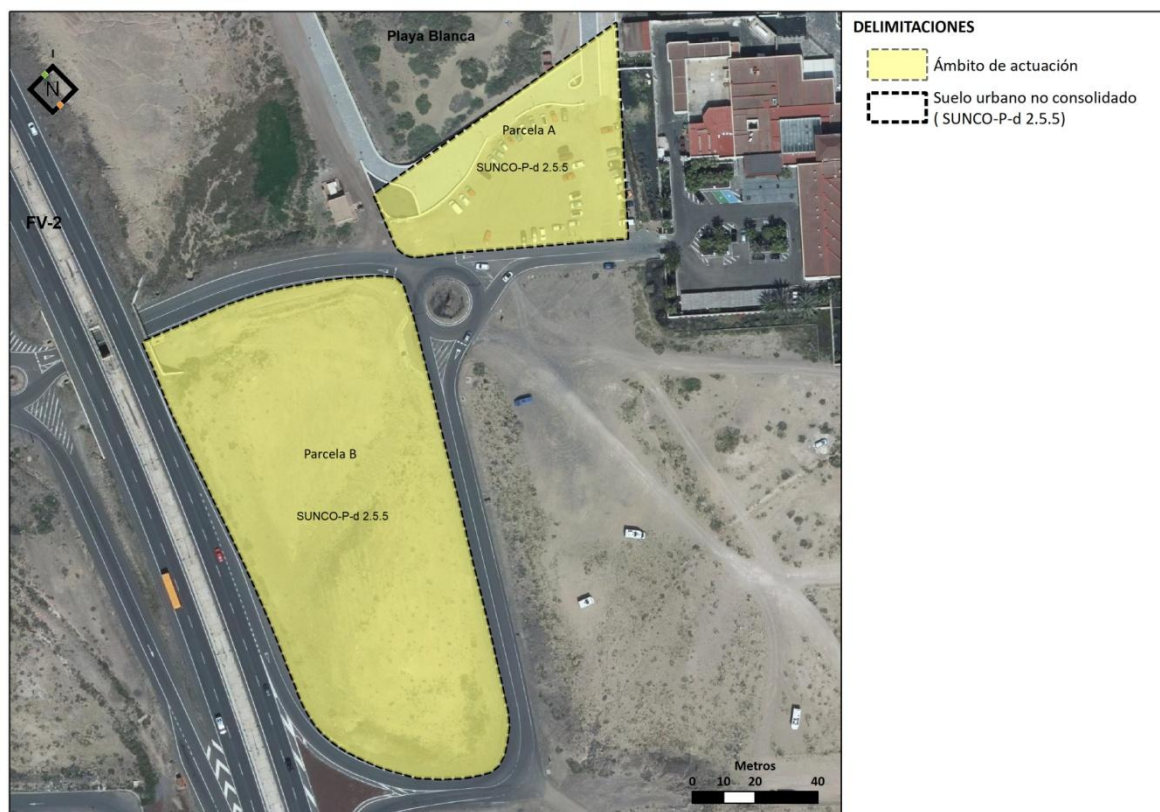


Figura 48 Delimitación ámbito de actuación y la denominación del mismo. *Fuente Elaboración propia*

Las alternativas de ordenación en todo procedimiento de modificación de un instrumento de ordenación se plantean teniendo en cuenta el análisis urbanístico, ambiental y jurídico previamente realizado, con el objetivo de evaluar todas las circunstancias concurrentes y poder determinar la ordenación más adecuada desde distintas vertientes territoriales, ambientales, económicas y de sostenibilidad.

En el caso que nos corresponde, si bien no caben alternativas de ordenación respecto a la clasificación y categorización de los terrenos descritos para la reclasificación por la Sentencia nº 59/2022, con el fin de la viabilizar desarrollo futuro del ámbito de actuación, y contemplando que para dicho desarrollo del suelo, el planeamiento derivado debe seguir lo estipulado en el PGO de Puerto del Rosario para el referido suelo, resulta necesario establecer parámetros urbanísticos mínimos para el nuevo ámbito de SUNCO. Contemplando, lo establecido en el apartado 3.1 relativo al alcance del presente documento, dando con ello cabida a los derechos de los propietarios del suelo establecido en el art 49 de la LSENPC.

Por tanto, consecuente con lo mencionado, se contemplarán alternativas en cuanto a los posibles parámetros urbanísticos a establecer, que permitan el desarrollo del nuevo ámbito de suelo urbano no consolidado establecido por Sentencia.

5.2. ORDENACIÓN DEL ÁMBITO DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

Como se ha establecido previamente, el objeto de la presente modificación es la reclasificación a suelo urbano no consolidado de terrenos clasificados por el vigente Plan General como Suelo Rústico de Protección Territorial, Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos y Suelo Rústico de Protección Paisajística 1 por ejecución de sentencia, y donde la transformación edificatoria de estos terrenos se ve condicionada por las afecciones sectoriales que sobre ellos opera.

En este sentido, en el apartado 4.2.1.4 del presente documento queda recogido a modo de síntesis de las limitaciones al ámbito de actuación derivadas de la aplicación de la legislación sectorial, deduciéndose por tanto, que los posibles usos a implantar en el ámbito se reducen a los usos industriales, terciarios y de equipamientos y dotaciones (salvo los sanitarios y educativos) fuera de la zona de servidumbre de protección del Dominio Público Marítimo Terrestre y; dentro de la servidumbre de protección las obras, instalaciones y actividades que presten servicios necesarios o convenientes para el uso del dominio público marítimo-terrestre, así como las instalaciones deportivas descubiertas.

Se descarta la implantación del uso industrial al considerarse que el ámbito no es óptimo para acoger este tipo de actividades, tanto por su dimensión como por su localización, estando en un entorno que cuenta con una oferta de ocio y turismo al disponer en sus inmediaciones del Hotel *El Mirador de Fuerteventura*, un bar de tapas- restaurante, la sede la escuela de surf *La Wave*, así como la playa con la reciente ejecución de un paseo. A ello hay que añadir la visibilidad del ámbito desde la carretera de interés regional FV-2, por lo que el proceso edificatorio que se lleve a cabo en este ámbito formarán parte de la imagen urbanística de la entrada a la ciudad.

Con respecto a los usos terciarios y de equipamientos, el Planeamiento General de Ordenación vigente establece en el artículo 25 de sus Normas de Ordenación Estructural, los usos globales terciarios y de equipamientos comunitarios, señalando en el artículo 29 respecto al uso global terciario que son aquellos que *“tiene como fin la prestación de servicios adscritos a los sectores económicos del comercio, la restauración, el recreo (salvo las asociadas a alojamiento turístico) y la prestación de servicios en locales de oficina, por ejemplo los de asesoría, gestión, intermediación o similares”* y diferenciando los siguientes: comercial, oficinas y despachos profesionales, restauración, Investigación, Innovación y Desarrollo, recreativo (*actividades vinculadas con el ocio, la vida de relación, el tiempo libre y el esparcimiento en general (...) para la práctica lucrativa o gratuita de actividades turísticas, deportivas, lúdicas, etc.*). Respecto al uso global de equipamientos comunitarios, distingue en su artículo 30 los siguientes; administrativo, asistencial, educativo, social, cultural y/o recreativo (*que comprende aquellos que posibilitan el recreo y disfrute del tiempo libre de la población y/o que posibilitan la conservación, exhibición y transmisión del conocimiento y de la cultura*), deportivo, defensa, comercial (*destinado a actividades comerciales, definido y en términos equivalentes al uso terciario comercial*), servicio público y transporte, de reserva (*destinado a equipamientos sin uso definido*), espacios libres, equipamiento turístico (*destinado a la implantación de equipamientos e instalaciones al servicio de la actividad turística*).

