

**ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA CELEBRADA POR
EL AYUNTAMIENTO PLENO DE PAJARA EL
DÍA 25 DE FEBRERO DE 2010.**

ASISTENCIA.

- Alcalde Presidente:

Don Rafael Perdomo Betancor.

-Concejales:

D. Juan Tomás Armas Alonso.

D. Pedro Armas Romero.

Dña. Rosa Bella Cabrera Noda

D. Ramón Cabrera Peña.

D. Lázaro Cabrera Rodríguez.

Dña. Raquel Dacasa Gonzalves.

D. Carlos González Cuevas.

D. Antonio Jiménez Moreno.

D. Antonio Olmedo Manzanares.

D. Pedro Pérez Rodríguez.

D. Aniceto Rodríguez Rodríguez.

Dña. Pilar Saavedra Hernández.

D. Farés Sosa Rodríguez.

D. Jesús M. Umpiérrez Cano.

AUSENTES:

D. Blas Acosta Cabrera, habiendo excusado su ausencia a la Presidencia por encontrarse en el ejercicio de su función representativa.

Dña. Ruth Lupzik, habiendo excusado su ausencia a la Presidencia por motivos de enfermedad.

SECRETARIO GENERAL.

Don Antonio J. Muñecas Rodrigo.

En Pájara, y en el Salón de Sesiones de la Casa Consistorial, siendo las doce horas del día veinticinco de febrero de dos mil diez, se reúne el Pleno de la Corporación Municipal bajo la Presidencia del Sr. Alcalde titular, Don Rafael Perdomo Betancor y con la asistencia de los Señores Concejales que al margen se expresan, al objeto de celebrar sesión extraordinaria y en primera convocatoria, para la que habían sido convocados previa y reglamentariamente, por Decreto de la Alcaldía nº 678/2010, de 22 de febrero.

Actúa de Secretario el titular de la Corporación, Don Antonio J. Muñecas Rodrigo, que da fe del acto.

A efectos de votación, se hace constar que la Corporación está integrada por diecisiete miembros de hecho y de derecho, incluido el Alcalde-Presidente.

Válidamente constituida y abierta la sesión por la Presidencia, seguidamente se entra a conocer los asuntos incluidos en el Orden del Día:

PRIMERO.- APROBACIÓN, SI PROCEDE, ACTA PRECEDENTE.

Se trae para su aprobación el borrador del acta correspondiente a la sesión extraordinaria celebrada el 28 de enero de 2010, de carácter extraordinario.

Formulada por la Presidencia la pregunta de si algún miembro de la Corporación tiene que formular alguna observación al borrador del acta en cuestión, Don Antonio Olmedo Manzanares, portavoz del Grupo Mixto-PP, señala que Don Blas Acosta Cabrera se ausentó sin la venia del Sr. Alcalde, circunstancia que no debe volver a ocurrir y que debió ser recogido en el acta de la sesión tal como aconteció.

Sometido a votación el borrador en cuestión, incluida la observación apuntada por el portavoz del Grupo Mixto-PP, Don Antonio Olmedo Manzanares, el Pleno, por unanimidad de los miembros presentes, aprueba el acta de la sesión celebrada el día 28 de enero de 2010, de carácter extraordinario.

SEGUNDO.- SUGERENCIAS PROPUESTAS POR EL AYUNTAMIENTO DE PÁJARA EN RELACIÓN AL AVANCE DE LA REVISIÓN DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE FUERTEVENTURA (PIOF).

Dada cuenta al Ayuntamiento de Pájara del trámite de información pública abierto por el Cabildo Insular de Fuerteventura, así como la ampliación del mismo, en relación al avance de la Revisión del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (PIOF).

Resultando: Que en sesión plenaria de fecha 28 de enero de 2010, se propone dejar el asunto sobre la mesa y fijar una reunión con los portavoces municipales y todos los Concejales que quieran asistir, con el fin de unificar la propuesta de los grupos y los técnicos.

Vista la propuesta unificada (técnicos y grupos políticos), de fecha ____ de febrero de 2010, que reza literalmente:

“SEGUNDO.- SUGERENCIAS PROPUESTAS POR EL AYUNTAMIENTO DE PÁJARA EN RELACIÓN AL AVANCE DE LA REVISIÓN DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE FUERTEVENTURA (PIOF).

Dada cuenta al Ayuntamiento de Pájara del trámite de información pública abierto por el Cabildo Insular de Fuerteventura, así como la ampliación del mismo, en relación al avance de la Revisión del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (PIOF).

Resultando: Que en sesión plenaria de fecha 28 de enero de 2010, se propone dejar el asunto sobre la mesa y fijar una reunión con los portavoces municipales y todos los Concejales que quieran asistir, con el fin de unificar la propuesta de los grupos y los técnicos.

