

I. Disposiciones generales

Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial

4131 *ORDEN de 20 de agosto de 2014, por la que aprueba definitivamente el Plan Territorial Especial del Litoral de Tauro (PTE-29), isla de Gran Canaria.*

Vista la propuesta formulada por el Director General de Ordenación del Territorio con la conformidad del Viceconsejero de Política Territorial de fecha 6 de agosto de 2014 y teniendo en cuenta los siguientes

ANTECEDENTES

1º. La tramitación del PTE 29 se inició inmediatamente después de la aprobación definitiva y entrada en vigor del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, siendo aprobado su Avance por el Cabildo Insular el 18 de noviembre de 2004 y sometido al trámite de información pública y consulta entre el 3 de enero de 2005 y el 15 de febrero de 2005 (BOP de 31.12.04).

2º. La COTMAC, en sesión de 20 de julio de 2006 y a solicitud del Cabildo Insular, informó favorablemente el carácter estratégico de dicho Plan, al entender que ordena materias estructurantes que resultan necesarias para la correcta implantación del modelo territorial y que, por tanto, era posible continuar su tramitación, en aplicación de la excepción introducida a la Disposición Transitoria 3ª.1 de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la Disposición Adicional 2ª.1 de la Ley 1/2006, de 7 de febrero, que permite tramitar determinados instrumentos de desarrollo de los Planes Insulares no adaptados a las determinaciones de la citada ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprobaron las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

3º. El RP establece en su artículo 2.1.a) un plazo máximo de tramitación de 18 meses para los Planes Territoriales de Ordenación. Este plazo, en el caso de los Planes que ya hubieran iniciado su tramitación con anterioridad, se computa, desde la entrada en vigor de este Reglamento, conforme establece la Disposición Transitoria 3ª de dicho Decreto. Al tratarse de un PTE cuya aprobación definitiva corresponde al Cabildo Insular, en el plazo máximo establecido deberá estar aprobado definitivamente el Plan, tal como determina el artículo 2.2 RP. El incumplimiento de este plazo máximo, conforme al citado artículo 2.2 y al 49.1 del mismo Reglamento, determinan la caducidad el procedimiento, con archivo del expediente.

4º. El Consejo de Gobierno del Cabildo Insular acordó, en noviembre de 2007, prorrogar la tramitación, por lo que el plazo máximo para la aprobación definitiva se cumplirá, improrrogablemente, en junio de 2009. En los cinco meses que restan hasta dicha finalización, es materialmente imposible realizar los trámites de aprobación inicial, información pública y aprobación provisional, con el cumplimiento adicional del procedimiento de evaluación ambiental. Por tanto, el PTE-29 está inexorablemente abocado a su caducidad y archivo sin llegar a su aprobación definitiva.

Por otra parte, la Dirección General de Planeamiento del Cabildo Insular de Gran Canaria ha informado a la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias,

mediante escrito de fecha 19 de noviembre de 2008, su intención de posponer la tramitación (o reinicio de la tramitación, en caso de caducidad) de los Planes Territoriales Especiales de Ordenación del Litoral de Bahía Feliz (PTE-27), Meloneras (PTE-28) y Tauro (PTE-29) hasta que se cuente con una visión integral de la dotación insular de puertos deportivos e infraestructuras náuticas y se hayan establecido los criterios globales para su ordenación, mediante el Plan Territorial Especial de Puertos deportivos e Infraestructuras náuticas (PTE 30), igualmente previsto por el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria para el desarrollo de sus determinaciones y que ya ha iniciado su redacción y tramitación.

5º. Se emite certificado por parte de D. Luis Montalvo Lobo, Secretario General del Pleno del Cabildo Insular de Gran Canaria en el que se hace constar que en el Acta de la Sesión Extraordinaria, celebrada por el Pleno el día 11 de mayo de 2010 se adoptó el acuerdo de declarar la caducidad del procedimiento de formulación, tramitación y aprobación del PTE-29.

6º. Con fecha 7 de septiembre de 2010 tiene entrada en esta Consejería escrito del Cabildo Insular de Gran Canaria por el que se nos convoca a una Comisión de Seguimiento en cumplimiento del artículo 14 del RPC y relativa al PTE-29.

7º. Con fecha 3 de noviembre de 2010 tiene entrada escrito del Cabildo Insular de Gran Canaria por el que se somete el documento de Avance e Informe de Sostenibilidad Ambiental (en adelante ISA) del Plan al trámite de consulta, en virtud de acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular, en sesión ordinaria de 18 de octubre de 2010.

8º. Con fecha 8 de noviembre de 2010 se emite la propuesta de solicitud de informes externos para la tramitación y aprobación del planeamiento territorial por parte de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial, entre ellos el PTE-29.

9º. En el Boletín Oficial de Canarias nº 221 de miércoles 10 de noviembre de 2010 se publica el sometimiento a participación pública el Avance e informe de Sostenibilidad ambiental del PTE-29.

10º. Con fecha 16 de noviembre de 2010 se emite Dictamen de Ponencia Técnica de solicitud de informes externos para el PTE-29, de acuerdo con el artículo 9.2.b) del Decreto 129/2001, de 11 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y funcionamiento de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.

11º. Con fecha 3 de diciembre de 2010 se remite a GesPlan expediente administrativo, y copia del documento en formato digital del PTE-29, solicitando informe técnico y jurídico.

12º. Con fecha 27 de diciembre de 2010 tiene entrada informe emitido por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino en el que se establecen una serie de consideraciones desde el punto de vista del borde del litoral a subsanar.

13º. Con fecha 3 de enero de 2011 tiene entrada informe de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias en el que se establecen una serie de observaciones, sugerencias y propuestas a ser tenidas en cuenta por el PTE-29.

14º. Con fecha 10 de marzo de 2011 y mediante oficio del Director General de Ordenación del Territorio se hace un requerimiento al Cabildo Insular de Gran Canaria a los efectos de que subsane la deficiencia documental advertida a los efectos de emitir el correspondiente informe.

15º. Con fecha 23 de marzo de 2011 tiene entrada en el registro de esta Consejería la documentación requerida al Cabildo Insular de Gran Canaria.

16º. Con fecha 6 de abril de 2011 se recibe escrito del Cabildo de Gran Canaria contestando al requerimiento realizado por la Dirección General de Ordenación del Territorio (en adelante DGOT) de fecha 10 de marzo de 2011.

17º. Con fecha 6 de abril de 2011 se recibe escrito del Cabildo convocando a una comisión de seguimiento del PTE-29 en sus dependencias.

18º. Con fecha 5 de mayo de 2011 tiene entrada en esta Consejería escrito del Cabildo Insular de Gran Canaria por el que se nos remite el documento de “propuesta de la Memoria Ambiental del Plan Territorial Especial de Ordenación del Litoral de Tauro” a los efectos de recabar su aprobación por la COTMAC. A tales efectos se acompaña:

- Documento que acompaña la propuesta de Memoria Ambiental, en formato digital, no diligenciado.

- Certificado de la Sesión Ordinaria celebrado por el Consejo de Gobierno Insular.

- Propuesta de Acuerdo al Consejo de Gobierno Insular 18 abril 2011.

- Informe Técnico e Informe Jurídico del servicio de planeamiento del Cabildo.

19º. Con fecha 28 de junio se remite N.R.I. al Servicio de Ordenación del Litoral, solicitando emita el correspondiente informe a la Memoria Ambiental del PTE-29.

20º. Con fecha 30 de junio se remite N.R.I. al Servicio de Biodiversidad solicitando emita el correspondiente informe a la Memoria Ambiental del PTE-29.

21º. Con fecha 25 de julio de 2011 tiene entrada en el Servicio Administrativo Económico de la DGOT informe emitido por el Servicio de Biodiversidad de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad del Gobierno de Canarias en el que se pone de manifiesto que “dada la más que posible afección a los fondos de esta ZEC e importantes valores ambientales que alberga, se solicita que se modifique el sistema de construcción del puerto, evitando el uso de material fino (todo-uno de cantera), utilizando materiales y/o técnicas constructivas alternativas que no generen dicha turbidez”.

22º. Con fecha 28 de julio de 2011 y tras el requerimiento formulado por este Servicio Administrativo Económico de la DGOT tiene entrada en esta Dirección escrito del Cabildo Insular de Gran Canaria por el que se adjunta:

- Certificación del Pleno de esa Corporación relativa a la declaración de caducidad del procedimiento de formulación, tramitación y aprobación del PTE-29.

- Certificación del Consejo de Gobierno Insular de esta Corporación relativa al inicio del procedimiento de Aprobación del Plan Territorial Especial del Litoral de Tauro.

- Copia diligenciada en formato CD de la Propuesta de Memoria Ambiental y Documento que la acompaña.

23º. Con fecha 14 de septiembre de 2011 se emite informe Técnico-Jurídico por los servicios competentes de la DGOT cuyo contenido se eleva a la ponencia mediante Propuesta del Director General de Ordenación del Territorio de igual fecha.

24º. La Ponencia Técnica de la COTMAC en sesión celebrada el 19 de septiembre de 2011, acordó por unanimidad de sus miembros Suspender la Aprobación de la Memoria Ambiental (en adelante MA) del PTE-29 y devolución de la documentación completa al Cabildo de Gran Canaria, a los efectos de que subsane los contenidos informativos ambientales o realice los trámites omitidos o defectuosos.

25º. La COTMAC en sesión celebrada el 26 de septiembre de 2011 adoptó el siguiente Acuerdo: dejar sobre la mesa el expediente relativo al PTE-29, trámite de aprobación de la MA. Dicho acuerdo se notifica al Cabildo de Gran Canaria con fecha de entrada en su registro el 3 de octubre de 2011.

26º. Con fecha 25 de noviembre de 2011 tiene entrada en esta Consejería escrito del Cabildo de Gran Canaria en el que se acompañan dos posibles alternativas mejoradas de la denominada alternativa 1, que no invade ZEC y permiten una mayor amplitud visual de la Bahía de Tauro para el conocimiento y estimación por parte de la COTMAC.

27º. Con fecha 2 de diciembre de 2011 se realiza un segundo Informe Técnico-Jurídico por los servicios de esta Dirección General relativo a la MA del PTE-29, que se eleva a la COTMAC.

28º. La COTMAC en sesión celebrada el 23 de diciembre de 2011 adoptó el siguiente Acuerdo:

Primero.- Informar en relación con la documentación presentada por el Cabildo de Gran Canaria con fecha 25 de noviembre de 2011, como subsanación del informe técnico-jurídico emitido por la Dirección General de Ordenación del Territorio con fecha 14 de septiembre de 2011 relativo a la propuesta de aprobación de la memoria ambiental del Plan Territorial Especial del Litoral de Tauro que deberá emitirse por parte del promotor una nueva propuesta de MA que refleje la adecuación realizada así como las correcciones indicadas en el citado informe de la DGOT de 14 de septiembre de 2011, que fueran aplicable a la presente adecuación, remitiéndose con posterioridad al órgano ambiental para su aprobación.

Segundo.- Notificar el presente acuerdo al Cabildo Insular de Gran Canaria.

29º. La COTMAC en la sesión celebrada el 31 de enero de 2012 en su sede de Las Palmas de Gran Canaria, adoptó el acuerdo de SUSPENDER, de conformidad con el artículo 27.1.e).III la aprobación de la MA del Plan Territorial Especial del Litoral de Tauro para que el Cabildo de Gran Canaria subsane los contenidos informativos y ambientales o realice los trámites omitidos o defectuosos, advertidos en el documento presentado.

30º. Con fecha 2 de febrero de 2012, la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial remite al Cabildo Insular acuerdo relativo a la Suspensión de la aprobación de la MA del PTE-29 por parte de la COTMAC en sesión celebrada el 31 de enero de 2012 en su sede de Las Palmas de Gran Canaria.

31º. Con fecha 12 de julio de 2012, el Cabildo de Gran Canaria remite el documento de Propuesta de la Memoria Ambiental del PTE-29 en formato papel y digital junto al expediente administrativo a los efectos de recabar la aprobación por parte de la COTMAC.

32º. Con fecha 16 de julio de 2012 se emite informe técnico-jurídico, a la adecuación de la nueva propuesta de MA al acuerdo de la COTMAC de fecha 31 de enero de 2012, donde se solicitaba la subsanación de una serie de deficiencias, se solicitaba la acreditación de una serie de observaciones legales y se hacía una serie de consideraciones al documento técnico.

33º. Con fecha 17 de julio de 2012 se emite informe propuesta por parte del Director General de Ordenación del Territorio a la Memoria Ambiental y al documento técnico que acompaña.

34º. Con fecha 23 de julio de 2012 el Cabildo Insular de Gran Canaria remite el acuerdo de declaración de caducidad del procedimiento de formulación, tramitación y aprobación del PTE-29. Además, remite el acuerdo por el que se decide la Reproducción de la iniciativa para la formulación, tramitación y aprobación del mismo Plan.

35º. La COTMAC en sesión celebrada el 30 de julio de 2012 acuerda la aprobación de forma condicionada la MA del PTE-29 a la subsanación de una serie de deficiencias.

36º. Con fecha 1 de agosto de 2012 la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial remite al Cabildo Insular acuerdo relativo a la Aprobación Condicionada de la MA del PTE-29 por parte de la COTMAC en sesión celebrada el 30 de julio de 2012 en su sede de Las Palmas de Gran Canaria.

37º. Con fecha 6 de agosto de 2012 se recibe escrito del Cabildo Insular de Gran Canaria remitiendo el anuncio de publicación en el Boletín Oficial de Canarias y en el periódico Canarias 7 sobre la Caducidad y Reproducción de Iniciativa del PTE- 29 con objeto de complementar la documentación remitida con anterioridad.

38º. Con fecha 9 de septiembre de 2012, se recibe escrito de Dña. Ana Gotera Sosa, representante de CURGOT Construcciones remitiendo alegaciones al PTE-29.

39º. Con fecha 10 de septiembre de 2012 se remite desde el Servicio de Apoyo a COTMAC y mediante N.R.I. al Servicio Económico Administrativo de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial, alegaciones al PTE-29.

40º. Con fecha 10 de septiembre de 2012 se recibe escrito del Cabildo Insular de Gran Canaria remitiendo varias alegaciones al PTE-29.

41º. Con fecha 14 de septiembre de 2012 se remite por parte de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial escrito al Cabildo Insular de Gran Canaria remitiendo información para su incorporación al expediente del PTE-29 y solicitando la emisión del correspondiente informe.

42º. Con fecha 14 de septiembre de 2012 se remite por parte de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial, al Servicio de Publicaciones e información la publicación para el Boletín Oficial de Canarias del Acuerdo de la COTMAC, de fecha 30 de julio de 2012 relativo a la Aprobación Condicionada de la Memoria Ambiental del PTE-29.

43º. Con fecha 27 de septiembre de 2012 se publica en el Boletín Oficial de Canarias del Acuerdo de la COTMAC, de fecha 30 de julio de 2012, relativo al PTE-29.

44º. Con fecha 12 de noviembre de 2012 se recibe en la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial escrito del Cabildo Insular de Gran Canaria donde se solicita informe preceptivo, previsto en el artículo 16 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, con anterioridad a la Aprobación Inicial del PTE-29.

45º. Con fecha 26 de diciembre de 2012 la Dirección General de Infraestructuras Viarias, emite informe previo a la Aprobación Inicial del PTE-29.