En relación al uso terciario comercial, y consecuentemente la actividad comercial, conviene tener en cuenta lo dispuesto en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación de la Actividad Comercial de Canarias y reguladora de la licencia comercial, aprobado por Decreto Legislativo 1/2012, de 21 de abril (en adelante, TRLOACC). Así, se señala en su artículo 40 que *“están sometidos a licencia comercial, en consideración a su superficie útil de exposición y venta, los grandes establecimientos comerciales y los centros comerciales”* en los supuestos que allí se indican.

A los efectos del TRLOACC, tienen la consideración de grandes establecimientos comerciales en la isla de Fuerteventura, aquellos cuya superficie útil de exposición y venta sea igual o superior a 1.250 metros cuadrados, sin perjuicio del resto de consideraciones establecidas en el artículo 41. Por su parte, el artículo 42 del TRLOACC indica entre otras cuestiones que están sujetos a la “obtención de licencia comercial para el desarrollo de la actividad los centros comerciales en los que la superficie útil de venta de los establecimientos comerciales integrados en ellos supere los (...) 6.000 metros cuadrados en la isla de Fuerteventura”.

Una vez puntualizado lo anterior, el TRLOACC establece en su *“Disposición Transitoria Primera Criterios aplicables transitoriamente para la concesión de las licencias comerciales”*, que:

“Hasta tanto se aprueben los Planes Territoriales Especiales de Grandes Equipamientos Comerciales, previstos en el artículo 54, la concesión de licencia comercial habrá de llevarse a cabo teniendo en cuenta las determinaciones del planeamiento municipal, siempre que no entre en contradicción con los criterios establecidos en el apartado 3 del artículo 43.”

En este sentido, el citado artículo 43 señala que

“Artículo 43 Criterios y requisitos para la concesión de licencia comercial

1. La resolución de otorgamiento de la licencia comercial deberá estar condicionada al cumplimiento por el solicitante de las determinaciones del Plan Territorial Especial de Grandes Equipamientos Comerciales o el planeamiento territorial aplicable, en su caso, de la isla en que pretenda implantarse el gran establecimiento comercial o el centro comercial.

2. El consejero o consejera competente en materia de comercio concederá o denegará motivada y razonadamente las solicitudes de licencia comercial con el objetivo básico de garantizar la protección del consumidor y una correcta distribución territorial de los establecimientos comerciales en Canarias.

3. Dicha resolución deberá tener en cuenta los siguientes criterios atendiendo al principio de imperioso interés general:

1º) La contribución del proyecto al equilibrio interterritorial y medioambiental.

2º) El impacto sobre el territorio, teniendo en cuenta la incidencia de la red viaria, la accesibilidad con el establecimiento comercial, así como la dotación en la zona de estacionamientos u otros servicios.

3º) *Las medidas previstas por el promotor, encaminadas a mejorar el acceso al establecimiento comercial, que posibiliten su articulación con el transporte público y contribuya a la movilidad en la zona.*

4º) *La previsión de soluciones de conexión y acceso, incluyendo los compromisos a asumir por los promotores en orden a ejecutar las infraestructuras de conexión, acceso y estacionamientos a su costa, así como terminirlas antes de la puesta en funcionamiento del centro.*

5º) *Las medidas previstas por el promotor encaminadas a la sostenibilidad ambiental, las relacionadas con la gestión de residuos, calidad acústica, la utilización de fuentes de energías renovables para el abastecimiento y el consumo energético, así como el uso racional de la energía.*

6º) *La generación o mejora de redes de distribución y logística propias que redunden en mejora del medio ambiente.*

7º) *La inclusión en el proyecto de compromisos firmes a favor de los derechos de los consumidores y usuarios, tales como la adhesión al sistema arbitral de consumo.*

8º) *La incorporación al proyecto de nuevas tecnologías de la información, de tal manera que permita mejorar la información a los consumidores.”*

En consecuencia, en ausencia de Plan Territorial Especial y de criterios específicos en el Plan General vigente en este sentido, el instrumento que lleve a cabo la ordenación pormenorizada del ámbito deberá justificar el cumplimiento de los mismos.

Por otro lado, hay que señalar que si bien el Plan General vigente grafía en el plano *OP CS.02 Pormenorizada Playa Blanca* los terrenos colindantes al hotel y a la playa, objeto de la presente modificación, con un posible uso destinado a aparcamiento⁹, estos terrenos son clasificados y categorizados como Suelo Rústico de Protección Territorial y Suelo Rústico de Protección Paisajística 1 (plano *OU 1.1 Clasificación y Categorización del suelo*), no estando calificados como sistema general o equipamiento estructurante, por lo que no constituye un condicionante a la ordenación que finalmente pueda establecer el instrumento de desarrollo que lleve a cabo la ordenación pormenorizada.

En relación a los terrenos clasificados y categorizados como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos por el Plan General vigente, se prevé en ellos la ejecución de un viario y enlace, el cual es calificado como Equipamiento Estructurante según figura en el plano *O.U 2.2 Estructura Territorial Prevista*.

En cuanto a la altura de la edificación, ésta se encuentra limitada por las afecciones de las servidumbres aeronáuticas. Las cotas de los terrenos de las parcelas objeto de modificación oscilan entre 6,7 y 17,2 metros sobre el nivel del mar, permitiéndose hasta una altura, en el caso más desfavorable, de 22,8 metros (diferencia entre la cota natural del terreno de las parcelas respecto al nivel del mar en su punto más desfavorable y la cota máxima más

⁹ El plano *OP CS.02 Pormenorizada Playa Blanca*, grafía con nomenclatura PK los terrenos indicados, sin embargo dicha nomenclatura no está recogida en leyenda ni se indica nada referente a dicho aparcamiento en el documento del Plan General.

desfavorable por servidumbres aeronáuticas (40 metros) respecto al nivel del mar). Sin embargo, hay que tener en consideración el entorno en el que se localiza el ámbito, su alto grado de visibilidad con el mar como fondo escénico y el impacto ambiental que la transformación urbanística pueda tener en el territorio, por lo que la altura de la edificación debe plantearse de forma que se minimice en la medida de lo posible dicho impacto.

Por tanto, dado el alto grado de limitaciones que presenta el ámbito, unido a que la ordenación pormenorizada de este ámbito de suelo urbano no consolidado será llevada a cabo por su correspondiente instrumento de desarrollo, las alternativas de ordenación que puedan valorarse versarán sobre la preponderancia que pueda darse dentro de los usos permitidos, de unos respecto a otros.

A modo de aproximación en esta fase de Borrador, y con carácter no vinculante para las determinaciones de ordenación que finalmente se le puedan establecer al nuevo ámbito de suelo clasificado, se lleva a cabo una estimación de los parámetros urbanísticos que le pudieran ser de aplicación al mismo, teniendo en cuenta como marco lo indicado previamente así como las determinaciones y parámetros establecidos en el Plan General vigente.