Vista la propuesta sometida a la consideración de la Comisión Informativa municipal y dictaminada favorablemente por ésta en sesión de fecha 25 de febrero de los corrientes, que reza literalmente:

***“PROPUESTA DE FORMULACIÓN DE SUGERENCIAS Y ALTERNATIVAS AL AVANDE DE LA REVISIÓN DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE FUERTEVENTURA QUE SE SOMETE A LA CONSIDERACIÓN DE LA COMISIÓN INFORMATIVA MUNICIPAL Y RESULTANTE DE LAS PROPUESTAS CONTENIDAS EN INFORME DEL ARQUITECTO MUNICIPAL, DEL ARQUITECTO TÉCNICO MUNICIPAL Y DE LAS FORMULADAS POR EL GRUPO DE COALICIÓN PARA SU TOMA EN CONSIDERACIÓN POR EL PLENO Y SU ULTERIOR APROBACIÓN.*”**

PRIMER BLOQUE.- SUGERENCIAS Y ALTERNATIVAS GLOBALES

Asunto: SUGERENCIAS AL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE FUERTEVENTURA. (DOCUMENTO DE AVANCE)

Con fecha 30 de octubre de 2009 (BOC 213 de 2009) se publicó anuncio de 30 de septiembre de 2009 relativa a la aprobación del Avance de la Revisión y adaptación del PIOF junto con el informe de sostenibilidad ambiental de dicho Plan, por el que se somete a trámite de participación pública por plazo de tres meses. al efecto de que las administraciones interesadas puedan formular las sugerencias que estimen pertinente.

En ejercicio del citado derecho de participación, y dentro del periodo conferido al efecto, el Ayuntamiento de Pájara se persona en el expediente y formula el presente escrito de SUGERENCIAS, con propuestas alternativas de ordenación, sin perjuicio de que, durante los subsiguientes trámites de cooperación institucional, se puedan aportar o consensuar aspectos complementarios. Todo ello, con base en los siguientes antecedentes y fundamentos jurídicos, señalando las alternativas o añadidos propuestos.

ANTECEDENTES

1. El documento de Avance del PIOF, con la calificación de borrador, fue incorporado en la página web del Cabildo Insular y aprobado por el Pleno del Cabildo Insular de Fuerteventura en sesión celebrada el día 17 de septiembre de 2009.
2. Analizado el documento de Avance del PIOF, se han detectado una serie de aspectos que inciden sobre la ordenación urbanística del municipio de Pájara y que cabe estimar susceptibles de modificación y, en algunos casos, de corrección.
4. Las modificaciones propuestas afectan, fundamentalmente, a determinaciones de la Normativa y de los Planos de Ordenación que conviene clarificar o matizar con el objeto de establecer una plena correspondencia y coordinación en el documento analizado y la ordenación urbanística que se contempla en la Revisión del Plan General de Ordenación de Pájara en trámite.

Las correcciones, por su parte, se refieren a elementos que se estiman erróneos o susceptibles de actualización.

Sugerencias sobre la Memoria

- Se trata de un documento meramente informativo y sin efectos vinculantes.
- Aún así, se han detectado un número significativo de imprecisiones y datos erróneos en relación con el municipio de Pájara (debido, entre otras razones, a tomar como base el documento de Avance de la Revisión del Plan General en trámite, redactado en 2002, cuando se han elaborado dos documentos para aprobación inicial y uno posterior de aprobación provisional redactado en 2008 con datos más actualizados).

Se estima la conveniencia de corregir tales imprecisiones de la Memoria con la finalidad de que se pueda establecer un diagnóstico correcto, en referencia al análisis riguroso de la realidad de los establecimientos turísticos existentes y en funcionamiento, la población real de los diferentes núcleos del municipio, así como de los instrumentos de desarrollo.

- En la introducción al documento de Ordenación (Vol.I Tomo1) se menciona que el PIOF representa la adaptación a las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, asumiendo la ordenación establecida por los Planes Territoriales Especiales de ámbito insular como el Plan Territorial Espacial de Ordenación Turística Insular de Fuerteventura (PTEOTIF). No obstante, hay que recordar que el PTEOTIF no está aprobado al día de hoy, precisamente y entre otras cuestiones porque no contempla los diferentes factores que debe contener el estudio de capacidad de carga tal y como establece la DOT 25. Al respecto, la Resolución de 17 de diciembre de 2009 de la Dirección General de Ordenación del Territorio (BOC nº 4 de 8 de enero de 2010), hace público el acuerdo de la COTMAC de 30 de noviembre de 2009, en la que deja en suspenso la aprobación definitiva del PTEOTIF hasta tanto no se corrija una serie de cuestiones de la Memoria Ambiental del citado instrumento de ordenación. Así mismo, se acuerda repetir el trámite de consulta e información pública debido a las modificaciones que se han introducido en el documento normativo.