46º. Con fecha 4 de enero de 2013 el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, emite informe referido al PTE-29.

47º. Con fecha 11 de febrero de 2013 se recibe en la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial informe preceptivo del Ministerio de FOMENTO a la aprobación inicial del PTE-29.

48º. Con fecha 13 de marzo de 2013 se recibe escrito del Cabildo Insular de Gran Canaria, sometiendo al trámite de consulta interadministrativa la Aprobación Inicial del PTE-29 y adjuntando 2 CD.

49º. Con fecha 18 de marzo de 2013 la Consejería de Presidencia, Justicia e Igualdad. Viceconsejería de Administración Pública. Servicio de Administración Local emite informe al PTE-29.

50º. Con fecha 9 de abril de 2013 se remite escrito a GesPlan remitiendo copia en CD de la Aprobación Inicial del PTE-29 al objeto de elaboración y remisión del correspondiente informe. El 12 de abril de 2013, se le entregan nuevamente 3 CD de documentación.

51º. Con fecha 15 de mayo de 2013 se recibe escrito del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Secretaria de Estado de Medio Ambiente. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, donde se daban una serie de consideraciones al PTE-29.

52º. Con fecha 15 de julio de 2013 tiene entrada en la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial escrito de GesPlan donde se remite informe técnico y ambiental a la Aprobación Inicial del PTE-29. Y con fecha 17 de septiembre de 2013 se GesPlan remite informe jurídico e informe propuesta al PTE-29.

53º. La Ponencia Técnica Oriental de la COTMAC en la sesión celebrada el 23 de septiembre de 2013 acordó elevar al pleno de la comisión el dictamen de la Aprobación Inicial del PTE-29 condicionada a una serie de observaciones.

54º. La COTMAC en la sesión celebrada el 30 de septiembre de 2013 acuerda informar el documento de Aprobación Inicial del PTE-29 en sentido condicionada a la subsanación de una serie de observaciones. Y en segundo lugar considera subsanadas las deficiencias detectadas en la MA en el acuerdo de la COTMAC de 30 de julio de 2012.

55º. Con fecha 4 de octubre de 2013 se remite al Cabildo Insular de Gran Canaria acuerdo de la COTMAC de la sesión celebrada el 30 de septiembre de 2013.

56º. Con fecha 25 de octubre de 2013 se recibe escrito de la Consejería de Presidencia, Justicia e Igualdad. Viceconsejería de Administración Pública. Servicio de Administración Local, remitiendo acuerdo del Consejo Insular de 10 de octubre de 2013 relativo a la Aprobación Provisional del PTE-29.

57º. Con fecha 18 de diciembre de 2013 se recibe del Cabildo Insular de Gran Canaria escrito del acuerdo adoptado por el que se decide la Aprobación Provisional del PTE-29. Adjuntando 8 CD del expediente administrativo y 8 CD del documento técnico.

58º. Con fecha 30 de diciembre de 2013, se remite en formato digital el expediente administrativo y documento técnico relativo a la Aprobación Provisional del PTE-29 para la emisión de informe preceptivo, a los siguientes organismos:

- Ministerio de Fomento, Dirección General de Aviación Civil.
- Consejería de Empleo, Industria y Comercio, Dirección General de Industria y Energía.
- Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad, Viceconsejería de Medio Ambiente.
- Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras.
- Ministerio de Industria, Energía y Turismo.
- Ministerio de Economía y Competitividad.
- Consejo Insular de Aguas.
- Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Ministerio de Defensa Delegación en Canarias.

59º. Con fecha 20 de enero de 2014 se recibe escrito del Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, en el que manifiesta no tener competencia sobre la documentación del PTE-29, y devuelve la documentación remitida.

60º. Con fecha 19 de febrero de 2014 tiene entrada en la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial, escrito del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, informe preceptivo a la Aprobación Provisional del PTE-29.

61º. Con fecha 19 de febrero de 2014 se recibe escrito del Ministerio de Fomento, Dirección General de Aviación Civil, en el que manifiesta no tener competencia para emitir informe sobre el PTE-29, no siendo necesaria su remisión a la Dirección General de Aviación Civil.

62º. La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en la sesión celebrada el 31 de marzo de 2014, en su sede de Las Palmas de Gran Canaria, adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

“Primero.- En aplicación de lo establecido en el apartado 1 de la disposición transitoria tercera de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, informar favorablemente el documento de Aprobación Provisional del Plan Territorial Especial del Litoral de Tauro (PTE-29) expediente 2010/1682, quedando supeditado a que previo a la aprobación definitiva por parte del Consejero de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial se subsane lo siguiente:

- Se elimine de la normativa del plan la sugerencia vinculada al Plan Parcial Anfi-Tauro.

- Se deberá incorporar en la normativa una disposición adicional en la que se establezca que, en relación con el otorgamiento de autorizaciones y concesiones, serán las administraciones competentes para concederlas las que determinarán las condiciones y obligaciones que puedan derivarse de la modificación de las concesiones y autorizaciones preexistentes que puedan verse afectadas, en su caso.

Segundo.- Encomendar al Director General de Ordenación del Territorio, que previos los informes correspondientes, verifique el efectivo cumplimiento del condicionado establecido en el apartado primero del presente acuerdo y, comprobado dicho extremo, lo eleve al Consejero de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial para que proceda, en su caso, a la aprobación del Plan.

Tercero.- Notificar el acuerdo que se adopte al Cabildo de Gran Canaria.”

63º. Con fecha 2 de abril de 2014 se recibe Informe favorable del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Secretaría de Estado de Medio Ambiente, Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

64º. Con fecha 9 de julio se remite a esta Consejería documentación relativa al Acuerdo del Pleno del Cabildo de Gran Canaria relativo a la subsanación de deficiencias advertidas

en el documento del Plan Territorial Especial del Litoral de Tauro (PTE-29), por acuerdo de la COTMAC en sesión de fecha 31 de marzo de 2014.

65º. Con fecha 28 de julio de 2014, se emite informe técnico-jurídico relativo al cumplimiento del Acuerdo de COTMAC de fecha 31 de marzo de 2014, concluyéndose que procede continuar la tramitación.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Tal y como dispone el artículo 9.1 de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, por el que se modifica el apartado 1 de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, queda redactado en los siguientes términos: “En tanto se procede a la adaptación plena del planeamiento territorial o urbanístico a las determinaciones del Texto Refundido y de la presente Ley, podrá iniciarse o continuarse la tramitación de los Planes Territoriales de Ordenación previstos en el artículo 23 del citado Texto Refundido, correspondiendo en todo caso, la competencia para su aprobación definitiva al titular de la Consejería competente en materia de ordenación territorial, en el plazo máximo de 4 meses desde la entrada del expediente completo en la citada Consejería”.

En su virtud, visto el expediente administrativo y visto el artículo 44.2 del 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; los artículos 50 y 51.1 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo.

Visto el Decreto 170/2011, de 12 de julio, por el que se determinan la estructura central y periférica, así como las sedes de las Consejerías del Gobierno de Canarias, y en especial lo que dispone en su Disposición Transitoria Primera, respecto del régimen transitorio de los Reglamentos Orgánicos, y visto el Reglamento Orgánico de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial, aprobado por Decreto 20/2004, de 2 de marzo.

Vista la propuesta del Director General de Ordenación del Territorio, con la conformidad del Viceconsejero de Política Territorial de fecha 6 de agosto de 2014,

DISPONGO:

Primero.- Aprobar definitivamente el Plan Territorial Especial del Litoral de Tauro (PTE-29), en la isla de Gran Canaria, promovido por el Cabildo Insular de Gran Canaria.

Segundo.- La presente Orden se publicará en el Boletín Oficial de Canarias, así como la documentación con eficacia normativa del Plan, que figura como anexo de la presente Orden.



Tercero.- Notificar la presente Orden a cuantas personas físicas o jurídicas hubiesen presentado alegaciones o sugerencias, en unión del informe de aceptación o desestimación de las mismas.

Cuarto.- Notificar la presente Orden al Cabildo Insular de Gran Canaria.

Contra el presente acto, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, contados a partir del día siguiente al de su notificación.

Las Palmas de Gran Canaria, a 20 de agosto de 2014.

EL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES Y POLÍTICA TERRITORIAL,
Domingo Berriel Martínez.

A N E X O**DOCUMENTACIÓN CON EFICACIA NORMATIVA****PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL LITORAL DE TAURO (PTE-29), EN LA ISLA DE GRAN CANARIA**

Índice Normativo

PREÁMBULO

TÍTULO PRIMERO. DISPOSICIONES GENERALES.

- Artículo 1.- Objeto del Plan Territorial Especial (NAD)
- Artículo 2.- Marco normativo (NAD)
- Artículo 3.- Ámbito de la ordenación (NAD)
- Artículo 4.- Alcance de la ordenación (NAD)
- Artículo 5.- Desarrollo de la ordenación (NAD)
- Artículo 6.- Carácter de las determinaciones del Plan (NAD)
- Artículo 7.- Objetivos y criterios estratégicos del PTE (NAD)
- Artículo 8.- Contenido documental del Plan (NAD)
- Artículo 9.- Interpretación de la normativa del Plan (NAD)
- Artículo 10.- Revisión y Modificación del Plan Territorial Especial (NAD)

TÍTULO SEGUNDO. DETERMINACIONES ESPECÍFICAS DE ORDENACIÓN DE PUERTOS DEPORTIVOS.

CAPÍTULO I. DETERMINACIONES PROPIAS DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.

- Artículo 11.- Consideraciones generales relativas al proyecto (NAD)
- Artículo 12.- Capacidad del puerto (NAD)
- Artículo 13.- Tipo de atraque (R)
- Artículo 14.- Dotación de área comercial en dominio público (NAD)
- Artículo 15.- Aparcamientos de vehículos (ND)
- Artículo 16.- Zona verde (ND)
- Artículo 17.- Otras dotaciones (NAD)
- Artículo 18.- Varadero (R)
- Artículo 19.- Dique y contradique (NAD)
- Artículo 20.- Muelles y configuración de dársenas (ND)
- Artículo 21.- Espejo de agua: elementos que lo constituyen (NAD)
- Artículo 22.- Canal de acceso y áreas de maniobra (R)
- Artículo 23.- Trazado de las vías de navegación (R)
- Artículo 24.- Regulación de usos (NAD)

CAPÍTULO II. DETERMINACIONES PROPIAS DE LA URBANIZACIÓN Y LAS EDIFICACIONES PORTUARIAS.

- Artículo 25.- Servicios urbanos y portuarios (ND)
- Artículo 26.- Viario, aparcamientos, aceras y espacios libres (ND)
- Artículo 27.- Regulación de la edificación portuaria (ND)

TÍTULO TERCERO. DETERMINACIONES ESPECÍFICAS DE ORDENACIÓN DE LAS PLAYAS.

- Artículo 28.- Marco jurídico (NAD)
- Artículo 29.- Consideraciones generales relativas al proyecto de regeneración de playas (NAD)
- Artículo 30.- Sedimento de aportación (NAD)
- Artículo 31.- La anchura de la playa seca (NAD)
- Artículo 32.- Obras de contención (NAD)
- Artículo 33.- Perfiles de playa (NAD)
- Artículo 34.- Obras de defensa (NAD)
- Artículo 35.- El régimen de concesiones (NAD)
- Artículo 36.- Regulación de usos (NAD)

TÍTULO CUARTO. DETERMINACIONES ESPECÍFICAS DE ORDENACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO.

- Artículo 37.- Trazado y pendientes (NAD)
- Artículo 38.- Anchura del paseo (NAD)
- Artículo 39.- Interfaz paseo-playa. Tramo II (NAD)
- Artículo 40.- Pavimentación (NAD)
- Artículo 41.- Materiales de la pavimentación (R)
- Artículo 42.- Alumbrado (R)
- Artículo 43.- Regulación de usos (NAD)

TÍTULO QUINTO. DETERMINACIONES ESPECÍFICAS DE PROTECCIÓN MEDIO AMBIENTAL.

- Artículo 44.- Determinación general del medio ambiente (NAD).
- Artículo 45.- Calidad del agua de mar (NAD)
- Artículo 46.- Ecosistemas marinos y litorales (NAD)
- Artículo 47.- Paisaje (NAD)
- Artículo 48.- Recursos hidráulicos (NAD)
- Artículo 49.- Calidad atmosférica (NAD)
- Artículo 50.- Control en la producción y tratamiento de los residuos (NAD)
- Artículo 51.- Protección del ámbito exterior de la obra (NAD)
- Artículo 52.- Usos desarrollados y bienestar social (NAD)
- Artículo 53.- Patrimonio histórico (NAD)
- Artículo 54.- Programa de seguimiento.

DISPOSICIÓN ADICIONAL.

Disposición Adicional Única. Afección a concesiones preexistentes (NAD)

DISPOSICIÓN FINAL.

Disposición Final Única. Entrada en vigor (NAD)

Anexos

Anexo I. Conceptos para la interpretación y desarrollo de la normativa.

Anexo II. Planos con eficacia normativa.

PREÁMBULO

El Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, aprobado por la Comunidad Autónoma de Canarias contiene el mandato dirigido a los poderes públicos para que orienten sus políticas de actuación en relación con la ordenación del territorio, mediante la formulación y aprobación de instrumentos de planeamiento con el objetivo de optimizar las infraestructuras existentes y diseñar las futuras.

Por otro lado, con el objetivo de lograr un modelo de desarrollo más sostenible y duradero para las islas, especialmente respetuoso con el medio ambiente y conservador de los recursos naturales, del patrimonio cultural y del territorio, pero también socialmente más equilibrado y justo, y generador de riqueza económica, el Gobierno de Canarias encuentra en las Directrices de Ordenación la herramienta adecuada para integrar la ordenación de los recursos naturales y del territorio y que servirá para organizar y articular las actuaciones futuras tendentes a garantizar el desarrollo sostenible. En este sentido, la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General, anunciando la futura formulación de las directrices sectoriales en aquellas materias que el Gobierno de Canarias considere necesarias. Por ello con fecha 20 de julio de 2004 se aprobó el Decreto 91/2004, por el que se acordaba iniciar el procedimiento de elaboración de las Directrices de Ordenación de Infraestructuras. Sobre esta base normativa se asienta una estructura jerarquizada de instrumentos de planeamiento que desarrollan la ordenación propuesta y que encuentran su piedra angular en las Directrices y en el Plan Insular de Ordenación del Territorio.

En cumplimiento de lo anterior, y concretamente en desarrollo parcial de la ordenación propuesta por el Decreto 277/2003, de 11 de noviembre, a reserva de que se subsanen las deficiencias advertidas por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 20 de mayo de 2003, y el Decreto 68/2004, de 25 de mayo, por el que se subsanan las deficiencias no sustanciales del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, se redacta el presente Plan Territorial Especial.

Los Planes Territoriales Especiales, que podrán tener ámbito regional, insular o comarcal, tendrán por objeto la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos y cualesquiera otras actuaciones o actividades de carácter económico y social, pudiendo desarrollar, entre otras, las siguientes determinaciones: definir los equipamientos, dotaciones e infraestructuras de uso público y recreativo vinculados a los recursos naturales y espacios protegidos; y ordenar los aprovechamientos de los recursos naturales de carácter hidrológico, minero, extractivo u otros.