5.2.1. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

Alternativa 1

En esta alternativa se fomenta que los usos a implantar tengan una vinculación con el entorno en el que se insertan y los usos que actualmente allí se desarrollan, como son el uso turístico que se lleva a cabo en el Hotel y las actividades deportivas y de ocio de la playa, de forma que los nuevos desarrollos contribuyan a implementar y reforzar la oferta de ocio y recreo existente en Playa Blanca.

En los terrenos que se localizan fuera de la reserva de suelo prevista en el planeamiento vigente para infraestructuras viarias y afecciones de carreteras, y que a su vez se localizan dentro de la zona de servidumbre de protección del Dominio Público Marítimo-Terrestre, dada la limitación de usos que la legislación de costas establece, estos se circunscribirán la posibilidad de implantar espacios libres, zonas de aparcamiento, dotaciones y equipamientos que presten servicios al uso del dominio público marítimo-terrestre, así como instalaciones deportivas descubiertas.

Respecto a los usos fuera de la zona de protección del Dominio Público Marítimo-Terrestre, de la reserva de suelo para infraestructuras viarias previstas por el planeamiento vigente y las afecciones de carreteras, se plantea el uso terciario ocio recreativo, que combine comercio, con restauración y actividades vinculadas al ocio y recreo, aumentando así la oferta de Playa Blanca en estos aspectos. Si bien se plantea la posibilidad del uso terciario comercial en esta zona, no se considera apropiado que éste sea el uso predominante en el ámbito, dado que el Plan General vigente ya contempla el desarrollo de un ámbito de suelo urbano no consolidado denominado *SUNCU 2.5.4 Vaguada del Jable* muy próximo a los terrenos objeto de modificación (concretamente al oeste de la carretera FV-2) con uso principal terciario comercial. Por ello, esta alternativa promueve una mayor variedad en los

usos que permita diversificar la oferta de actividades que puedan desarrollarse en el entorno, tanto para los residentes como para los visitantes y usuarios de la playa.

Por otro lado también hay que tener en consideración, con respecto a la implantación de la actividad comercial, lo dispuesto en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación de la Actividad Comercial de Canarias y reguladora de la licencia comercial, aprobado por Decreto Legislativo 1/2012, de 21 de abril, especialmente en lo relativo los grandes establecimientos comerciales y centros comerciales, que, como ya se ha expuesto anteriormente, la concesión de la licencia comercial estará condicionada al cumplimiento de los criterios establecidos en el apartado 3 del artículo 43 de dicho Texto Refundido, por lo que de implantarse alguna de estas dos tipologías, el instrumento que lleve a cabo la ordenación pormenorizada del ámbito deberá justificar el cumplimiento de los mismos.

Con los usos anteriormente señalados se contribuiría a reforzar las actividades de ocio y disfrute estrechamente relacionados con la playa en el extremo sur de la misma, y complementando así a la oferta de esparcimiento prevista por el planeamiento vigente al norte de la playa de Playa Blanca, al contemplarse el sistema general de espacios libres “Parque Playa Blanca”.

En relación a la altura de la edificación dado el entorno en el que se inserta, se considera a los efectos de una mayor integración paisajística que el número de plantas de las nuevas edificaciones que pudieran desarrollarse sea de una planta.

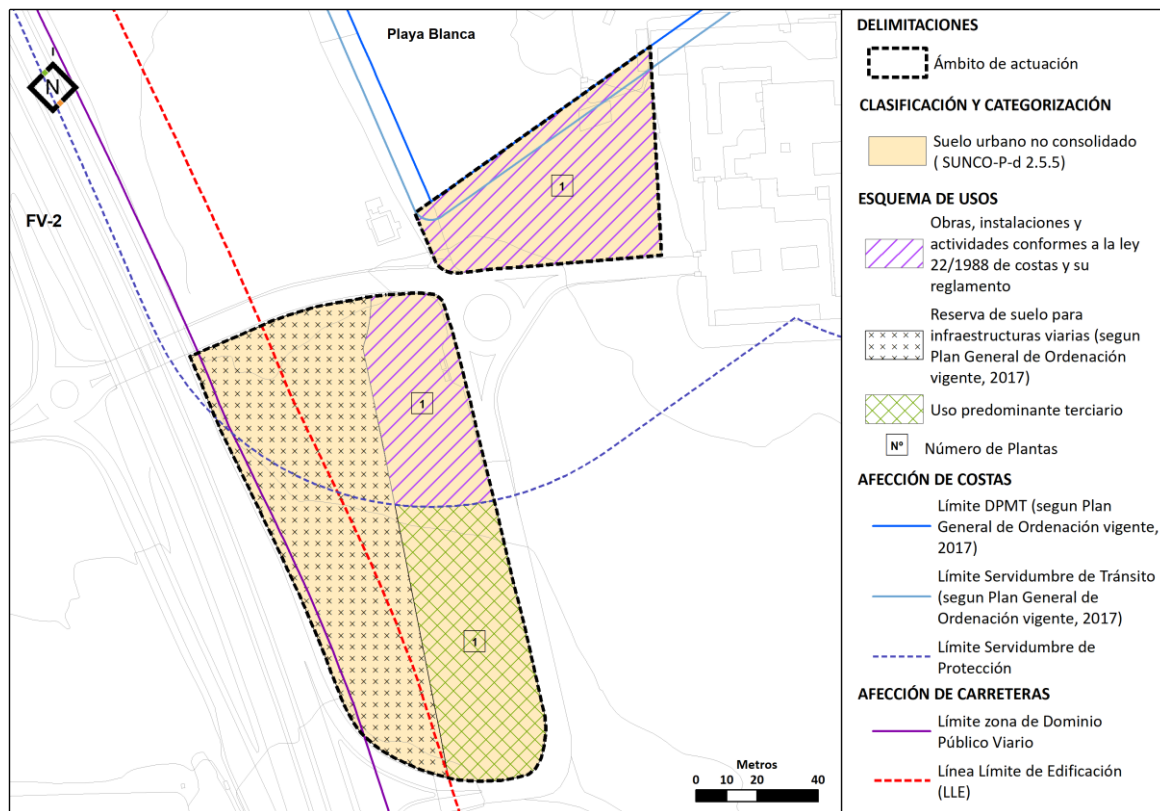


Figura 49. Esquema de usos de la Alternativa 1. Fuente: elaboración propia

Respecto a los posibles parámetros urbanísticos que le pudieran ser de aplicación, se plantean en esta fase de borrador parámetros básicos a modo de aproximación y no vinculantes para las determinaciones de ordenación que finalmente se le puedan establecer. En esta aproximación se tiene en consideración las normas zonales establecidas en las Normas de Ordenación Pormenorizada¹⁰ para las cuales se indican, con respecto a su alcance de aplicación, que son los indicados en los planos de ordenación *“sin perjuicio de su futura aplicación en el desarrollo de planes parciales de unidades de actuación en suelo urbano y sectores de suelo urbanizable”*, salvo para la norma zonal D en la cual se señala que *“se considera su tratamiento diferenciado respecto a las normas zonales (...) los de ordenación remitida disponen de planeamientos de desarrollo que incorporan sus normas particulares para estos usos”*.