Se estima conveniente que la ordenación turística que se plantea para la Isla y que afecta directamente al municipio de Pájara, de acuerdo a la DOT 8, defina un modelo turístico de la isla con los objetivos, criterios y determinaciones contenidas en las Directrices de Ordenación del Turismo. Por tanto, debe ser el Plan Insular de Ordenación, como instrumento de ordenación del territorio y de los recursos naturales el instrumento que debe establecer las determinaciones a las que deberá ajustarse el PTEOTIF, y no al contrario, según propugna el documento de Avance del PIOF, que asume la ordenación establecida por un Plan Especial Territorial que ni siquiera está aprobado. La DOT 25 establece que la capacidad de carga habrá de ser considerada y analizada en los instrumentos de planeamiento que prevean la ocupación del suelo y en particular en los planes insulares. Por ello, la ordenación y el crecimiento turístico de la Isla requiere previamente que se realice de forma objetiva la evaluación de los factores determinantes de la capacidad de carga, especialmente en las zonas turísticas existente y de nuevo crecimiento.

- Entre los objetivos y criterios generales que establece el documento de Ordenación (VOL I Tomo 1), se propone diversificar la economía insular, de modo que la sobredimensionada actividad constructiva e inmobiliaria se equilibre con el desarrollo progresivo de actividades de servicios, innovación y nuevas tecnologías, asociadas al campo de las energías renovables, propiciando un incremento del peso de las energías renovables en el marco energético insular.

Se estima conveniente reconsiderar en el término municipal de Pájara la delimitación de la categoría del suelo que permita el establecimiento como uso compatible de la producción de energías renovables. (zona B.b.1.3 y B.b.2).. En el plano de zonificación ambiental y áreas de regulación homogénea (Plano O.1), se aprecia un desequilibrio manifiesto en este sentido con respecto al resto de la isla.

Entre los objetivos y criterios de la ordenación territorial insular, se propone la configuración de un territorio equilibrado organizado en un conjunto de centralidades que permitan el acceso de todos los ciudadanos a unos servicios eficientes y el desarrollo endógeno de las áreas rurales, controlando y reorganizando los asentamientos rurales y agrícolas definidos por el planeamiento municipal. Con respecto

a la localización de los centros y áreas de concentración de servicios y logística turística se propone la localización de tres entornos (en el Puerto propuesto en La Hondura) y en el entorno al Aeropuerto, ambos en el término municipal de Puerto del Rosario, y un tercero en el enclave de la FV-2 y la conexión Tuineje-Gran Tarajal.

Se estima conveniente establecer la localización de un nuevo centro de producción de servicios en el entorno al istmo de la Pared, cercano al suelo de Protección Territorial propuesto. El sector turístico y de servicios de la zona sur de la isla, que afecta directamente al municipio de Pájara por lo extenso de su territorio, requiere y demanda un área de concentración de servicios y logística que se ajusta perfectamente a los objetivos propuestos en la ordenación territorial insular

Uno de los objetivos propuestos por la ordenación territorial insular es la de cualificar los núcleos interiores como centros de regeneración e innovación de actividades económicas rurales, bien sean derivadas de la agricultura, la ganadería, la artesanía o la cultura popular. Se establecen estos objetivos con la finalidad última de diversificación de las modalidades de turismo y el reequilibrio territorial insular, impidiendo la tendencial marginación del espacio interior frente al desarrollo acelerado del corredor costero

Se estima conveniente potenciar la actividad agrícola y ganadera en la zona interior del municipio de Pájara en aquellos suelos que sean compatibles con tal ordenación, posibilitando el mantenimiento y desarrollo de aquellas zonas agrarias que ya estaban recogidas en el PIOF vigente. Se debería corregir los planos de zonificación terrestre y marina, donde se contemple las subzonas Bb de Aptitud Productiva tal y como estaban en el PIOF vigente y, en su caso, redelimitar estas zonas, de manera que se recoja las viviendas en los asentamientos agrícolas existentes y vinculados a explotaciones agrarias. Sin entrar en comparaciones, sólo hay que ver el plano de zonificación ambiental de la Isla, para comprobar cómo en la zona norte de la Isla (Puerto del Rosario y La Oliva) la existencia de zonas con valor natural dominante Zona Ba, pierden los criterios por los que fueron definidos en el PIOF vigente y pasan a tener la categoría de suelo de Aptitud Productiva en sus diferentes subcategorías. Sin embargo en el municipio de Pájara se produce el efecto contrario, es decir, suelos que estaban categorizados como de Aptitud Productiva, Rústico Común ó áreas con edificación dispersa, pasar a la categoría de Protección Paisajística. Estas modificaciones en los usos del suelo rústico, no están justificadas en el PORN, por lo la discrecionalidad que se le atribuye al planificador para establecer la ordenación del suelo rústico, pasa a convertirse en arbitrariedad en las decisiones adoptadas.