Descendiendo a la razón que ha motivado la elaboración del presente Plan Territorial Especial, destacar que éste viene contemplado en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria como necesario y oportuno.

En concreto, el objeto del PTE, tal y como establece el PIO, es *“la implantación en el territorio de actuaciones que completen y den forma al modelo portuario insular propuesto por el PIO/GC, mediante la ordenación y localización de un Puerto Deportivo-Turístico en el Litoral de la Bahía de Tauro, incluyendo la mejora de la Playa de Tauro y la creación de un paseo marítimo”*.

Para ello en el TÍTULO PRIMERO se establecen el objeto, ámbito de aplicación y la finalidad de la presente normativa, incluyendo los objetivos y criterios estratégicos del Plan.

El TÍTULO SEGUNDO contiene las determinaciones que le son de aplicación para el desarrollo del Puerto Deportivo-Turístico de Anfi-Tauro, tanto en lo referente a la zona de agua como el relativo a la superficie terrestre de la zona de servicio del puerto.

El TÍTULO TERCERO contiene las determinaciones que le son de aplicación para el desarrollo de la Playa de Tauro, en lo referente a sus características físicas, su sedimento de aportación y obras de defensa.

El TÍTULO CUARTO contiene las determinaciones que le son de aplicación para el desarrollo del Paseo Marítimo, tanto en lo referente a sus características físicas, pavimentación y alumbrado.

El TÍTULO QUINTO contiene las determinaciones que le son de aplicación para la Protección Medioambiental, relativas a calidades, ecosistemas, paisaje, recursos, residuos y patrimonio.

Se incorpora una disposición adicional para regular las condiciones y obligaciones respecto las concesiones y autorizaciones preexistentes.

Finalmente se esta normativa se completa con una disposición final única que establece la entrada en vigor de este Plan Territorial Especial.

TÍTULO PRIMERO.**DISPOSICIONES GENERALES.****Artículo 1.- Objeto del Plan Territorial Especial (NAD.)**

En desarrollo de las previsiones contenidas en el PIO-GC, es objeto del presente Plan:

- § Definir la estructura, localización y condiciones de implantación de un puerto deportivo-turístico en el Litoral de la Bahía de Tauro.
- § Ordenar el encuentro de la citada actuación náutica con la zona turística de borde situada junto a la costa.
- § La regeneración y mejora de las Playas de Tauro y el Cura, y la creación de un paseo marítimo adecuado a las características del enclave.

Todo ello, teniendo en cuenta la protección de los recursos naturales existentes en el litoral y las directrices y determinaciones establecidas por la Zonificación Marítima del Plan Insular de Ordenación, así como la necesidad de potenciar y mejorar la calidad de la oferta turística actual en Gran Canaria.

Artículo 2.- Marco normativo (NAD.)

La presente normativa desarrolla las previsiones contenidas en el PIO-GC para la ordenación del ámbito Litoral de Tauro, considerando el Texto Refundido de la Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, las Directrices de Ordenación de Canarias y demás normativa sectorial aplicable en materia ambiental, de costas y puertos deportivos.

Artículo 3.- Ámbito de la ordenación (NAD.)

1.- En el presente Plan se adoptará un *ámbito específico terrestre* de 1 km a ambos lados de la actuación y un *ámbito específico marino* de 2 km a ambos lados de la actuación.

2.- El ámbito específico:

- § Marino: desde la Punta de Los Frailes hasta los acantilados de Los Tranquilos, al sur de la Punta de Hondura, abarcando así la playa de Amadores y la totalidad de la ensenada de Tauro donde se ubican las playas de Tauro y El Cura.
- § Terrestre: los espacios necesarios para resolver la ordenación y la accesibilidad de la actuación, especialmente en la zona de Servidumbre de Protección, incluyendo la ordenación litoral y paseos marítimos, los accesos y lugares de aparcamiento y ordenación de los usos en la zona marítima.

Artículo 4.- Alcance de la ordenación (NAD.)

En el marco de lo dispuesto en la Ley de Puertos de Canarias y en las Directrices de Ordenación General y en desarrollo de las determinaciones del PIO-GC, a través del presente Plan se completa la ordenación insular del ámbito definido en el artículo anterior. La previsión e implantación de usos en el referido ámbito habrá de ajustarse a la ordenación contenida en este Plan en todo lo que le resulte de aplicación.

Los instrumentos de ordenación urbanística contendrán las correspondientes previsiones para ultimar la ordenación del ámbito de ordenación del presente Plan, incluyendo la regulación de la zona de servicio del puerto, sin que sus determinaciones impidan el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

La concreta previsión de usos para las diferentes zonas del puerto se incluirá en la resolución de aprobación de la delimitación de la zona de servicio.

Artículo 5.- Desarrollo de la ordenación (NAD.)

1.- Las determinaciones contenidas en este Plan serán debidamente consideradas en:

- § La resolución de aprobación de la delimitación de la zona de servicio, al incluir la previsión de usos para las diferentes zonas del puerto,
- § Los instrumentos de ordenación urbanística, al incluir las correspondientes previsiones para regular la zona de servicio y el resto del tramo del litoral incluido en su ámbito de ordenación.

2.- Con base en lo establecido en este Plan y, en su caso, en la resolución de aprobación de la delimitación de la zona de servicio, el planeamiento urbanístico incluirá las determinaciones que resulten de aplicación para la adecuada conexión de la infraestructura portuaria con las redes generales de servicios y comunicaciones preexistentes, garantizándose el mantenimiento de la operatividad y calidad de servicio de las mismas.

3.- Los proyectos de obras relativos al puerto deportivo y al paseo marítimo se ajustarán a lo previsto en el presente Plan, en la resolución de aprobación de la delimitación de la zona de servicio y en los correspondientes instrumentos de ordenación urbanística.

En cualquier caso, para la aprobación y ejecución de los referidos proyectos será necesaria la previa resolución de la Administración Estatal sobre la ocupación, utilización o, en su caso, adscripción del dominio público marítimo-terrestre, en los términos previstos en la legislación de costas y puertos.

Artículo 6.- Carácter de las determinaciones del Plan (NAD).

Las determinaciones contenidas en la normativa de este plan, en función de su carácter, se clasifican en:

1º) Normas de Aplicación Directa: Serán de inmediato y obligado cumplimiento por las Administraciones y particulares, sin necesidad de previa adaptación de los instrumentos de ordenación de los recursos naturales, territorial o urbanística. En adelante las siglas de este tipo de Normas serán (NAD).

2º) Normas Directivas: De obligado cumplimiento por las Administraciones y particulares, y cuya aplicación requiere su previo desarrollo por el pertinente instrumento de ordenación de los recursos naturales, territorial o urbanística o, en su caso, disposición administrativa. En adelante las siglas de este tipo de Normas serán (ND).

3º) Recomendaciones: Tendrán carácter orientativo para las Administraciones y particulares. En caso de no ser asumidas se deberán ser objeto de expresa justificación. En adelante las siglas de este tipo de Normas serán (R).

Artículo 7.- Objetivos y criterios estratégicos del PTE (NAD.)

El presente Plan trata de ordenar, a nivel insular, el ámbito territorial y marítimo delimitado por el Plan Insular a los efectos de analizar y localizar un Puerto Deportivo-Turístico en el Litoral de la Bahía de Tauro. Asimismo, este PTE del Litoral de Tauro ordena el encuentro de la actuación náutica con la zona turística de borde situada junto a la costa, incluyendo la mejora de la Playa de Tauro y del Cura y la creación de un paseo marítimo.

Artículo 8.- Contenido documental del Plan (NAD).

1.- Este Plan se formaliza a través de la siguiente documentación:

VOLUMEN I: DOCUMENTO INFORMATIVO.

Tomo 1: Memoria Informativa.

Tomo 2: Anexos relativos a la Memoria Informativa (Estudios y Documentación Complementaria).

Tomo 3: Planos de Información y Diagnóstico.

VOLUMEN II: DOCUMENTO JUSTIFICATIVO.

Tomo 4: Memoria Justificativa.

Tomo 5: Anexos relativos a la Memoria JUSTIFICATIVA (Estudios y Documentación Complementaria).

VOLUMEN III: DOCUMENTO normativo.

Tomo 6: normativa.

VOLUMEN IV: Ordenación.

Tomo 7: Planos de ORDENACIÓN.

Volumen v: PROGRAMA DE ACTUACIÓN Y ESTUDIO ECONÓMICO – FINANCIERO.

Tomo 8: PROGRAMA DE ACTUACIÓN Y ESTUDIO ECONÓMICO – FINANCIERO.

Volumen vi: INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.

Tomo 9: informe de sostenibilidad ambiental.

Volumen vii: MEMORIA AMBIENTAL.

Tomo 10: memoria ambiental.

Artículo 9.- Interpretación de la normativa del Plan (NAD).

1.- Para la interpretación de las determinaciones contenidas en la presente normativa, se estará al sentido propio de sus palabras, en relación con el contexto, los antecedentes históricos y legislativos y a la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas, atendiendo fundamentalmente al espíritu y finalidad de las mismas.

En la aplicación a la delimitación y regulación de la zona de servicio, de las determinaciones específicas de ordenación de puertos deportivos clasificadas como normas directivas, se tendrá en cuenta que su contenido tiene un carácter orientativo, en cuanto que puede ser modulado por la

Administración competente en materia de puertos, de forma suficientemente motivada en razón a la necesidad de dar debido cumplimiento a la legislación sectorial.

2.- En caso de contradicción entre determinaciones gráficas y escritas, se estará a lo dispuesto en las escritas.

3.- Cuando exista contradicción entre las determinaciones de esta normativa y la legislación vigente, para la ejecución del Plan se estará a lo dispuesto en ésta última siempre que fuere de directa aplicación.

Artículo 10.- Revisión y Modificación del Plan Territorial Especial (NAD).

1.- El horizonte temporal con el que se ha elaborado el presente Plan se sitúa en torno al año 2025.

2.- No obstante lo anterior, deberá procederse a la revisión o, en su caso, modificación del presente Plan, cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

1º) Cuando su aplicación sea inviable por un cambio de circunstancias, precisándose dar respuesta a nuevas necesidades.

2º) En caso de que fuere preciso para dar respuesta a cuestiones que surjan durante el desarrollo y ejecución de sus determinaciones.

3º) Cuando sea necesaria su adaptación a cualquier norma o instrumento de ordenación de superior rango.

TÍTULO SEGUNDO

DETERMINACIONES ESPECÍFICAS DE ORDENACIÓN de Puertos Deportivos.

CAPÍTULO I

determinaciones propias de la infraestructura portuaria

Artículo 11.- Consideraciones generales relativas al proyecto (NAD).

El proyecto relativo al Puerto de Tauro deberá contemplar las siguientes determinaciones:

1. El Proyecto de Construcción justificará la bocana seleccionada en el puerto mediante el estudio de dos posibles bocanas, orientadas hacia el sureste y el noroeste. Se seleccionará aquella que mejore la maniobra de entrada al puerto y la agitación interior del mismo. Sin perjuicio de que este aspecto estará condicionado a lo que se establezca en la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental que se emita sobre el proyecto de construcción del puerto.
2. La bocana del puerto ha de orientarse necesariamente de forma que minimice la entrada de sedimento en el puerto y reduzca la agitación interior debida al oleaje.
3. Se estudiará y justificará la sección transversal del dique (materiales sueltos o vertical), quedando justificado en el estudio de impacto ambiental y recogido en la declaración de impacto ambiental.
4. La planta general del puerto garantizará la no existencia de zonas de playa con agitaciones reducidas, que puedan ser lugar de acumulación de restos de algas, flotantes y otros contaminantes.
5. Incluirá la regeneración de las Playas de Tauro y El Cura, si se vieran afectadas, garantizando el no retroceso de la línea de costa actual.
6. La maniobra de entrada al puerto ha de ser estudiada y justificada mediante los cálculos apropiados realizados sobre la máxima eslora proyectada.
7. La profundidad de diseño de la bocana tendrá en cuenta los posibles aterramientos de la misma por entrada de sedimentos exteriores.
8. Se estudiará y justificará la necesidad o no de disponer de un contradique.
9. Se acompañará el proyecto de los correspondientes estudios de agitación interior del puerto, realizados mediante modelo físico o matemático, que cumplan con los criterios que establece el documento de la ROM 3.1-99. Las condiciones climáticas límite de operación para atraque y permanencia de los buques en muelle, para embarcaciones deportivas, será 0,4 y 0,2 m de altura de ola significativa para las acciones en sentido longitudinal y transversal al muelle respectivamente. El tiempo medio aceptable de cierre de la actividad cuando se superan las condiciones límites de operación para la actividad de un puerto de cualquier tipo es de 40 horas al año o 20 horas al mes.

10. Se justificará la elección de la sección tipo del dique en lo referente a su tipología, funcionalidad y repercusión económica para la rentabilidad de la ejecución. Además se remitirá a la declaración de impacto ambiental la evaluación ambiental de la concreta técnica constructiva.
11. Se realizará un estudio detallado y una justificación suficientemente argumentada de la cota de coronación del dique adoptada, buscando que sea la mínima posible, siempre que sea compatible con la seguridad.
12. El estudio tendrá en cuenta tanto el impacto visual de la obra como el grado de rebase admisible, y será realizado mediante un análisis en modelo físico o, en su caso, mediante cálculos detallados que empleen formulaciones aplicables modernas.
13. El grado de rebase admisible será establecido por medio de las recomendaciones internacionales existentes. En cualquier caso, se realizará un diseño que permita una cota de coronación mínima, empleando para ello secciones de dique anchas.
14. El Proyecto de Construcción del Puerto Deportivo definirá las características técnicas de la balsa o zanja de lavado de los materiales durante las obras, su coste y la ubicación en los planos.

Artículo 12.- Capacidad del puerto (NAD).

El nuevo puerto deportivo tendrá una capacidad mínima de 300 amarres y no superará los 500 amarres. No obstante, debe ser el proyecto de construcción, que aprobará Puertos Canarias que ostenta estas competencias, quien determine el número de atraques finales.

En cualquier caso, se deberá una zona de atraque importante para embarcaciones destinadas a las excursiones turísticas para la pesca deportiva o recreativa.

Artículo 13.- Tipo de atraque (R).

El tipo de atraque debe ser de alta calidad, especialmente para embarcaciones con esloras comprendidas entre 10 y 15 metros.

En cualquier caso, debe ser el proyecto de construcción, que aprobará Puertos Canarias que ostenta estas competencias, quien determine el número de atraques por esloras.

Artículo 14.- Dotación de área comercial en dominio público (NAD).

El puerto deportivo tendrá su dotación comercial en el dominio público marítimo-terrestre de 5 m² edificables por atraque como máximo.

Artículo 15.- Aparcamientos de vehículos (ND).

Se dispondrá de un mínimo de 2 plazas de aparcamiento por cada 3 atraques.

Artículo 16.- Zona verde (ND).

La zona verde y ajardinada tendrá una superficie mínima de 50 m² por atraque, incluyéndose la plantación de un árbol de gran porte por cada 2 aparcamientos.

Un 50% de la zona verde puede tener uso complementario vinculado a los servicios de la playa sin que esto suponga la ejecución de nuevas edificaciones no contempladas.