En este sentido la norma zonal E se corresponde con *“parcelas adecuadas para la construcción de edificios destinados a equipamientos”*, la cual es utilizada según se desprende del fichero de ordenación urbanística para los usos ocio recreativo y comercial. Con respecto a la norma zonal D, si bien es de aplicación a las dotaciones, se toma como referencia los parámetros relativos al deportivo al aire libre.

A continuación, se indican para la alternativa 1 los siguientes parámetros urbanísticos:

Alternativa	Uso característico	Superficie del ámbito (m ² s)	Coef. edificabilidad bruta lucrativa (m ² c/m ² s)	Sup. construida lucrativa (m ² c)	Uso y tipología edificatoria	Altura máxima de la edificación (nº de plantas)	% de edificabilidad asignada a cada tipología
ALT. 01	Terciario	14.702	0,22	3.234			100%
					E1 Ocio-Recreativo	1	57%
					E1 Comercial	1	28%
					E-DP-A Equipamiento deportivo al aire libre	1	5%
					E1 Equipamiento al servicio del DPMT	1	9%
SUNCO-P-d 2.5.5							

¹⁰ El artículo 3 de las Normas de Ordenación Pormenorizada señala que *“las presentes normas urbanísticas de ordenación pormenorizada serán de aplicación al conjunto de actuaciones urbanísticas que se lleven a cabo en el término municipal de Puerto del Rosario”*, entendiendo por actuaciones urbanísticas, entre otras las actuaciones de urbanización, y entre las que se incluyen las de nueva urbanización, según lo señalado en el artículo 4 de las Normas.

Alternativa 2

En esta alternativa se promueve una preponderancia de los usos de equipamiento, especialmente aquellos deportivos vinculados al ocio y disfrute del ámbito de Playa Blanca.

En el área afectada por la zona de servidumbre protección del Dominio Público Marítimo-Terrestre y que a su vez se localiza fuera de la reserva de suelo para infraestructuras viarias y afecciones de carreteras, se plantean los mismos usos y altura de la edificación que en la Alternativa 1 con la implantación de espacios libres, zonas de aparcamiento, dotaciones y equipamientos que presten servicios al uso del Dominio Público Marítimo-Terrestre, así como instalaciones deportivas descubiertas.

Dada la proximidad de esta franja a la playa y al Hotel El Mirador de Fuerteventura, el cual se desarrolla principalmente en una y dos plantas, se considera que a los efectos de una mayor integración en el entorno el número de plantas de las nuevas edificaciones que pudieran desarrollarse sea de una planta.

Por su parte, los usos fuera de la zona de protección del Dominio Público Marítimo-Terrestre y de la reserva de suelo para infraestructuras viarias y servidumbres de carreteras, se configuran como una combinación del uso terciario comercial con el uso de equipamientos deportivos, en el que este último tiene una mayor preponderancia. Con respecto a la altura máxima de la edificación, se plantean 2 plantas.

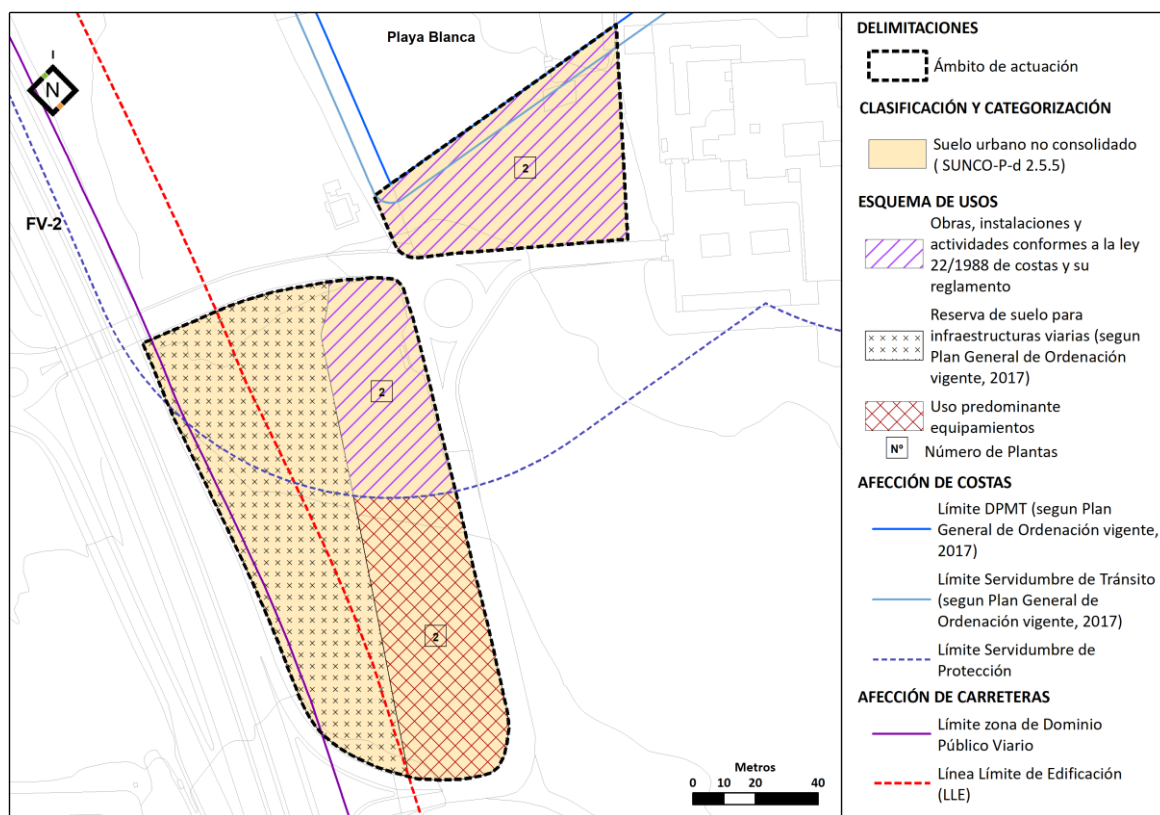


Figura 50. Esquema de usos de la Alternativa 2. Fuente: elaboración propia

Siguiendo la argumentación expuesta de la alternativa 1 respecto a los parámetros urbanísticos, a modo de aproximación en la alternativa 2 se indican los siguientes:

Alternativa	Uso característico	Superficie del ámbito (m ² s)	Coef. edificabilidad bruta lucrativa (m ² c/m ² s)	Sup. construida lucrativa (m ² c)	Uso y tipología edificatoria	Altura máxima de la edificación (nº de plantas)	% de edificabilidad asignada a cada tipología
ALT. 02 SUNCO-P-d 2.5.5	Equipamiento	14.702	0,31	4.558	E2 Comercial	2	28%
					E2 Equipamiento	2	62%
					E-DP-A Equipamiento deportivo al aire libre	1	4%
					E1 Equipamiento al servicio del DPMT	1	7%

5.2.1. JUSTIFICACION DE LA ORDENACION PROPUESTA

De las alternativas de ordenación propuestas se considera que la alternativa 1, al contemplar un mayor abanico de usos vinculados a la actividad de ocio y recreo en el ámbito, promueve una mayor diversificación en las actividades, lo cual enriquece e implementa la oferta de ocio en Playa Blanca en mayor medida que la alternativa 2.

De igual modo, la altura de la edificación de una planta propuesta en la Alternativa 1 promueve una mayor integración paisajística y visual que la alternativa 2, en la que en parte del ámbito pudieran alcanzarse las dos plantas.

6. INTEGRACIÓN DE LA PERSPECTIVA CLIMÁTICA

A efectos de evitar reproducir la documentación respecto a la perspectiva climática en la presente Modificación Menor, se remite la misma al Documento Ambiental Estratégico, que acompaña al Borrador técnico y, que desarrolla de forma transversal a lo largo del documento todos los aspectos relativos a este tema.

7. JUSTIFICACIÓN DE LA INTEGRACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO EN LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN

El principio de igualdad de trato entre mujeres y hombres supone la ausencia de toda discriminación, directa o indirecta, por razón de sexo, entre muchas otras.

En la Constitución Española, en el Capítulo II de Derechos y Libertades, en su artículo 14¹¹, se proclama el derecho a la igualdad y a la no discriminación por razón de sexo. Por su parte en el artículo 9.2., se consagra la obligación de los poderes públicos a promover las condiciones para que la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sea real y efectiva.

Así mismo, en la Ley Orgánica de 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres¹², tiene por objeto hacer efectivo el derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, en particular mediante la eliminación de la discriminación de la mujer sea cual fuere su circunstancia o condición, en cualesquiera de los ámbitos de la vida, y singularmente, en las esferas políticas, civil, laboral, económica, social y cultural para, en desarrollo de los artículos 9.2., y 14 de la Constitución, alcanzar una sociedad más democrática, más justa y más solidaria.

Además es considerado como un principio informador del ordenamiento jurídico y como tal, el principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, informará con carácter transversal, la actuación de todos los Poderes Públicos. Así mismo, establece que las Administraciones Públicas lo integrarán, de forma activa, en la adopción y ejecución de sus disposiciones normativas, en la definición y presupuestación de políticas públicas en todos los ámbitos y en el desarrollo del conjunto de todas sus actividades.

De conformidad a la Ley 1/2010, de 26 de febrero, canaria de igualdad entre mujeres y hombres¹³, según su artículo 57, los poderes públicos de Canarias, en coordinación y colaboración con las entidades locales de la Administración de La Comunidad Autónoma de Canarias, tendrán en cuenta la perspectiva de género en el diseño de las ciudades, en las políticas urbanas, la definición y ejecución de los planeamientos urbanísticos, y para garantizar de modo efectivo la integración de la perspectiva de género en su ámbito de actuación, los poderes públicos deberán elaborar estadísticas e investigaciones con perspectiva de género, incluyendo la variable sexo y otros aspectos indicados en el artículo 11 de dicha Ley.

A su vez, y según recoge el artículo 6.2., el proceso de tramitación de cualquiera de las decisiones, deberá emitirse por parte de quien reglamentariamente corresponda, un informe de evaluación del impacto de género en el contenido de las mismas.

¹¹ Constitución Española [C.E.]. Artículos 9.2. y 14. 29 de diciembre de 1978.

https://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/constitucion.t1.html

¹²Ley Orgánica 3/2007. Para la Igualdad Efectiva entre mujeres y hombres. 22 de marzo de 2007. D. O. N° 71.
https://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/lo3-2007.html

¹³Ley 1/2010. Canaria de Igualdad entre mujeres y hombres. 26 de febrero de 2010. D.O. N° 45.
https://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/ic-1-2010.html

La labor de hacer efectiva la perspectiva de género en la Modificación Menor para dar respuesta al cumplimiento legal en esta materia, se estipula inicialmente con la Resolución de 27 de junio de 2017¹⁴, por la que se dispone la publicación del Acuerdo que establece las directrices para la elaboración y contenido básico del Informe de impacto de género en los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Gobierno de Canarias.

Asimismo, según se establece en el marco de los principios y criterios de la ordenación recogidos en la *Ley 4/2017, 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias*¹⁵, especialmente en sus artículos 81 y 82, en donde se determina la consecución de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, así como la proyección de criterios que configuren territorios equilibrados con la incorporación de medidas que desde la perspectiva de género, favorezcan la aplicación de los principios y criterios referidos.

De este modo, se ha procedido a la adecuación de la Modificación Menor del PGO de Puerto del Rosario, para cumplir con la referida exigencia legal dando cumplimiento, por un lado, a los criterios contenidos en la Ley 4/2017, mediante los que se promueve, tanto *“la configuración de un territorio equilibrado, organizado en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan el acceso de la ciudadanía a unos servicios eficientes y una mejor calidad de vida, la consolidación de unas ciudades más dinámicas, el desarrollo endógeno de las áreas rurales y una mejor y más diferenciada articulación entre el medio rural y el medio urbano, incorporando criterios de cercanía y disminuyendo las necesidades de movilidad, así como la consecución de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres”*, como, *“la igualdad de acceso a las infraestructuras, los equipamientos, el conocimiento y la información”*.

Y, por otro lado, se han contemplado las referencias recogidas en la *Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres*, en especial la contenida en el artículo 31 del CAPÍTULO II, que en su apartado 3 recoge lo siguiente: *“Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia”*.

Igualmente, la Ley 1/2010, de 26 de febrero, canaria de igualdad entre mujeres y hombres, en su CAPÍTULO V sobre las Políticas de promoción y atención a las mujeres, en el apartado 2 del artículo 57 recoge lo siguiente: *“Asimismo, los poderes públicos de Canarias, en coordinación y colaboración con las entidades locales de la Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias, tendrán en cuenta la perspectiva de género en el diseño*

¹⁴ (publicado en el BOC núm. 128, de 5 de julio de 2017)

¹⁵ Ley 4/2017. Del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias. 13 de julio de 2017. D.O. N° en BOIC núm. 138 de 19 de Julio de 2017 y BOE núm. 216 de 08 de Septiembre de 2017. https://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/601936-l-4-2017-de-13-jul-ca-canarias-suelo-y-espacios-naturales-protegidos-de-canarias.html

de las ciudades, en las políticas urbanas, y la definición y ejecución de los planeamientos urbanísticos”.

En lo que respecta a la implementación de las políticas de igualdad en el ámbito municipal, el municipio, con el objetivo de implementar políticas de igualdad en la localidad ha pasado a formar parte de una red de colaboración entre los distintos municipios de la isla con el Cabildo Insular de Fuerteventura, para la elaboración del I Plan de Justicia de Género de la Isla de Fuerteventura¹⁶, para lo que ha sido necesario a llevar a cabo un diagnóstico exploratorio del estado de la Política Pública de Igualdad en el Cabildo de Fuerteventura. Este primer *“Plan de Justicia de Género de Fuerteventura pretende, de cara a un futuro, pensar en una política pública encaminada a superar las desigualdades que se producen en los ámbitos de la distribución económica, el reconocimiento cultural y la representación política por el hecho de ser mujer o por no responder a la normativa de género. Es decir, pretende ser una herramienta que facilite la toma de decisiones y el diseño de iniciativas futuras coordinadas y planificadas”.*

De este modo, para proceder al ajuste de la Modificación Menor, en lo que respecta a la implementación de la perspectiva de género, se ha partido de las anteriores referencias legales que orientan la tarea. No obstante, dado que los contenidos relacionados en sus respectivos articulados, sólo reflejan la proposición, sin desarrollar ni concretar los criterios legislativos necesarios para el eficiente desempeño de la tarea.