Vinculado a estos usos se permitirán elementos y casetas desmontables, sin que estos superen los 50 m² por caseta, ni el conjunto de las casetas supere el 3% de la superficie de zona verde destinada a uso complementario.

Artículo 17.- Otras dotaciones (NAD).

El puerto incluirá, además de las dotaciones ya relacionadas en los artículos 14, 15 y 16, las siguientes dotaciones:

- § Rampa de varada para vela y embarcaciones ligeras.
- § Varadero.
- § Club náutico.
- § Taller de reparación, y
- § Módulo de servicios administrativos.

También podrá contar con espacio para la instalación de una marina seca si la gestión del puerto así lo demanda.

Artículo 18.- Varadero (R).

Se recomienda una superficie de varadero equivalente al 20% de la superficie total de amarres del puerto.

La pavimentación se hará teniendo en cuenta las condiciones del terreno y las del tránsito previsible, y en cumplimiento de la normativa técnica y específica que le sea de aplicación.

Artículo 19.- Dique y contradique (NAD).

1.- Se debe procurar que la altura del dique y/o contradique sea la menor posible, siempre que sea compatible con la seguridad, a efectos de disminuir el impacto visual que pudiera producirse, pudiendo la Administración exigir los estudios precisos para determinar dicha altura, en los que se deberá valorar la intensidad y frecuencia de los fenómenos de rebase sobre dichas estructuras atendiendo a los usos previstos en el trasdós de éstas.

2.- Los diques con muelles de atraque que permitan el paso de vehículos, además del vial propio para la circulación y maniobra de los mismos, deberá tener un paso peatonal totalmente diferenciado de la calzada y en cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad y supresión de barreras físicas.

Artículo 20.- Muelles y configuración de dársenas (ND).

La configuración en planta del puerto queda definida por el conjunto de alineaciones de muelles y dársenas, que determina el ordenamiento del espacio portuario y delimita el área en tierra del espejo de agua. Las áreas de flotación se dimensionarán tomando en consideración los siguientes condicionantes:

1. Se estudiará y justificará la sección transversal del dique (materiales sueltos o vertical), quedando justificado en el estudio de impacto ambiental y recogido en la declaración de impacto ambiental.
2. La navegación de acceso y salida de las embarcaciones a la dársena, tomando las mayores embarcaciones de diseño, que se prevea puedan operar en ellas.
3. La longitud de muelles que se requiera en sus diferentes alineaciones, en función de los tipos y dimensiones de las embarcaciones previstas. Se valorará al respecto el disponer de alineaciones rectas y de que no se generen ángulos menores de 50° entre dos alineaciones de muelles contiguas.
4. Los niveles de agitación que se produzcan para las diferentes condiciones de oleaje que puedan presentarse en el emplazamiento en función del clima marítimo existente, así como los porcentajes de excedencia de los niveles de agitación que se consideren máximos admisibles atendiendo a los usos previstos para la dársena.
5. Las condiciones de resonancia o amplificación de las ondas de período largo.
6. La naturaleza de los paramentos que configuren la dársena, especialmente en relación con sus características de reflexión del oleaje incidente. Se tendrá en cuenta la influencia que puede tener que los muelles estén ocupados, ya que representa una modificación significativa de las condiciones de reflexión de algunos paramentos.
7. El régimen de corrientes existentes en la dársena, que deberá ser mínimo, recomendándose que no haya corrientes longitudinales en la dársena mayores de 1,5 m/s.
8. Los regímenes de vientos existentes en el emplazamiento y su incidencia en el tipo de operaciones a desarrollar en la dársena. Con carácter general se recomienda que las dársenas queden configuradas de manera que los muelles principales queden orientados en la dirección con mínima presentación de viento y oleaje transversal a la embarcación, que suele ser lo más favorable desde el punto de vista de la embarcación ya atracada. Se deberá analizar también la incidencia de vientos y oleajes en las operaciones de atraque y desatraque, por lo que la orientación de las dársenas resultaría finalmente una solución de compromiso.
9. Los fenómenos de sedimentación existentes en la zona y el riesgo de presentación de aterramientos, deben ser estudiados en detalle.

Artículo 21.- Espejo de agua: elementos que lo constituyen (NAD.)

Para la determinación de la configuración necesaria del espejo de agua que garantice la operatividad de la dársena deportiva, se analizarán por separado tanto las dimensiones en planta como los calados necesarios para las áreas destinadas a maniobras de aproximación de las embarcaciones al atraque, las propias maniobras de atraque y, finalmente, de los amarres.

Artículo 22.- Canal de acceso y áreas de maniobra (R).

Para el dimensionamiento de las áreas de maniobra, se analizará en detalle los aspectos que a continuación se mencionan, y que influyen notablemente en la maniobra de una embarcación, como son:

- § Tamaño, dimensiones y características de las embarcaciones, tomando las más desfavorables que se prevé recibir (que pudieran no ser las mayores, por lo que habitualmente se precisará analizar diversos tipos de embarcaciones).
- § Volumen, naturaleza de la flota y velocidades admisibles de navegación con las que dichas embarcaciones acceden a las dársenas.
- § Características geométricas de los espacios en los que deben desarrollarse estas maniobras.
- § Clima marítimo existente en la zona y, en particular, las condiciones límites de operación que se establezcan para la realización de las maniobras.

El área de aproximación al puerto está constituida por los canales de entrada al puerto (que incluyen la bocana del mismo) y los canales de navegación interiores. El dimensionamiento en planta de estas áreas depende en gran medida de las condiciones locales del emplazamiento de las instalaciones náutico-deportivas.

Artículo 23.- Trazado de las vías de navegación (R).

Se establecen las siguientes recomendaciones generales acerca del trazado para el diseño de las vías de navegación:

1. La vía de navegación debe ser lo más rectilínea posible, evitando trazados en S.
2. La vía navegable deberá seguir, si es factible, la dirección de las corrientes principales, de manera que se minimice el efecto de las corrientes transversales.
3. La vía de navegación debe evitar las áreas de acreción o depósito de sedimentos.
4. Las vías de navegación de aproximación se orientarán, si es factible, de manera que se eviten los temporales de través, es decir, orientándolas preferentemente en la dirección del oleaje reinante o cuanto más formando un ángulo de hasta $15/20^\circ$ entre el eje de la vía de navegación y la dirección de estos oleajes reinantes.
5. Las vías de navegación de aproximación a las bocanas de los puertos e instalaciones náuticas deportivas deberán ser preferentemente rectas. Si fuera imprescindible disponer curvas se situarán, si es posible, de manera que la vía de navegación cumpla las condiciones recomendadas para paso de secciones estrechas.
6. El paso de secciones estrechas (puentes, bocanas, etc.) se efectuará en tramos rectos bien balizados de la vía navegable, manteniendo la alineación recta en una distancia mínima de 5 esloras (L) de la embarcación máxima, a uno y otro lado de la sección estrecha.
7. En caso de precisarse curvas es mejor una sola curva que una secuencia de pequeñas curvas a cortos intervalos, siempre y cuando la vía navegable esté correctamente balizada. El radio de las curvas será como mínimo de 5 esloras (L) del buque de mayores dimensiones que se prevea que utilizará la vía navegable, utilizándose preferiblemente radios de 10 esloras (L) o más, si es factible.
8. La longitud de los tramos curvos no debe ser mayor que la mitad del radio de la curva, lo que significa que el ángulo entre alineaciones rectas no debe ser superior a 30° .
9. Los tramos rectos situados entre curvas deben tener, si es factible, una longitud de 10 veces la eslora (L) del buque mayor que se prevea que utilice la vía navegable.
10. La distancia de visibilidad medida en el eje de la vía de navegación debe ser superior a la distancia de parada del buque de diseño suponiendo que navega a la velocidad máxima de navegación admisible en la vía.
11. Las transiciones entre tramos de diferente anchura se efectuarán ajustando las líneas límites o de limitación mediante alineaciones rectas con variaciones en planta no mayores de 1:10 (preferentemente 1:20) en cada una de ellas.
12. En cuanto a los canales de navegación (de aproximación, bocana e interiores), podemos destacar que se deben considerar dos parámetros de dimensionamiento: por un lado, la anchura del mismo, y por otro, el radio mínimo de giro.

Artículo 24.- Regulación de usos (NAD).

Se establecen como usos principales aquellos establecidos en la presente normativa. Se admiten como usos complementarios los que quedan avalados por el PIO/Gran Canaria y por la Ley 14/2003 de Puertos de Canarias.

Serán usos prohibidos aquellos usos que queden expresamente prohibidos por las disposiciones anteriormente citadas.

CAPÍTULO II**Determinaciones propias de la urbanización y las edificaciones portuarias****Artículo 25.- Servicios urbanos y portuarios (ND).****Abastecimiento de agua:**

Se prevé una dotación de 250 litros por habitante y día, con la siguiente población equivalente:

§ En locales comerciales y de servicios: 0,25 Hab/m².

§ En puestos de atraque:

Eslora de 7 metros: 2 hab.

Eslora de 10 metros: 3 hab.

Eslora de 12 metros: 4 hab.

Eslora de 15 metros: 6 hab.

Eslora de 20 metros: 12 hab.

Eslora de 35 metros: 15 hab.

Su ejecución se realizará según las normas técnicas y específicas para su desarrollo y ejecución, que le sean de aplicación.

Saneamiento y pluviales:

Se dispondrá una red separativa.

Las aguas pluviales podrán verterse al mar si previamente se realiza una separación de grasas e hidrocarburos en una arqueta destinada a tal efecto.

Electricidad:

La energía eléctrica se suministrará en media tensión hasta el edificio administrativo y de servicios portuarios, donde se prevé el cuadro general de protección del puerto.

Se estiman unos consumos medios de 100 vatios por m² de comercial, administrativo y otros equipamientos. En talleres se prevé una dotación de 125 vatios por m² construido y con acometidas trifásicas. En cualquier caso se tendrá en cuenta lo previsto en el Reglamento Electrotécnico para Baja Tensión.

En puestos de atraque se suministrará la energía eléctrica a través de las torretas de suministro ubicadas cada dos puestos de atraque.

Su ejecución se realizará según las normas técnicas y específicas para su desarrollo y ejecución, que le sean de aplicación.

Telefonía:

Se dotará el recinto portuario de la conexión a la red telefónica, a través de los tendidos existentes.

Su ejecución se realizará según las normas técnicas y específicas para su desarrollo y ejecución, que le sean de aplicación.

Artículo 26.- Viario, aparcamientos, aceras y espacios libres (ND).**Viario:**

Los anchos de los carriles serán de 4 metros en previsión del acceso de vehículos pesados para el transporte de embarcaciones o grandes repuestos.

La pavimentación se hará teniendo en cuenta las condiciones del terreno y las del tránsito previsible. Asimismo se someterá a cuantas normas generales, técnicas y específicas se dicten para su desarrollo y aplicación.

Aparcamientos:

Los aparcamientos se establecerán en las vías públicas y no interferirán al tránsito de éstas. Se dispondrán como mínimo 200 plazas. A estos efectos, las zonas de aparcamiento estarán convenientemente señalizadas con pintura en el pavimento y tendrán, tanto en batería como en línea, unas dimensiones de 5,00 x 2,50 metros. En cada ubicación se reservarán un 2% de las plazas para

usuarios discapacitados con unas dimensiones de 5,00 x 3,30 metros. Estas plazas estarán cercanas a los edificios administrativos y comerciales.

En el entorno de las parcelas de Comercial/Ocio, se reservarán 5 plazas para las operaciones de carga y descarga, con la ubicación y dimensiones apropiadas.

No se considerará plaza de aparcamiento ningún espacio que aún cumpliendo las condiciones dimensionales carezca de fácil acceso y maniobra para vehículos.

Aceras:

Todos los viales dispondrán de al menos una acera en uno de sus márgenes, que se diseñarán atendiendo a la función urbana que deben cumplir y a los requisitos que la misma conlleve, bien de acompañamiento del viario, bien de mejora de la imagen ambiental y de conexión.

El ancho mínimo de las aceras será de 2 metros, y se situarán 18 cm por encima de la cota de la rodadura de los viales. Podrán ejecutarse a nivel con los viales siempre que queden separadas de estos a través de bolardos u otros elementos infranqueables por los vehículos. Su pavimento se definirá por razones estéticas y de funcionalidad, sin presentar obstáculos a la circulación de personas y vehículos adaptados y de mano.

La pavimentación tendrá que estar acorde con el desempeño de las funciones a las que está destinada, las condiciones del terreno y las del tránsito previsible, así como los condicionantes de la ordenación urbana y estéticos.

Además se dispondrán los vados en los cruces de calles, en cumplimiento de la Ley 8/1995, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación y el Decreto 227/1997 de desarrollo reglamentario, cuyos márgenes se señalarán mediante la disposición de un “pavimento especial señalizador”, en las zonas donde sea de aplicación según la misma Ley y Decreto.

Así mismo será de aplicación la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Artículo 27- Regulación de la edificación portuaria (ND).

Definiciones y condiciones de edificabilidad y volumen.

1. Alturas de la edificación. Medición en metros.

a) La altura de la edificación es la dimensión vertical de la proyección horizontal del edificio sobre un plano vertical; esta dimensión se mide desde la proyección de la línea de intersección del edificio con la parcela urbanizada hasta la proyección de la cornisa o coronación. En el primer caso se denomina altura de cornisa, definida ésta como la intersección de la cara inferior del forjado que forma el techo de la última planta con el paramento exterior de la edificación.

b) La altura exterior de la edificación a vía pública es la dimensión vertical de la proyección horizontal del edificio sobre un plano vertical coincidente con la alineación exterior de la parcela; esta dimensión se mide desde la rasante de la vía o espacio público hasta la proyección de la cornisa o coronación, según se denomine al remate del edificio, de acuerdo con lo definido en el párrafo anterior.

2. Medición de la altura de la edificación a parcela urbanizada en metros.

Para la medición de la altura en metros a parcela urbanizada, se entenderá que la altura máxima normativa debe ser cumplida en todos y cada uno de los planos verticales sobre los que se proyectan los paramentos verticales del edificio, tal como se establece en el párrafo a) del artículo anterior.

La altura de altura de cornisa máxima será de 4,50 metros, salvo en el edificio destinado a torre de control que la legislación sectorial obliga a tener dos plantas por lo que su altura de cornisa será de 8,00 metros como máximo

3. Medición de la altura de la edificación en plantas.

En el recinto portuario únicamente se ejecutarán edificios de 1 planta, salvo la torre de control, sin entreplantas, semisótanos o sótanos.

4. Establecimiento normativo de la altura exterior de la edificación

La altura de la edificación deberá estar siempre establecida en las normas de cada ámbito de ordenación y será un valor de obligado cumplimiento, como dimensión máxima, independientemente de las otras condiciones. Todas las construcciones se realizarán sobre la rasante definida por el viario portuario.

5. Construcciones permitidas por encima de la altura máxima.

Por encima de la altura máxima exterior permitida en cada ámbito de ordenación solo se permitirá la instalación o construcción de los siguientes elementos:

- a) Antepechos, barandillas, remates ornamentales hasta una altura de 1,20 metros.
- b) Chimeneas de ventilación o de evacuación de humos, calefacción y acondicionamiento de aire.
- c) Paneles de captación de energía solar.
- d) Antenas de todo tipo, rótulos, ajardinamiento de cubiertas, arbustos.

6. Altura interior

- a) Altura libre de piso es la distancia vertical entre la cara superior del pavimento terminado de una planta y la cara inferior del forjado de techo de la misma planta.
- b) La altura libre de piso en cualquier planta no será inferior a doscientos ochenta (280) centímetros. En estancias diáfanos de más de 80 m² dicha altura no será inferior a trescientos (300) centímetros.

Condiciones de calidad e higiene**7. Definición y aplicación**

- a) Son las condiciones normativas establecidas para garantizar la necesaria calidad constructiva y el cumplimiento de los requisitos mínimos de salubridad de los edificios y locales.
- b) Las condiciones de calidad e higiene son de aplicación para todas las obras de edificación.

Condiciones de calidad**8. Calidad de las construcciones**

- a) Tanto en los proyectos técnicos de edificación como en la ejecución de las obras se asegurará la necesaria estabilidad, durabilidad, resistencia, seguridad y economía de mantenimiento de los materiales empleados.
- b) Además de lo dispuesto en estas Normas, "Puertos Canarias" podrá exigir el cumplimiento de otras disposiciones técnicas reglamentarias o textos legales sectoriales que sean de aplicación.

9. Condiciones de aislamiento

- a) Las nuevas construcciones cumplirán las condiciones de transmisión y aislamiento térmico previstas en las disposiciones vigentes sobre ahorro de energía. Con este fin, los materiales empleados, su diseño y solución constructiva cumplirán los requisitos de la normativa básica de la construcción, atendiendo en especial a garantizar el debido aislamiento de las cubiertas, ventanas y de los paramentos más soleados durante el verano.
- b) Las edificaciones deberán reunir las condiciones de aislamiento acústico fijadas por la Norma Básica Vigente, atendiendo en especial a garantizar el debido aislamiento entre viviendas contiguas y, en general, de las piezas habitables respecto a las calles de intenso tráfico o a otras fuentes productoras de ruidos.
- c) Las condiciones de aislamiento acústico, además de asegurar la limitación del ruido en el interior de la edificación, deberán garantizar que la emisión de ruido hacia el exterior no supere los límites establecidos.
- d) Todo local debe ser estanco y estar protegido de la penetración de humedades. Las soleras, cubiertas, juntas de construcciones y demás puntos que pudieran ser vías de filtración de aguas estarán debidamente impermeabilizados y aislados.

TÍTULO TERCERO**DETERMINACIONES ESPECÍFICAS DE ORDENACIÓN de las Playas****Artículo 28- Marco jurídico (NAD).**

La regeneración de las playas se realizará con sujeción a lo establecido en la vigente Ley de Costas (22/1988), y del Reglamento General para su Desarrollo y Ejecución (Real Decreto 1471/1989). Asimismo se someterá a cuantas normas generales y específicas se dicten para su desarrollo y aplicación.

Artículo 29.- Consideraciones generales relativas al proyecto de regeneración de playas (NAD).

El proyecto de regeneración de playas podrá estar integrado dentro del propio proyecto del puerto, cuando las afecciones de éste obliguen a compensar la basculación de las mismas, según el artículo 11. En cualquier caso la regeneración de la playa de Tauro se podrá llevar a cabo, según la Ley de Costas, sin la ejecución del puerto de Anfi-Tauro, aunque para ello haya que ejecutar obras de contención que

podrían ocupar temporalmente la zonificación prevista para el puerto, y que en el futuro pasarían a formar parte de las instalaciones de éste tras su ejecución. Actuaciones en playas (NAD)

1.- Se asegurará el mantenimiento de la superficie de las playas existentes en el entorno del puerto, evitando el retranqueo de su línea de playa actual, ya sea mediante la ejecución de obras de estabilización en las playas que se vean afectadas por el nuevo puerto, o por compensación mediante la creación de superficie de playa en nuevas zonas próximas y colindantes a la instalación náutica.

2.- Según los estudios realizados la playa de El Cura no se verá afectada por la ejecución del puerto deportivo, y por lo tanto no forma parte de la propuesta de ordenación. En caso de que durante la ejecución del puerto se detecte un retroceso en la línea de playa en la playa de El Cura se tomarán las medidas oportunas para evitar esta circunstancia según el apartado 1 de este artículo.

Artículo 30.- Sedimento de aportación (NAD).

1.- La elección del material dependerá de factores como la disponibilidad de los volúmenes requeridos, la aptitud natural de la zona para cada tipo de sedimento posible, las condiciones de estabilidad en planta y perfil exigibles al relleno y la acción de los vientos locales y el clima marítimo.

2.- Se evitará un porcentaje elevado de finos en el material de aportación, con el objeto de disminuir la dispersión posterior de los mismos en el entorno así como la aportación de sedimentos con componentes de origen orgánico en porcentajes elevados, los cuales se degradan con el paso del tiempo.

3.- Las características de dicha arena se propone que guarde similitud con el tipo de arena existente en las playas de Gran Canaria, en particular a las playas próximas al ámbito ordenado, en lo que respecta a su granulometría, color, textura, y con un porcentaje mínimo de sedimentos con componentes de origen orgánico.

4.- De su granulometría dependerá el perfil de equilibrio, que a su vez dependerá de las condiciones de la bahía.

5.- Podrá obtenerse la arena de extracciones a nivel insular, siempre que se cumpla con lo estipulado por el *Plan Territorial Especial de Actividad Extractiva y Vertidos (PTE-12)*, o de procedencia exterior siempre que cumpla con unas características mínimas anteriores.

6.- También se fomentará el uso de sedimento depositado en el entorno de las bocanas de los puertos como material de aportación a las playas, logrando con ello la restitución de volúmenes de arena a la costa y se realizará un cuidadoso estudio de contaminación del material, evaluando su aptitud para la actuación, aplicando para ello la normativa vigente.

7.- Se realizará un muestreo zosanitario de la arena, con el fin de descartar la posible introducción de organismos y diásporas de organismos que pudieran causar desequilibrios en la zona de estudio y en su entorno.

8.- En caso de constatación de presencia de organismos capaces de producir desequilibrios ecológicos, se someterá el sedimento a esterilización térmica o fumigación integrada mediante la aplicación de insecticidas y herbicidas adecuados.

9.- El almacenamiento de la arena se realizará en lugares adecuados, mediante al aislamiento con plásticos o lonas que a su vez protegerán el árido de los efectos del viento.

Artículo 31.- La anchura de la playa seca (NAD).

La anchura de playa será la necesaria para evitar el retroceso de la línea de costa por efecto de la construcción del puerto. La regeneración se realizará sin invadir la desembocadura del barranco de Tauro.

Artículo 32.- Obras de contención (NAD).

Se evitará disponer obras de contención lateral. Únicamente se admitirán si fuese necesario para garantizar la estabilidad de la playa.

Artículo 33.- Perfiles de playa (NAD).

Se determinarán los perfiles tipo de verano e invierno de la playa y se definirá la profundidad máxima que alcanzará el relleno (profundidad límite o profundidad de cierre) y su posible contacto con zonas de interés natural a la vez que se determinarán las pendientes del relleno en la zona intermareal y en la zona de entrada al agua, valorando su aptitud para el baño en función del oleaje incidente.

Se podrán ejecutar obras sumergidas de contención del pie de playa para conseguir la estabilidad del sedimento si éste no adquiere una posición de equilibrio por su granulometría y por la configuración propia del emplazamiento.

Artículo 34.- Obras de defensa (NAD).

Se evaluará la conveniencia de establecer o no obras de defensa para garantizar el equilibrio a largo plazo del relleno y la conveniencia de que estas obras de defensa sean visitables y dispongan de acondicionamientos tales como solarío, zona de pesca, acceso al agua, etc.

Las obras de defensa han de diseñarse de forma que su cota de coronación sea la menor posible y, en cualquier caso, no superará en 1 metro la cota de máxima marea, salvo solución singular. La sección de las estructuras marítimas evitará en lo posible núcleos de todo uno de cantera, salvo en casos justificados.

Artículo 35.- El régimen de concesiones (NAD).

El régimen de concesiones se determinará según lo dispuesto en el Capítulo V de la Ley 22/1988, de Costas.

Artículo 36.- Regulación de usos (NAD).

Se establecen como usos principales aquellos establecidos en la presente normativa. Se admiten como usos complementarios los que quedan avalados por el PIO/Gran Canaria y por la Ley de Costas (22/1988).

Serán usos prohibidos aquellos usos que queden expresamente prohibidos por las disposiciones anteriormente citadas.

TÍTULO CUARTO**DETERMINACIONES ESPECÍFICAS DE ORDENACIÓN del Paseo Marítimo.****Artículo 37.- Trazado y pendientes (NAD).**

Respecto al trazado y pendientes se tendrán en cuenta los siguientes condicionantes:

1. El paseo se desarrollará en la servidumbre de tránsito, y en la de protección únicamente cuando así se establezca por este PTE.
2. Únicamente por motivos geomorfológicos o por ocupación de la servidumbre de tránsito por propiedades costeras, estén o no catalogadas como bienes etnográficos, se podrá autorizar la ocupación del dominio público. Este dominio únicamente será ocupado en los Tramos II, III y V del paseo.
3. Su trazado y los accesos a la trama urbana, a las playas y al puerto deben de cumplir la Orden VIV/561/2010 de Desarrollo del Documento Técnico de Condiciones Básicas de Accesibilidad y No Discriminación para el Acceso y Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados. Y a nivel autonómico la Ley 8/1995, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación y el Decreto 227/1997 de desarrollo reglamentario.
4. Se dispondrán accesos desde la urbanización al paseo marítimo. Los de tráfico rodado se separarán entre sí, como máximo, 500 metros, y los peatonales 200 metros. Dando así cumplimiento a la Ley de Costas (artículo 28.1 y 28.2) y a su Reglamento (artículo 52).

Artículo 38.- Anchura del paseo (NAD).

Tendrá un ancho mínimo será variable en función de los tramos en los que se ha subdividido el paseo:

1. Tramo I: Tendrá una ocupación en planta superior a los 6 metros correspondientes a la servidumbre de tránsito definida por la Ley de Costas.
2. Tramo II: En este tramo el paseo tendrá una ocupación de 9 metros. Los cuatro primeros corresponden al graderío, los cuatro siguientes será la zona de tránsito peatonal y se reservará 1 metro para la instalación del mobiliario urbano.
3. Tramo III: Con objeto de respetar el roque de divide ambas playas, el ancho del paseo será de 4 metros, sin incluir la escollera de protección.
4. Tramo IV: En este tramo el paseo se ciñe al espacio existente entre el deslinde y las propiedades colindantes. El paseo tendrá un ancho variable, siendo el ancho medio aproximadamente de 4,69 metros.
5. Tramo V: En el tramo se establece un ancho de 6 metros. El final del paseo se remata en una pequeña plaza.

Artículo 39.- Interfaz paseo-playa. Tramo II (NAD).

En el Tramo II, el encuentro del paseo y la playa se realizará mediante un graderío con dos niveles de 2 metros de huella y 0,50 metros de contrahuella cada uno. La franja ocupada por el graderío será de 4 metros y permitirá salvar una altura entre la playa y el paseo de 1,5 metros.

En zonas en las que sea necesario aumentar la cota del paseo, se sustituirá este graderío por un talud 2/1.

Dicho talud estará compuesto por escollera y tierra vegetal con plantación de especies adecuadas al entorno donde se ubican.

Artículo 40.- Pavimentación (NAD).

Su pavimentación tendrá que estar acorde con el desempeño de las funciones a las que está destinada, las condiciones del terreno y las del tránsito previsible, considerando el eventual acceso de vehículos de emergencia o de mantenimiento, disponiendo un “pavimento especial señalizador”, en las zonas donde sea de aplicación según la Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación y el Decreto 227/1997 de desarrollo reglamentario.

Los pavimentos de los graderíos y el paseo se diferenciarán por niveles para ayudar a captar las diferencias de alturas.

Artículo 41.- Materiales de la pavimentación (R).

En lo que respecta a los materiales, el paseo deberá ejecutarse con materiales que lo integren con el entorno. Se recomienda que estos materiales sean típicos de Gran Canaria y deberán cumplir las condiciones de resbaladicidad adecuadas y ser térmicamente compatible con la ubicación y uso al que va a estar sometido. No deberán utilizarse materiales que atraigan la insolación y aumenten excesivamente su temperatura.

Se utilizarán distintos pavimentos o disposiciones de los mismos en los distintos niveles que tenga el paseo.

Artículo 42.- Alumbrado (R).

El alumbrado público del paseo se realizará mediante báculos o iluminación indirecta embutida en los paramentos de los muros o barandillas, con la intensidad adecuada a la seguridad y al entorno.

Se dará cumplimiento al 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.

Artículo 43.- Regulación de usos (NAD).

Además de los usos establecidos en presente normativa se admiten como usos complementarios los que quedan avalados por el PIO/Gran Canaria y por la Ley de Costas (22/1988).

Serán usos prohibidos aquellos usos que queden expresamente prohibidos por las disposiciones anteriormente citadas.

TÍTULO QUINTO

DETERMINACIONES ESPECÍFICAS de protección medio ambiental.

Artículo 44.- Determinación general del medio ambiente (NAD).

Las condiciones ambientales estipuladas en el presente Título para la protección del medio ambiente, son las que se imponen a toda infraestructura, aprovechamiento y uso del suelo previsto en este Plan territorial, cualquiera que sea la actividad que albergue, con la finalidad de que no se deriven agresiones al medio ambiente. Serán de aplicación a los proyectos de nuevas obras o infraestructuras, así como a intervenciones o en el resto de las obras que se pretendan acometer.

En cualquier caso, Aunque en el presente documento se proponen una serie de medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, contrarrestar cualquier efecto significativo negativo en el medio ambiente por la aplicación del Plan, éstas podrán ser concretados y ampliados en el/los programas de vigilancia de los proyectos que desarrollen las determinaciones de este PTE 29.

Artículo 45.- Calidad del agua de mar (NAD).

Durante la ejecución de las obras

1. Se establecerá la instalación de “barreras flotantes antiturbidez” para favorecer la decantación del material fino en la vertical del punto de vertido y evitar la dispersión de sedimentos finos.
2. El vertido de materiales se realizará siempre con el mar en calma y en ausencia de temporales.
3. Se paralizarán las obras de relleno con el material “todo uno” cuando se superen las velocidades de viento o corrientes ensayadas en el estudio de dispersión de finos, o cuando

las barreras de contención previstas dejen de ser efectivas, según las condiciones establecidas por el fabricante.

4. Se procurará el lavado del material de escollera, para lo que se dispondrá de una balsa o zanja de lavado en la zona de obras, o se traerá el material lavado desde la correspondiente cantera autorizada.
5. Se interrumpirán las labores de vertido cuando las condiciones de la dinámica marina (fuertes corrientes y oleajes) favorezcan la creación de una mayor pluma de turbidez por agitación de las aguas.
6. Los riegos correctores serán adecuadamente dosificados con el fin de evitar la producción de un exceso de agua que forme escorrentía, alcance el agua marina y afecte a su calidad como consecuencia del arrastre de finos, contaminantes y residuos sólidos.
7. Los aceites usados resultantes se recogerán para ser retirados por un gestor autorizado. Estos cambios se harán sobre una superficie hormigonada y se recogerán y almacenarán en depósitos homologados, prohibiéndose realizar cambios de aceite fuera de la superficie acondicionada, para evitar contaminar el agua de mar.