El ejercicio de las potestades tanto públicas como privadas, y de la actividad de las personas particulares en relación con la ordenación del territorio, el urbanismo y el medio ambiente se ejercerá siempre acorde al *Principio de Desarrollo Sostenible* que se recoge en el *Capítulo II de la Ley 4/2017, de 13 de Julio, del Suelo y de los Espacios Protegidos de Canarias*. Este principio especifica que por un lado *se presentaran y cuidaran sus valores naturales y la calidad de sus recursos, de modo que permitan su uso y disfrute responsable por las generaciones sin mermar la capacidad de las generaciones futuras*. Y, por otro lado, *dice que se garantizará el diseño y aplicación de políticas activas encaminadas a la preservación de los valores y recursos existentes, a la rehabilitación de espacios y recursos degradados y al fomento de las tecnologías que contribuyan a esas metas y, además, a mitigar el impacto de la huella de carbono*.

No obstante, hay que partir, por un lado, de la consideración del concepto de género como una categoría de análisis que permite desvelar posibles sesgos persistentes e impactos derivados, que pueden resultar en situaciones de discriminación o exclusión, afectando no sólo a las mujeres, sino también a otros colectivos de especial vulnerabilidad. Y, por otro lado, de la perspectiva de género, además de cómo una concepción epistemológica, como una metodología que permite dar continuidad a la labor de las administraciones públicas para proceder a la transversalización o *Meanstreaming* de género, con el objetivo de

¹⁶ | Plan de Justicia de Género de la Isla de Fuerteventura. (On-line).
http://www.cabildofuer.es/documentos/igualdad/diagnostico_igualdad.pdf

alcanzar la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, contemplando sus vivencias diferenciales, así como tratando no sólo detectar, sino también minimizar, los impactos relacionados con esta categoría.

Por lo tanto, esta Modificación Menor, en su margen de actuación, cuenta con la inclusión de la perspectiva de género con el propósito de evitar que se produzcan posibles desigualdades por razón de sexo o diversidad funcional de la ciudadanía y, a su vez, la inclusión en la redacción de futuros documentos.

Así mismo, en materia de participación ciudadana, a la hora de tener en cuenta las posibles desigualdades que tengan afecciones directas o indirectas sobre la población, será necesario atender un mismo nivel de participación entre mujeres y hombres para cumplir así con las políticas de igualdad, las políticas urbanas y de ordenación del territorio que toman en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares, favoreciendo en el acceso en igualdad de condiciones a los distintos servicios e infraestructuras urbanas, tal y como se recoge en el *artículo 31 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.*

La aplicación concreta al ámbito de la ordenación y el urbanismo, permite en última instancia, la comprensión del hecho de que las ciudades y los pueblos son productos sociales, no neutros. De este modo, se persigue la detección de aquellas posibles deficiencias territoriales que impacten de forma diferencial en mujeres y hombres, así como también, se presta especial atención a las discriminaciones múltiples desde el enfoque de la interseccionalidad. Enfoque que trata de poner en evidencia la interacción de distintos factores de discriminación que reproducen situaciones de desigualdad (sexo, edad, procedencia, capacidades diversas, etc.). Esta premisa implica atender a las vivencias diferenciadas de los distintos colectivos que integren el espacio, si se pretende alcanzar objetivos de igualdad y reconocimiento de la diversidad en estas materias.

A partir de las cuestiones previamente señaladas, la labor de incorporación de la perspectiva de género en la Modificación Menor, como una oportunidad y, también como un reto que requiere de la implicación, el compromiso y la adquisición de responsabilidades de las distintas partes involucradas, así como de la sensibilidad necesaria para realizar cambios en el paradigma aplicado en los distintos instrumentos de ordenación que, desde la administración del municipio se puedan poner en marcha.

Por tanto, se deduce que la aplicación de la perspectiva de género a la acción principal que acomete o las posibles acciones que se puedan acometer en el ámbito de actuación en el que aplica la Modificación Menor para el cumplimiento de una sentencia, es de suma importancia que las mejoras que se introducen sea a partir de los parámetros de género que se aplican, repercutan positivamente en aspectos generales para el incremento de la calidad de vida de la población, tratando de superar posibles desigualdades derivadas de un tratamiento no neutral de la ordenación y, en concreto, puede contribuir a la mejora de la gestión del tiempo, de la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, así como de la percepción de seguridad de la ciudadanía en general y, de las mujeres en particular. En definitiva, contribuye a generar entornos habitables para los distintos perfiles poblacionales.

7.1. ADECUACIÓN DE LA MODIFICACIÓN MENOR SEGÚN LOS PARÁMETROS BÁSICOS ESTABLECIDOS DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Según la definición que realizan Zaida Muxí Martínez, Roser Casanovas, Adriana Ciocoletto, Marta Fonseca y Blanca Gutiérrez Valdivia en *“¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? (2011), “la perspectiva de género aplicada al urbanismo significa poner en igualdad de condiciones las exigencias derivadas del mundo productivo y las derivadas del mundo reproductivo, es decir, las necesidades cotidianas de atención a las personas. Los dos mundos tienen que situarse en el mismo nivel de importancia en las decisiones para evitar ampliar o mantener las diferencias”.*

La implementación de la Modificación Menor del Plan General de Ordenación, en respuesta a la sentencia 59/2022, de Puerto de Rosario, se ha efectuado un enfoque metodológico que incorpora la perspectiva de género. Este proceso tiene como objetivo primordial prevenir posibles disparidades derivadas de género u otros atributos demográficos que podrían resultar en desigualdades.

Según la Real academia de la lengua española un parámetro es un *dato o factor que se toma como necesario para analizar o valorar una situación*. Aplicar la perspectiva de género supone definir o redefinir los parámetros básicos urbanísticos y edificatorios, de tal modo que se adecuen, en su conjunto, a facilitar la viabilidad del modelo de territorio que se ha descrito anteriormente. Por tanto, en los distintos documentos que conforman la Modificación Menor, cuando se utiliza el concepto de “parámetros de género”, se está señalando la suma, a partir de la transversalización de la perspectiva de género, de los parámetros básicos urbanísticos, de criterios género y sociales, de tal modo que se revisen cuestiones básicas que afectan directamente a las personas (modelo centrado en la persona) en la ordenación del territorio.

A continuación se procede a reseñar los principales parámetros de género que irán analizando las deficiencias detectadas o ejemplificadas en base a principios teóricos.

Partiendo de la base, de que la construcción de un territorio es el resultado de un complejo y evolutivo sistema de interacciones sociales, la perspectiva de género debe estar presente para contemplar y formar parte del proceso de construcción dado que las posiciones que ocupan las mujeres en relación con los hombres se corresponden con relaciones de poder desiguales históricamente. Por consiguiente, uno de los aspectos sobre los que es preciso centrar la atención desde el punto de vista de la perspectiva de género es el propio **modelo de territorio**.

Por ello y en base a lo establecido en la sentencia, a través de intervenciones sobre lo consolidado o bien sobre la proyección de futuras propuestas sobre el territorio que, para este caso en concreto, se tratará con integridad en relación a los criterios que se van derivando en una ordenación con pertinencia de género, haciendo que disminuyan los impactos relacionados con esta variable.