Durante la fase de funcionamiento

1. Se controlará el vertido accidental de contaminantes sólidos o líquidos al mar. En caso de producirse se procederá inmediatamente a su retirada por medios manuales o mecánicos, como la utilización de una bomba de succión para la eliminación de aceites, combustibles, etc.
2. Se mantendrá en perfectas condiciones de funcionamiento la red de recogida de aguas residuales de las embarcaciones.
3. Se deberán proponer y adoptar las medidas correctoras necesarias para modificar y/o eliminar las conducciones de vertido que desaguan en el interior de la ensenada de Tauro. Las medidas correctoras adoptadas serán comunicadas a la Viceconsejería de Medio Ambiente, que emitirá informe previo al respecto, antes del comienzo de la ejecución del proyecto.
4. Se realizará una limpieza periódica de la desembocadura del Barranco de Tauro o del Cura, sobre todo en la época de lluvias, manteniéndola libre de residuos, sedimentos o vertidos y que pudiera lavar el mar, afectando a la calidad del agua de baño en la Playa del Cura.
5. Para asegurar que la calidad del agua marina sea preservada, se establecerá como medida correctora realizar un control periódico de la calidad del agua marina (tanto por localizarse en las proximidades de una zona de baño como para evitar cualquier afección sobre el medio marino). En el caso de que dicho control determine una disminución significativa de la calidad del agua marina que pudiera afectar negativamente a los usos de la zona o a los ejemplares de *Cymodocea nodosa*, etc., se tomarán nuevas medidas.

Artículo 46.- Ecosistemas marinos y litorales (NAD).

Con carácter general se respetará la vegetación constituida por especies protegidas, teniendo especial relevancia aquellas determinaciones y preceptos derivados de la aplicación del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE.

Estarán condicionados todos los actos de ejecución que puedan tener alguna incidencia sobre los hábitats de interés comunitario, en los términos preceptuados en el Decreto 151/2001, de 23 de julio, por el que se crea el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias.

En este sentido y con carácter previo a la ejecución de las obras se establece como medida protectora la obligatoriedad de que el estudio de impacto ambiental (previo a la declaración de impacto ambiental) que acompañe al futuro proyecto de construcción del puerto deportivo, incluya la elaboración de un estudio del efecto sinérgico sobre las poblaciones de *Tursiops truncatus* y *Caretta caretta* que habitan en la zona ZEC (no solo por las nuevas embarcaciones del nuevo puerto sino sumando las ya existentes), de forma que se pueda cuantificar y establecer una estimación de los posibles efectos sobre las citadas poblaciones de especies protegidas.

Además se prestará especial atención durante la ejecución de las obras:

1. Se evitará arrastrar los faldones de las “barreras antiturbidez” sobre fondos colonizados por fanerógamas marinas o ecosistemas de relevancia.

2. Se evitará el vertido de roca y material de relleno fuera de la zona prevista de construcción de diques, con el objeto de que el área afectada sea la mínima indispensable, es decir, la que ocupa cada solución. El material de relleno deberá ser consistente y con escasa cantidad de sólidos solubles y finos, los cuales aumentarían la turbidez del agua.
3. Para las arenas de aportación, si son importadas se procederá a la realización de un análisis sanitario de las mismas antes de su vertido, de modo que se descarte la posible introducción de diásporas de organismos autóctonos que pudieran causar desequilibrios ecológicos.

Y durante la fase de funcionamiento:

1. Se mantendrá una buena calidad del agua de mar en el interior del puerto que repercutirá favorablemente sobre las aguas exteriores, influyendo con ello en la calidad y mantenimiento de los sebadales cercanos, así como el resto de ecosistemas marinos.
2. Se establecerán análisis microbiológicos, así como del contenido de nitrógeno, fósforo e hidrocarburos del agua marina de la bahía y de la dársena (independientemente de los que pudiera hacer la Dirección General de Salud Pública), de tal forma que se asegure su calidad sanitaria a los usuarios y de que no se producen contaminaciones que puedan afectar al medio marino.
3. En el caso de que dicho control determine una disminución significativa de la calidad del agua marina que pudiera afectar negativamente al uso de la zona como zona de baño o los ejemplares de *Cymodocea nodosa*, etc., se adoptarán nuevas medidas correctoras.
4. Realización de campañas de información y concienciación de la existencia de especies amenazadas en aguas cercanas al puerto, en especial la tortuga boba (*Caretta caretta*) y el delfín mular (*Tursiops truncatus*), referentes a medidas que se pueden adoptar en caso de colisión, pesca accidental, encuentro de especímenes heridos, etc., reduciendo así los efectos indirectos no deseados producidos por el aumento en el tránsito de embarcaciones en la zona.
 - a) Edición de un panel informativo (de al menos 2 m de ancho x 1 m de alto) con información gráfica y texto, sobre los valores naturales existentes y las buenas prácticas que se deben de seguir.
 - b) Colocación de dos paneles informativos, de menor tamaño y folletos, dípticos, o trípticos informativos en papel, con las mismas características que las descritas anteriormente, donde se refleje únicamente el límite de la ZEC - 33_GC Franja Marina de Mogán (referencia ES7010017) y las especies objeto de protección.
 - c) Habilitación de un espacio en el puerto deportivo (“Aula de la Naturaleza”) donde de forma periódica y programada, se establezcan actividades de educación ambiental, informativas etc., como la realización de charlas, exposiciones fotográficas, concursos escolares, etc.
 - d) Contratación de un técnico ambiental que se encargará coordinar todas las actividades relacionadas con la protección y conservación de los valores naturales de la ZEC - 33_GC Franja Marina de Mogán (referencia ES7010017), que se desarrollen en el “Aula de la naturaleza”
 - e) El compromiso de no autorizar la actividad para aquellas embarcaciones que publiciten la observación de cetáceos y que no cuenten con la correspondiente autorización administrativa para tal fin.
 - f) Instalación de dos recipientes con toma de agua salada con la finalidad de depositar tortugas marinas heridas que hayan sido recogidas por los usuarios en espera de la llegada de técnicos del Centro de Recuperación de fauna Silvestre de Tafira.
 - g) Desarrollo de un buen plan de residuos para los usuarios del puerto: El desarrollo de un buen plan de residuos, con un número elevado de recipientes y contenedores que ayuden a los usuarios a realizar una buena gestión de sus residuos, en lugar de verterlos o tirarlos al mar, ayudaría a disminuir los efectos sinérgicos del puerto y del consiguiente aumento en el número de usuarios de la zona, sobre las poblaciones de ambas especies.
 - h) El ejercicio de un control y vigilancia efectivos que garanticen el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras indicadas, y en particular del Decreto 178/2000, de 6 de septiembre, por el que se regulan las actividades de observación de cetáceos.

La necesidad de una autorización de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias para realizar actividades de observación de cetáceos.

La presencia de un monitor-guía a bordo de la embarcación.

Cumplimiento de un Código de Conducta que marca las pautas de comportamiento con los animales, formas de aproximación, distancias.

5. Se establecerá como medida protectora la prohibición estricta de fondear fuera del puerto deportivo, evitando de esta forma que las anclas produzcan afecciones directas (arranque de organismos sésiles) sobre las comunidades con valor natural. Las labores de seguimiento ambiental, se encargarán de verificar el cumplimiento de esta medida.
6. Las luminarias a utilizar en el puerto tendrán la mínima intensidad permitida por la ley para este tipo de instalaciones, además de ser apantallada y dirigida hacia tierra, en las que predominantemente se usan lámparas de vapor de sodio de baja presión, reduciendo las posibles afecciones sobre la avifauna que pueda existir en la zona.
7. Como medida compensatoria específica, se ha redactado el “PLAN DE CONSERVACIÓN DEL CABALLITO DE MAR (*Hippocampus hippocampus*) EN CANARIAS”, cuya finalidad es “... mejorar el actual estado de conservación de la especie mediante el aumento del número de núcleos poblacionales y de individuos existentes en la actualidad ...”. Dicho Plan de Conservación ha sido redactado por el Instituto Canario de Ciencias Marinas (ICCM). Este plan de recuperación es una medida compensatoria que se redactó a petición del Servicio de Biodiversidad (perteneciente a la Viceconsejería de Medioambiente del Gobierno de Canarias).

Artículo 47.- Paisaje (NAD).

1. Para obtener una óptima calidad estética de los diques y espigones se realizará un correcto encaje del material de escollera y selección de la cara vista.
2. Otra medida correctora dirigida a integrar las infraestructuras en el uso de ocio y esparcimiento de este litoral, disminuyendo la incidencia visual que supone la construcción de la plataforma terrestre, el dique de abrigo, el sistema viario, etc., son las plantaciones. Éstas constituyen una de las medidas correctoras más adecuadas para paliar las alteraciones que originan las obras y para lograr su integración paisajística con el medio. En este sentido, el plan de revegetación deberá producir efectos muy positivos, pero también es notoria su incidencia sobre la vegetación natural, la fauna y la contaminación acústica y atmosférica de la zona.
3. La selección de especies vegetales recomendadas para las zonas verdes se realizará siguiendo criterios que impliquen la mayor naturalidad posible de las plantaciones. Se utilizarán para las especies autóctonas aquellas provenientes de viveros autorizados y de semillas de poblaciones de Gran Canaria, no pudiéndose utilizar *Lotus lancerotensis*, *Limonium* sp, por riesgo de hibridación.
4. La zona afectada por carretera desde el muelle la Playa de Amadores contemplará la repoblación, tratamiento paisajístico y ajardinamiento, que de continuidad el existente según la selección de especies definida en el epígrafe anterior.
5. Las labores de revegetación contemplarán sistemas de riego, cuando sean necesarios, se realizarán enterrando las tuberías. Las especies arbustivas empleadas se plantarán con cepellón, procediendo a eliminar los contenedores antes de efectuar la plantación.
6. Los materiales, residuos escombros o cualquier otro desecho procedente de las obras se retirarán a vertedero autorizado.
7. Se deberá analizar la viabilidad de ejecutar alternativas a los rellenos (terraplenes) de mayores dimensiones, tales como pequeñas estructuras integradas en el entorno, que reduzcan el impacto paisajístico del proyecto.
8. Se mantendrá en perfecto estado de limpieza las aceras y bordes de la vía de acceso, para cuidar la calidad paisajística del puerto deportivo y su entorno. Se evitará el acabado en hormigón visto o bloques de los muros, ejecutándose siempre que sea posible en piedra natural o revestidos con ella. De igual modo, se mantendrá en perfecto estado de conservación y funcionamiento los edificios e instalaciones tales como servicios sanitarios,

suministro de combustible y zonas de depósito y taller, cuidando especialmente el estado de sus fachadas.

Artículo 48.- Recursos hidráulicos (NAD).

1. Se reciclará la totalidad del agua residual procedente del puerto y sus instalaciones, para un posterior empleo en jardinería.
2. Se empleará agua desalada del mar en las diferentes instalaciones.

Artículo 49.- Calidad atmosférica (NAD).

1. Los camiones con carga deberán circular con toldo para que no exista levantamiento de polvo por la acción del barrido del aire al circular, evitando un detrimento de la calidad del aire. Asimismo se circulará en la medida de lo posible por vías existentes, de modo que se reduzca el levantamiento de polvo y partículas por circular por caminos o vías sin asfaltar.
2. Se cuidará especialmente la puesta a punto de los vehículos y maquinaria para evitar la producción excesiva de ruidos y emisiones gaseosas.
3. Se llevarán a cabo riegos correctores en las pistas de la obra, en los viales interiores del emplazamiento del puerto, etc., y en las áreas de acopios de los materiales descritos, de modo que evite la resuspensión de finos por la acción de los vehículos al circular y por el propio viento.
4. Los proyectos contemplarán medidas tendentes a minimizar la emisión de gases contaminantes a la atmósfera derivados de la combustión de los motores de maquinaria de obra, tales como la limitación de la velocidad en obra, mantenimiento correcto de la maquinaria, cumplimiento de las revisiones y mantenimiento especificados por el fabricantes de los equipos, etc.

Artículo 50.- Control en la producción y tratamiento de los residuos (NAD).

1. Todos los residuos de materiales generados durante las obras y demoliciones serán evacuados del emplazamiento y transportados a una planta de reciclaje de materiales de la construcción, o en su defecto a un vertedero autorizado.
2. Los residuos sólidos generados por el personal laboral serán debidamente recogidos en recipientes comunes, trasladándose hasta los contenedores de propiedad municipal más cercanos a fin de que entren en la dinámica del servicio de recogida de residuos sólidos urbanos. El volumen diario estimado es 0,6 kg/persona.
3. Se instalará un Punto Limpio en la marina seca o zona de talleres, donde se localizarán los contenedores o depósitos destinados al almacenamiento de basuras, vidrios, latas, baterías y filtros, aceites usados, etc.

Artículo 51.- Protección del ámbito exterior de la obra (NAD).

1. Las vías de acceso al emplazamiento de las obras se mantendrán siempre en perfectas condiciones de conservación del pavimento y limpieza de todo tipo de residuos ocasionados por el tránsito de camiones.
2. Si algún sector externo y/o perteneciente al ámbito de actuación, especialmente en la zona litoral, resultara alterado como consecuencia de las obras a realizar o de la ocupación con instalaciones temporales, el promotor deberá proceder a la restauración ambiental del mismo, de tal modo que no deba advertirse ningún indicio de que se haya producido afección alguna en dicho sector.
3. Será responsabilidad única del promotor la solución de cualquier tipo de problema o alteración del medio no prevista y causada por la actividad que pretende desarrollar, tanto en la zona de actuación como en las áreas de afección colindantes. En tales casos, deberá informarse al Órgano Ambiental competente con el fin de que, tras el análisis de las propuestas correctoras aportadas por el promotor, arbitre la adopción de medidas más adecuadas.

Artículo 52.- Usos desarrollados y bienestar social (NAD).

En fase de obra

1. Se evitará el estacionamiento fuera de la zona de obra, para no producir colapsos en las vías o problemas de aparcamiento.

2. Las áreas de acopio de materiales se ubicarán de tal forma que la interrupción del uso del litoral como zona de baño sea mínimo, debiéndose además señalizar estas zonas para evitar posibles accidentes.
3. En las Playas de El Cura y de Tauro, en el caso de ser necesaria una aportación de arena, ésta procederá de las zonas indicadas en el Plan Territorial Especial de Actividad Extractiva y Vertidos (PTE-12), o del exterior. En cualquier caso, se implantarán todas aquellas medidas necesarias para evitar, en la medida de lo posible, afecciones sobre los usuarios de ambas playas. Entre éstas destacan una adecuada señalización y vigilancia de las zonas donde esté funcionando la maquinaria a emplear
4. Se vigilará especialmente que los usuarios de la playa no interfieran durante las operaciones de vertido de las arenas, dado el riesgo de accidente que esto supone. Para ello se controlará el acceso a la zona de vertido, y en general donde esté trabajando maquinaria pesada. Además, si fuese necesario, se prohibirá el baño en la zona durante estas labores.
5. El material sobrante no quedará acopiado a lo largo de las playas, evitando la afección estética que ello supone, además de la posible generación de malos olores e insalubridad por los procesos de putrefacción de los posibles restos orgánicos que siempre se acumulan entre las arenas. Este material será por tanto, debidamente acopiado para su posterior desalojo de la zona de baños.
6. Para minimizar las incidencias sobre el uso lúdico que sostienen estas playas, minimizando el efecto negativo de las obras sobre la buena marcha de los asentamientos turísticos colindantes y sobre el bienestar social, se propondrá el desarrollo de las mismas de manera secuencial, de modo que se actúe regenerando primero una playa y posteriormente la otra.
7. Estos camiones con carga deberán circular con toldo para que no exista levantamiento de polvo por la acción del barrido del aire al circular, evitando afectar a la población residente a lo largo de las vías de acceso.
8. Se cuidará especialmente que la entrada y salida a la obra de los vehículos y maquinaria necesaria se realice de forma gradual, evitando atascos en las vías de circulación, riesgo de accidentes, etc.

En fase de funcionamiento:

1. Los proyectos que desarrollen el acondicionamiento tendrán que contemplar la dotación de servicios y equipamientos básicos para los usuarios de las playas asegurando su funcionalidad en el tiempo, su conservación y seguridad.
2. Se mantendrá en perfecto estado de limpieza de la arena en la superficie de playa regenerada. Conservación del perfil de regeneración proyectado.
3. Se delimitará una franja desde el nivel de bajamar de 200 metros de ancho frente a las playas regeneradas de El Cura y Tauro mediante el uso de boyas para impedir el tráfico de embarcaciones deportivas que pongan en peligro la seguridad y bienestar de los bañistas. Esta medida también disminuirá la incidencia de ruidos y olores generados por las embarcaciones a motor sobre los usuarios de estas playas.
4. En cuanto al desarrollo de los diferentes usos propuestos del Plan Territorial Especial: se ajustarán a las Ordenanzas Reguladoras que se desarrollen en este Plan Territorial Especial.
5. Los proyectos contemplados en el presente PTE deberán estudiar las distintas alternativas para reducir los efectos del ruido de las obras sobre el entorno, evaluando sus impactos y justificándolos, adoptando las medidas adecuadas y respetando los límites establecidos, así como las medidas necesarias para minimizar los efectos del ruido durante la ejecución de obras.

Artículo 53.- Patrimonio histórico (NAD).

1. Se establecerán medidas específicas de protección del patrimonio cultural.
2. Se informará al Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria de cualquier actuación de tipo arqueológico.
3. Se realizará un seguimiento a pie de obra en las proximidades de los elementos catalogados con el fin de corregir los efectos que sobre ellos pudieran tener.
4. Cualquier intervención sobre elementos o zonas protegidas requerirá un informe del servicio correspondiente del Cabildo de Gran Canaria.

5. Se realizará un seguimiento arqueológico en el caso de llevarse a cabo labores de dragado en los sectores ocupados por bancos de arena (en cumplimiento de lo prescrito por el Plan Territorial Especial de Actividad Extractiva y Vertidos PTE-12), pues tras los trabajos de prospección superficial no se puede descartar la presencia de materiales arqueológicos ocultos por los mismos.
6. Se propondrá la realización del pertinente estudio y levantamiento con procedimientos arqueológicos en la zona donde se ha documentado la presencia de restos, con el fin de garantizar su supervivencia y por otro lado poder valorar el alcance histórico de los mismos.
7. Durante la fase de obras se realizará un seguimiento a pie de obra durante la fase de movimiento de tierras, por parte de un arqueólogo a fin de que pueda identificar posibles restos no documentados en fases preliminares del estudio.
8. En el caso de localizar restos de interés histórico-arqueológico que precisen de una actuación arqueológica más amplia, en cota o extensión, se pondrá en conocimiento del Servicio de Patrimonio del Cabildo para coordinar medidas a adoptar.
9. Se excluirán las áreas señalizadas como yacimientos en la ubicación de parques de maquinaria o zonas de extracción de tierra.

Artículo 54.- Programa de seguimiento.

El promotor de cada una de las actuaciones estará obligado a redacción de un programa de seguimiento.

En dicho programa se establecerá una comparación de las evoluciones y tendencias de cada indicador ambiental, para lo cual se establecen dos fases: una fase preoperativa que marca el estado inicial antes de desarrollar las determinaciones del Plan; y una fase de funcionamiento, que incluye la fase de construcción, que aportará datos sobre la evolución del medio una vez se ejecute el plan.

Los informes de la evolución del programa tendrán una periodicidad inicial anual, pasando a bienal a partir del 6º año.

Disposición Adicional Única.

Afección a concesiones preexistentes.

En relación con el otorgamiento de autorizaciones y concesiones, serán las administraciones competentes para concederlas las que determinarán las condiciones y obligaciones que puedan derivarse de la modificación de las concesiones y autorizaciones preexistentes que puedan verse afectadas, en su caso (NAD)

Disposición Final Única.

Entrada en vigor.

Los instrumentos de ordenación del territorio, como es el caso de este plan, entrarán en vigor con la íntegra publicación de su normativa en el BOC, sin perjuicio de la publicación del acuerdo de aprobación definitiva (NAD)

ANEXO I

CONCEPTOS PARA LA INTERPRETACIÓN Y DESARROLLO DE LA NORMATIVA

Amarrar

Sujetar el buque por medio de anclas, cadenas o amarras. Cuando se utilizan solamente cadenas y anclas la operación se denomina generalmente «fondear».

Amarradero

Sitio donde se amarran los buques.

Ancla

Pieza de hierro o acero compuesta de una barra o caña, brazos y uñas dispuestas para aferrarse al fondo del mar y que, unida al barco mediante un cabo o una cadena, sirve para sujetar la nave.

Áreas de buques en permanencia

Áreas destinadas fundamentalmente a la permanencia o estancia de los buques (fondeaderos, amarraderos, dársenas, muelles, atraques, terminales, etc.).

Áreas de buques en tránsito

Áreas destinadas fundamentalmente al tránsito de los buques (accesos, vías de navegación, canales, bocanas, áreas de maniobras, etc.).

Accesos y Áreas de Flotación

Todos los espacios de agua en los que puedan desarrollarse operaciones de barcos relacionadas con el tráfico marítimo de las Obras Marítimas y Portuarias.

Áreas de Flotación

Áreas destinadas fundamentalmente a la permanencia de los buques.

Áreas de Maniobra

Áreas en las que se realiza la parada, arrancada o reviro del buque.

Áreas de Navegación

Áreas destinadas fundamentalmente al tránsito de los buques.

Áreas de Reviro

Áreas en las que se produce el cambio de rumbo del buque sin avances significativos en ninguna dirección.

Atracar

Maniobra de arrimarse a un muelle y amarrarse a él.

Balizamiento

Acción y efecto de señalar con balizas algún paraje en aguas navegables.

Bocana de un puerto

Boca de entrada y salida a un puerto.

Calado de un buque

Distancia vertical medida desde el centro bajo de la quilla de un buque hasta la línea de flotación.

Campo de boyas

Instalaciones en las que los buques permanecen amarrados a boyas u otros elementos fijos o flotantes, diferentes de los muelles y en los que pueden realizarse operaciones típicamente portuarias.

Casos Accidentales

Supuestos de carácter fortuito o anormal que pueden presentarse como resultado de un accidente, mal uso, errores humanos o condiciones climáticas o de trabajo excepcionales.

Cierre de un Área

Condición de inoperatividad total o parcial en la que se encuentra un Área por presentarse condiciones climáticas superiores a las establecidas como Condiciones Límites de Operación.

Coefficiente de Marea

Relación entre la altura de una marea en un punto y la Unidad de Altura de las mareas en dicho punto.

Condiciones Excepcionales

Estado en que las Áreas de Navegación o Flotación están sometidas, como consecuencia de accidentes, mal uso o condiciones climáticas o de trabajo excepcionales, a limitaciones extraordinarias no usuales aunque si previsibles.

Condiciones Extremas

Estado en el que las Áreas de Navegación o Flotación tienen que paralizar o limitar su operatividad mientras subsistan acciones climáticas superiores a los límites de operación o explotación.

Condiciones Límites de Operación

Valores de las variables climáticas a partir de las cuales deben paralizarse total o parcialmente determinadas operaciones de buques.

Condiciones Normales de Operación

Estado en el que un Área de Navegación o Flotación funciona sin limitaciones, no viéndose afectada por las condiciones climáticas.

Dársena

Parte de las aguas navegables de un puerto resguardada artificialmente de las aguas exteriores, para permitir la operación de los buques (carga y descarga, reparaciones, etc.).

Desatracar

Maniobra para separarse de un muelle.

Desplazamiento

Peso del volumen de agua desalojado por el buque en una determinada flotación.

Dique seco

Cavidad practicada bajo el nivel del mar dentro de la que se pueden introducir uno o varios buques para, una vez puestos en seco, proceder a realizar cualquier trabajo que no se pueda realizar bajo el agua (reparación, construcción, limpieza, etc.).

Eslora total

Longitud máxima del casco del buque medida de proa a popa.

Franco bordo

Altura de la parte emergida del casco del buque desde la línea de flotación hasta la cubierta principal, medida en las bandas en la cuaderna maestra.

Fondeadero

Paraje de profundidad y condiciones suficientes para que un barco pueda dar fondo y quedar fijado por mediación de sus anclas.

Fondear

Maniobra de dejar caer el ancla al fondo para asegurar una embarcación.

Garrear

Arrastre de un ancla por el fondo del mar cuando no se ha hecho firme en el terreno.

Límite de marea

Punto situado en un río en el que se anula el efecto de las mareas.

Manga

Anchura mayor del buque.

Marea astronómica

Marea debida a las atracciones gravitatorias de la luna, el sol y demás cuerpos astrales. Su intensidad está en íntima relación con la posición relativa que el sol y la luna tienen respecto a la tierra.

Marea meteorológica

Cambios en la profundidad de agua en un punto debidos a variaciones de la presión atmosférica, así como a los producidos por la acción del viento.

Muelle

Obra de fábrica construida en la orilla del mar o de un río navegable que sirve para facilitar la carga y descarga de los buques y otro tipo de operaciones.

Nivel cero del puerto

Nivel de referencia que se suele utilizar con carácter local en cada puerto y que habitualmente no coincide con el nivel cero de los planos topográficos de ámbito general ni con el de las cartas náuticas.

Nivel máximo de las aguas exteriores en condiciones de operación

Nivel máximo esperable de las aguas en condiciones de operación, tomando en consideración las mareas astronómicas y meteorológicas y los regímenes fluviales, en su caso.

Nivel medio de Operación de las aguas libres exteriores

Nivel medio de las aguas tomando en consideración las mareas astronómicas y meteorológicas y los regímenes fluviales, en su caso.

Normas de Operación

Normas que regulan las operaciones náuticas (y por extensión otros tipos de operaciones) a realizar en las Áreas de Navegación y Flotación objeto de esta ROM.

Obras de atraque

Las obras de atraque son aquellos elementos que permiten el amarre de las embarcaciones, tanto para la carga y descarga de mercancías y pasajeros como para su permanencia en flotación, pantalanes, fijos o flotantes, y elementos auxiliares.

Onda de Marea

Diagrama que relaciona las variaciones de la profundidad de agua en un punto debidas a la acción de la marea con el tiempo.

Ondas largas

Ondas generalmente de pequeña amplitud en mar abierto y gran período (>20-30 s.) producidas por la presión atmosférica, variaciones bruscas del viento o por la existencia de grupos de olas.

Pantalán

Muelle que avanza en el mar.

Período de Marea

Intervalo de tiempo que transcurre entre el paso de dos cruces ascendentes del nivel de agua en la onda de marea con el nivel medio del mar.

Proa

Parte delantera de un buque.

Popa

Parte trasera de un buque.

Probabilidad de excedencia

Probabilidad de que una variable exceda de un valor determinado.

Profundidad de agua

Altura de agua existente en un área.

Puerto deportivo

Se considera puerto deportivo a aquella instalación que cuenta con una zona de agua abrigada mediante diques u otras obras exteriores, que permite el atraque permanente de embarcaciones deportivas y de recreo y que dispone de una superficie terrestre contigua dotada de servicios e instalaciones náuticas.

Puntal

Altura del casco del buque desde la quilla hasta la cubierta principal, medida en las bandas en la cuaderna maestra.

Régimen de excedencias

Régimen de excedencias de una variable es la función de distribución que relaciona los valores máximos previsible de una variable con su probabilidad de no excedencia en un período determinado.

Régimen extremal

Régimen extremal de una variable es la función de distribución del valor extremo de la variable, considerando un solo valor representativos del intervalo de tiempo considerado.

Régimen medio

Régimen medio de una variable es la función de distribución de la variable en un intervalo de tiempo (año, estación, mes, etc.).

Remolcador

Embarcación auxiliar para la navegación y maniobras de los buques y otros elementos flotantes.

Resguardo de Seguridad

Valor en el que debe incrementarse al dimensionamiento efectuado, para tomar en consideración efectos no previstos en el cálculo.

Riesgo admisible

Probabilidad de que se produzca al menos un fallo (contacto, varada, impacto o colisión) de al menos un buque durante la vida útil de la fase del proyecto que se analice.

Riesgo de destrucción total

Riesgo de presentación de daños que afecten significativamente a la operatividad del área que se considere.

Riesgo de inicio de averías

Riesgo de presentación de daños que no afecten significativamente a la operatividad del área que se considere.

Señalización

Disposición en las Áreas de Navegación y Flotación de las señales adecuadas para que sirvan de guía a los usuarios.

Tenedero

Fondos del mar en los que pueden hacerse firmes las anclas de los buques.

Tiempo de inoperatividad

Tiempo durante el cual un Área permanece total o parcialmente fuera de servicio para determinadas operaciones de buques, por presentarse condiciones climáticas superiores a las establecidas como Condiciones Límites de Operación.

Unidad de altura

Altura de la marea sobre el nivel medio del mar los días de mareas vivas equinocciales, cuando la declinación de la luna es nula y ésta y el sol están a sus distancias medias de la tierra.

Varar

Encallar una embarcación.

Vida útil

Duración de la fase de servicio.

Vida útil de una fase de proyecto

Duración de la fase de proyecto que se considera.