El paradigma del modelo ideal de movilidad se configura como aquel que modela la planificación de manera que garantice una ejecución eficiente, segura y cómoda.

Para lograr esto, este parámetro debe ser sustentable, considerando criterios de eficiencia energética, medioambientales, equidad social, vulnerabilidad, siniestralidad y calidad de vida

Así mismo, un modelo territorial equilibrado es aquel que promueve la organización de entornos de distancias cortas, favoreciendo así la **proximidad** como una de las cualidades que repercuten directamente en la autonomía, la economía cotidiana, la sostenibilidad, la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, entre otras cuestiones básicas para la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía. La premisa de partida es contemplar que si los espacios de uso cotidiano no están próximos, la vida de las personas se dificulta.

Por otra parte, si se toma en cuenta el modelo tipo hacia el que orientar la ordenación desde el punto de vista de género, cuyas características principales, recogidas en los distintos manuales relacionados con la materia son: *modelo compacto, complejo, con relativa densidad, de distancias cortas y proximidad optima de las dotaciones y equipamientos respecto a las viviendas, con una descentralización funcional que asegure una distribución equilibrada de servicios, dotaciones y equipamientos, con diversidad de usos y vitalidad, con un buen sistema de transporte público, espacios seguros, y de calidad, que responda mejor a las necesidades de cuidado y que fomente espacios de relación, entre otras cuestiones*, se podría decir que en este caso del ámbito de actuación de la Modificación Menor, el acercamiento de la estructura territorial al modelo tipo definido, dista considerablemente.

En lo que corresponde a la **accesibilidad** de este ámbito, no sólo desde el cumplimiento de las exigencias legales asociadas, sino ampliada para dar respuesta a cuestiones vinculadas con el acceso igualitario, seguro y equitativo se observa cómo se han detectado una serie de dificultades durante el trabajo de campo realizado.

Se ha detectado que este estándar de accesibilidad se incumple ya que, según las imágenes que aparecen a continuación, se detectan una serie de impactos como por ejemplo los viarios existentes se encuentran en mal estado o el pavimento del mismo no se encuentra en óptimas condiciones, el acerado no corresponde con los estándares establecidos según el *Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación. Decreto 227/1997*¹⁷, actualmente vigente, y en algunos tramos tal y como se muestra en las imágenes comparten el viario con los vehículos que transiten por la zona. En la mayoría de tramos, salvo escasas excepciones, no se detecta la implementación del pavimento podo táctil para facilitar la señalización de los cruces de peatones para la población invidente residente en la zona. La mayoría no disponen de los rebajes necesarios para poder acceder de un extremo a otro de la vía. Otro de los impactos detectados, es la ausencia del carril bici, así como la continuidad de las calles peatonales. Esto se puede observar también en los planos elaborados para representar la accesibilidad del espacio y la movilidad dentro del ámbito de estudio en los que se expone una caracterización de los distintos acerados y viarios existentes o ausentes.

¹⁷ Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación. Decreto 227/1997.
<https://www.gobiernodecanarias.org/juriscan/ficha.jsp?id=848>



Figura 51. Ilustración 1 y 2. A la izquierda: estado de las aceras así como también de los viarios. A la derecha: la accesibilidad de los peatones que comparten viario con los vehículos que transitan por esta zona. Fuente: Gesplan. Elaboración Propia.

En relación a otros factores a tener en cuenta desde la perspectiva de género, destacan la **complejidad y diversidad de los usos** en este caso del espacio privado orientados a fortalecer las redes de proximidad y crear espacios intermedios propicios para la interacción social. Asimismo, se enfatiza en la importancia de fomentar la presencia de espacios libres y áreas verdes que configuren entornos propicios para la convivencia comunitaria. Estas deferencias buscan un potenciamiento de cualidades como la vida urbana, entendida como la resultante de la presencia simultánea y continua de personas, así como la densidad de actividad y usos en calles, espacios de relación y equipamientos. Este enfoque favorece el encuentro, la socialización, y la colaboración mutua entre individuos, contribuyendo así a la creación de entornos urbanos más dinámicos y socialmente cohesionados.

Todas estas cuestiones mencionadas previamente, apoyan a su vez otro de los elementos fundamentales relacionados con el análisis del espacio desde la perspectiva de género, como es la **seguridad**, así como la percepción sobre la misma en función de determinadas variables, como son el sexo, el género, la edad, la procedencia, etc.

La ordenación y urbanismo inclusivo se deben orientar a espacios públicos, seguros y de calidad que respondan no sólo a la transitabilidad o a la estancia para la relación, el ocio o el entretenimiento, sino que adecúe su disposición para responder a las necesidades diversas de la población. Por lo que, en el caso del ámbito de actuación se han detectado algunos elementos que propician espacios o zonas de inseguridad o de incomfortabilidad, como consecuencia de la situación de abandono y descuido en la que se encuentra el ámbito de actuación y su entorno.

Por lo que, de cara a la ejecución futuras actuaciones en el espacio que atañe esta Modificación Menor, éstas deberán contemplar medidas que potencien espacios seguros, siguiendo para ello, los criterios recogidos en la *Guía de Ordenación por un entorno urbano seguro*, de Anne Michaud (2001), en las que recoge los *seis principios que debe tener el espacio para ser seguro desde la perspectiva de género: señalado, visible, vital, vigilado, equipado y comunitario*.

Sumado a los parámetros de género comentados previamente, a continuación se procede a examinar la situación de los **servicios, dotaciones y equipamientos**, en el ámbito de actuación de la Modificación Menor. A pesar de que en el análisis realizado hasta ahora se puede haber contemplado simultáneamente la situación de éstos con respecto a otros indicadores, a continuación, se hace referencia al análisis en el DAE sobre los impactos derivados de los elementos de los Espacios Libres, con respecto al *deterioro y/o ausencia de mobiliario urbano* donde se considera que no existen elementos de sombras, , tampoco se dispone de elementos de recogida de residuos desagregados acordes al volumen de población residente y visitante que puedan acudir a la zona, mobiliario adaptado a todos los grupos sociales, principalmente aquellos más vulnerables, como pueden ser personas con movilidad reducida o con diversidad funcional e invidentes, etc.

No obstante, para una mayor profundización en el análisis de estos elementos, es de interés complementar el análisis cuantitativo que determina la suficiencia en relación a la población del núcleo, con otros aspectos cualitativos como la idoneidad, la calidad y la intensidad de uso, para lo que es importante contar con la participación ciudadana en los procesos de diagnóstico y trabajo de campo participado, de cara a próximas actuaciones.

La suma de todos los parámetros señalados, contribuye en definitiva a alcanzar los objetivos que esta Modificación Menor se propone para contribuir con la labor de contemplar la comunidad, potenciar la convivencia y redes sociales, al mismo tiempo que apuesta por polivalencia que permite la confluencia de personas, actividades y usos. Por otra parte, es importante entender que todos los parámetros se plantean transversalmente y se retroalimentan, de ahí la necesidad de subrayar la relevancia de su tratamiento de manera conjunta, no sólo para potenciar la coherencia holística de las propuestas, sino también para que la eficiencia y viabilidad sean mayores.