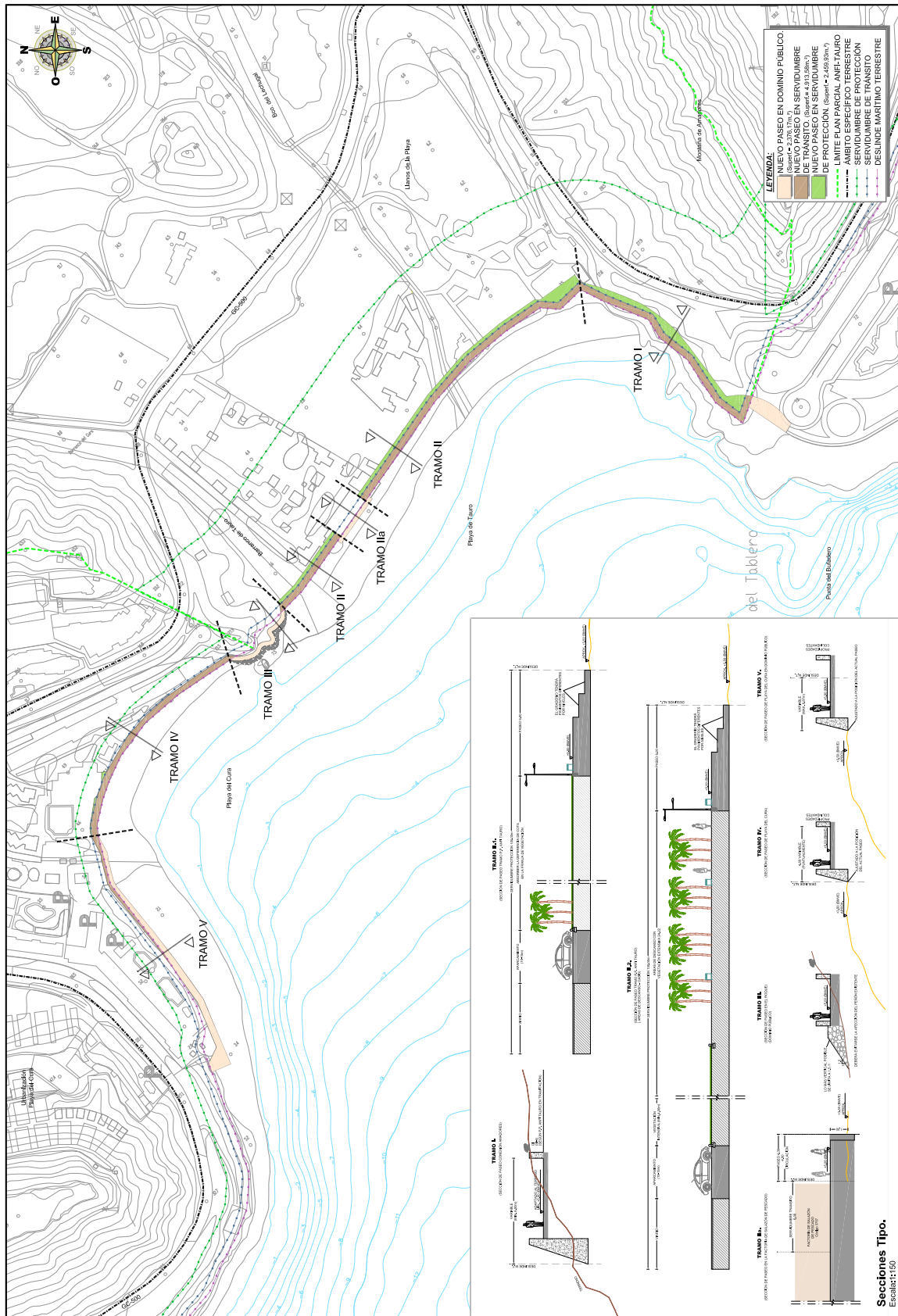
Zona de varada de emergencia

Zona predeterminada a la que se dirige un buque en caso de que el tipo y grado de emergencia que sufra, aconseje varar para evitar daños mayores.

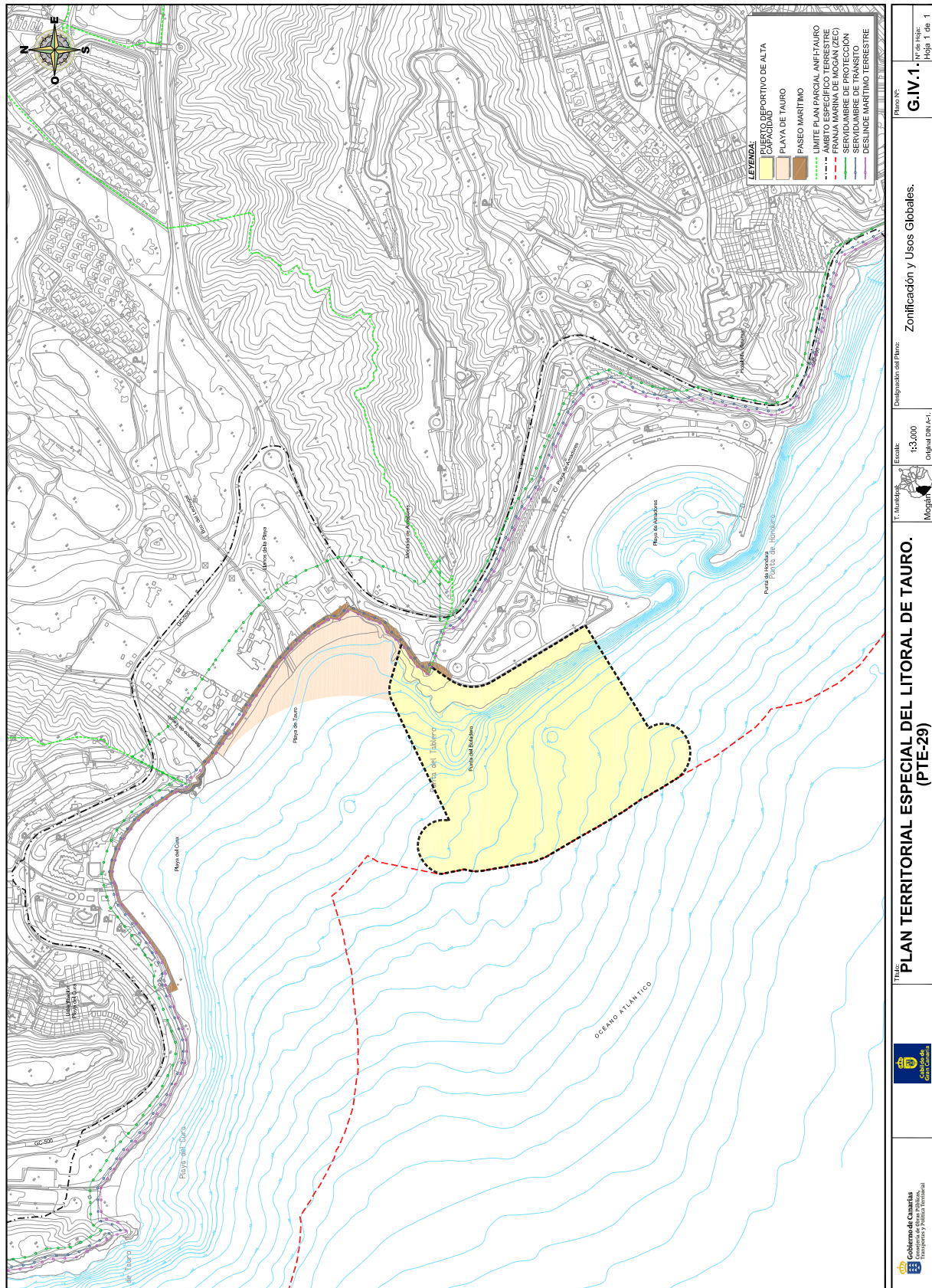
ANEXO II

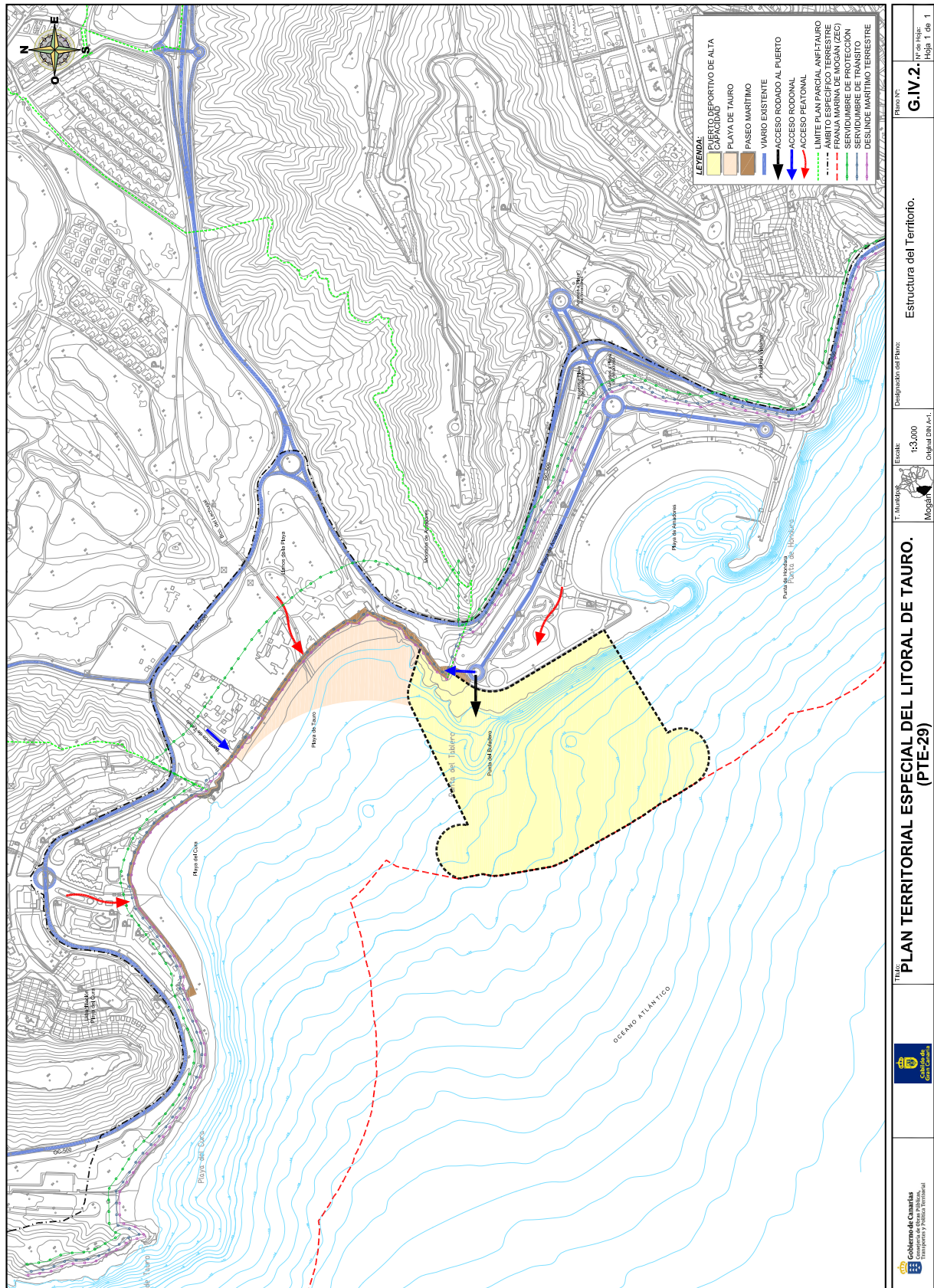
PLANOS CON EFICACIA NORMATIVA.

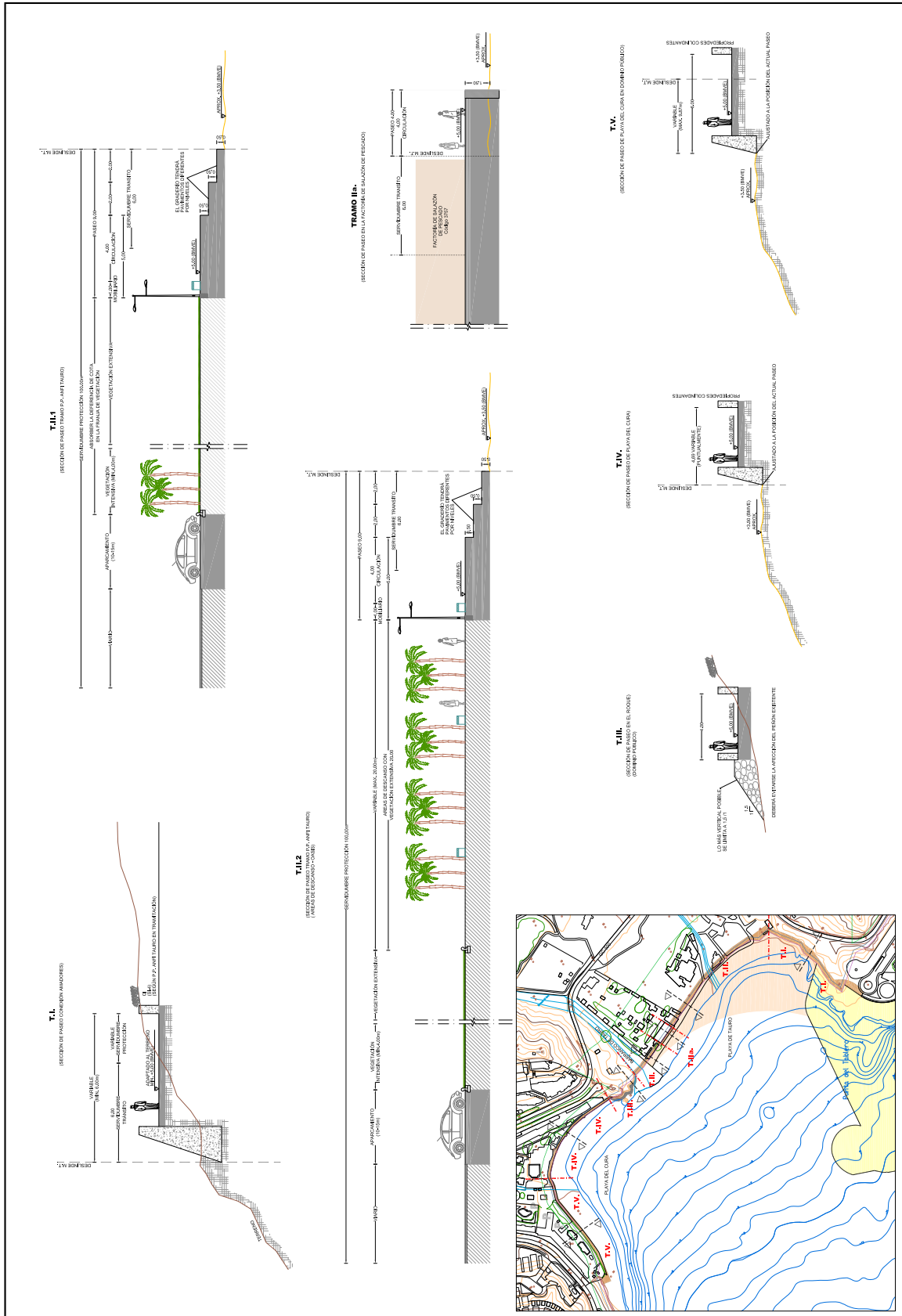
- Paseo marítimo (Plano nº G.I.2).
- Zonificación y usos (Plano nº G.IV.1).
- Estructura del territorio (Plano nº G.IV.2).
- Secciones tipo paseo (Plano nº G.IV.3).
- Zonificación acústica (Plano nº G.IV.4).



T. Municipal: Mogán		T. Municipal: Mogán	
Escala: 1:1.500		Escala: 1:1.500	
Original: DIN A3		Original: DIN A3	
Designación del Plano: Ordenación Paseo Marítimo.		Designación del Plano: Ordenación Paseo Marítimo.	
Plano Nº: G.I.2.		Plano Nº: G.I.2.	
Nº de Hoja: 1 de 1		Nº de Hoja: 1 de 1	
TÍTULO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL LITORAL DE TAURO. (PTE-29)			
Secciones Tipo. Escala: 1:50			







PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL LITORAL DE TAURO. (PTE-29)	Escala: 1:1.000 Original D.N.I.-I. Mogán	Orignador del Plan: Secciones tipo del paseo.	Plano N.º G.IV.3. N.º de Hoja: Hoja 1 de 1