7.2. VALORACIÓN DE LA PERTINENCIA DE LA APLICACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Según lo dispuesto en la *Modificación Menor del Plan General de Ordenación de Puerto de Rosario al objeto de dar cumplimiento a la sentencia 59/2022*, y en lo concerniente a la perspectiva de género, se procede a la adecuación del mismo cumpliendo así con las exigencias legales, no sólo las recogidas en la *Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios naturales Protegidos de Canarias*, sino también en las distintas leyes con competencia en materia de igualdad, tanto estatales como autonómicas.

En primer lugar, es relevante señalar que, con respecto a la implementación de la perspectiva género, todos los documentos que conforman la Modificación Menor, han sido sometidos a un tratamiento en consonancia con las exigencias legales aplicables. Este proceso se ha llevado a cabo con el objetivo de adecuar dichos documentos a las medias básicas asociadas a la implementación de la perspectiva género, así como a la inclusión de los principios de igualdad y diversidad, conforme a lo establecido en las diversas leyes pertinentes.

Dicha leyes incluyen las disposiciones contempladas en la Resolución de 27 de junio de 2017, la cual dispone la publicación del Acuerdo que establece las directrices para la elaboración y contenido básico del Informe de Impactos de Género en proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes aprobados en este caso por el Gobierno de Canarias.

Siguiendo las pautas establecidas por la mencionada resolución y tomando en cuenta los diversos elementos que han sido objeto de revisión, modificación o mejora en los diversos apartados que componen la Modificación Menor, se llega a la conclusión de que el grado del logro del objetivo de transversalización del principio de igualdad, desde la perspectiva de género, es *óptimo*. Este dictamen se basa en la evaluación de las siguientes cuestiones:

- **Medidas aplicadas de forma general al conjunto de documentos:**

1. Se procedió a la adaptación de la redacción de los diversos documentos mediante la incorporación e análisis que abarcan la perspectiva de género, interseccional y sociológica. Este enfoque se fundamenta en un modelo centrado en las personas, con el propósito de enriquecer el texto urbanístico mediante la consideración integral del factor humano.
2. Se realizó una revisión exhaustiva de los documentos con el objetivo de eliminar cualquier forma de lenguaje sexista. De esta manera, se garantiza la implementación de un lenguaje inclusivo que desirva y refleje de manera precisa la realidad, evidenciando la configuración de la misma en términos de género. Este enfoque se orienta a la identificar, prevenir y evitar la producción, reproducción o aumento de las desigualdades de género.

En la misma línea, se procuró que el lenguaje utilizado refleje y represente la diversidad, introduciendo de manera clara, sencilla y accesible la reinterpretación de los análisis urbanísticos convencionales. Esto se realizó con el objetivo de ajustarlos a una visión que incorpore aspectos sociológicos, sin comprometer el rigor técnico necesario para la redacción de los instrumentos de ordenación.

3. Se ha procedido a la revisión de cuántos datos cuantitativos aparecen en los distintos documentos, susceptibles de ser desagregados en función del sexo. Todos los cambios pertinentes fueron implementados, salvo aquellos originados por fuentes que no proporcionan desagregación por género. Además se consideraron diversas variables que podrían ofrecer información relevante sobre la población, permitiendo la observación de tendencias sociodemográficas en la formulación de medias y alternativas de ordenación.

Se realizaron ajustes en los análisis correspondientes para abordar posibles situaciones de discriminación o desequilibrio que puedan afectar a la planificación. Por ende, se cumple con este principio metodológico fundamental que posibilita el análisis teniendo en cuenta los posibles impactos de género.

4. Se han tenido en cuenta tanto las líneas estratégicas como los principios básicos de actuación desde la perspectiva de género aplicada al urbanismo y a la ordenación del territorio, de tal modo que se ha hecho efectiva la transversalización de esta

materia en las posibles medidas correctoras y propuestas de mejora susceptibles de ser implementadas, tanto en la presente fase, como en futuras, hasta la aprobación definitiva del Programa. Por tanto, se marca de este modo, la dirección a seguir para instaurar un nuevo enfoque sobre el instrumento.

5. Se han enumerado las determinaciones que contiene la Modificación Menor desde la pertinencia de género, dentro de las posibilidades y limitaciones relacionadas con la temporalidad y capacidad de abordaje del propio instrumento, para su adecuada revisión, formulación o reformulación.

Señalar, por último, que se ha realizado la labor de vincular la Modificación Menor del PGO de Puerto de Rosario con objeto de dar cumplimiento a la sentencia 59/2022, con un documento previo del que será el próximo *Primer Plan de Justicia de Género de Fuerteventura el cual pretende, de cara a un futuro, plantear una política pública encaminada a superar las desigualdades que se producen en los ámbitos de la distribución económica, el reconocimiento cultural y la representación política por el hecho de ser mujer o por no responder a la normativa de género. Es decir, pretende ser una herramienta que facilite la toma de decisiones y el diseño de iniciativas futuras coordinadas y planificadas*".

Este marco, que se encuentra en fase inicial de diagnóstico previo, *pretende, de cara a un futuro, pensar en una política pública encaminada a superar las desigualdades que se producen en los ámbitos de la distribución económica, el reconocimiento cultural y la representación política por el hecho de ser mujer o por no responder a la normativa de género. Es decir, pretende ser una herramienta que facilite la toma de decisiones y el diseño de iniciativas futuras coordinadas y planificadas*". Además será una de las herramientas de la Consejería de Igualdad del Cabildo Insular de Fuerteventura, con la que colaboran y están involucrados los distintos municipios, con el único fin de la implementación de políticas públicas en igualdad y, para alcanzar la transformación del alcance de las medidas pro igualitaria.

Por este motivo, se recomienda aprovechar la oportunidad de integrar las estrategias recogidas en este marco por la igualdad en las materias específicas de la Modificación Menor, de tal modo que se vaya consolidando el tratamiento de estas materias con la conexión directa que tiene sobre la vida cotidiana de las personas, así como por su relevancia en la contribución para paliar posibles situaciones de discriminación.

Bajo estas premisas, se puede concluir que la Modificación Menor del PGO de Puerto de Rosario con objeto de dar cumplimiento a sentencia 59/2022 contempla los posibles impactos de género, asumiendo las deficiencias aún presentes que se convierten en tareas a dar continuidad, en aras a que esta Modificación dentro de su capacidad de actuación, sea un instrumento que responda equitativamente a las necesidades de los distintos colectivos que constituyen una comunidad, favoreciendo así la consecución de la igualdad efectiva que plantea las distintas leyes relacionadas.

8. EQUIPO REDACTOR

Equipo redactor del Borrador técnico de la Modificación Menor de Plan General de Puerto del Rosario. (Sentencia: 59/2022):

- Elisa González Castells. Arquitecta (*Coordinadora Jefa de proyectos*)
- Mónica Henríquez Santana. Arquitecta
- María del Carmen Gil Yuste. Técnico Jurídico
- Dina Sánchez Mateos. Geógrafa.
- Gema Vega Domínguez. Ingeniera Civil.
- Jose Miguel Ortega Benítez. Economista
- Yoselin Martin Placencia. Socióloga.
- Expresión gráfica, tratamiento de texto y maquetación:
 - Alejandro Artigas López. Ingeniero en Geomática y Topografía
 - Maria Parens González. Ingeniera en Geomática y Topografía
 - Cristopher Rodríguez Rodríguez (Jefe administrativo).