En el documento referido al Programa de Actuación (VOL III), se hace referencia de forma permanente al Decreto 35/1995, por el que se aprobó el Reglamento de contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento, que ha sido derogado por 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. Analizados los diferentes textos carácter informativo y normativo que componen el documento de Avance de revisión y adaptación del PIOF, se detecta que este documento no menciona en ningún apartado y, por tanto, no se adapta a las determinaciones de la Ley 6/2009,

Se estima conveniente, para evitar que el documento caiga en saco roto por incumplimiento con la vigente Ley 6/2009 en vigor desde el pasado 12 de mayo de 2009 (BOC nº 089), que por el equipo redactor se plantee la adecuación a la citada ley, y las modificaciones al documento que ello supone, ya que algunas determinaciones que se plantean en la ordenación del territorio insular tendrán que ser modificadas y adaptadas a esta ley.

En la documentación relativa a información y diagnóstico, se detecta la ausencia de un estudio de evaluación de los factores determinantes de la capacidad de carga de la isla y, especialmente en las zonas turísticas. La Directriz 25.2 de la Ley 19/2003 por la que se aprueban las directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo, establece "...La determinación de la capacidad de carga integrará un documento dentro de los instrumentos de planeamiento, y se fundamentará, al menos, en los siguientes factores relevante: Capacidad ecológica, capacidad social, capacidad paisajística, capacidad de las infraestructuras de accesibilidad y otras existentes, capacidad del mercado, disponibilidad de recursos tecnológicos, disponibilidad de recursos turísticos, fundamentadas en un inventario valorado. Afeción a recursos naturales existentes.

Se estima conveniente disponer de un documento de evaluación de la capacidad de carga del territorio insular y especialmente en las zonas turísticas, donde se contemple y se maneje de forma objetiva una descripción detallada de los indicadores que permitan el cálculo de la capacidad de carga. Este documento debe estar integrado en la documentación del Plan Insular y debe ser considerado a la hora de prever la ocupación del territorio.

-Dado que los Planes Parciales aprobados en el Municipio de Pájara fueron redactados cada uno de ellos como proyectos unitarios, se sugiere que se clasifiquen como áreas de ZT/R a desarrollar en el futuro, para conseguir que no queden zonas inacabadas, que producen una imagen negativa en el territorio.

- Se propone mantener todos los Planes Parciales en vigor en el PGO de 1.989.

-Se propone seguir apostando por Hoteles de 5* frente a la aparición de Apartamentos.

-Se propone la planificación a nivel insular de equipamientos de Golf, actuando para conseguir que se ejecuten los que estaban planificados.

- Se propone la redacción del PORN marino, reubicando los LICs para que no interfieran con las necesidades de implantación de los Puertos en el litoral.

- Se propone que se contemple la ubicación de un Camping en la Península de Jandía.

- Se propone contemplar un Mirador en el Valle de Los Canarios.

En el documento de Avance del PIOF se establece un desequilibrio manifiesto y difícilmente explicable en lo que a la capacidad alojativa máxima de crecimiento para el horizonte temporal que propone el PIOF. Así, mientras que para la Oliva se propone un crecimiento de 24.413 unidades alojativas, en Tuineje se propone un aumento de 11.371 plazas y para el municipio de Pájara el crecimiento previsto es de 6.705, contabilizando plazas que ya están autorizadas. Si este ritmo de crecimiento se produce, estaremos en la paradoja de que en los próximos nueve años aparecerán en el mercado turístico de Fuerteventura unas 44.000 nuevas plazas alojativas, casi las mismas que han generado en el municipio de Pájara en los 40 años que lleva de desarrollo turístico.

En el documento existen datos difícilmente entendibles, a no ser que se expliquen y clarifiquen, como las 129.899 plazas que recoge la Matriz Síntesis de Planeamiento Insular (página 39 del Volumen I Tomo 4 de Ordenación). No es justificable tampoco la aparición de un suelo urbano consolidado residencial en Nuevo Horizonte donde no existe urbanización alguna ni se le espera. Tampoco es justificable la aparición de 14.694 nuevas camas en el entorno de Parque Holandés, amparándose en antiguos SAU que no se llegaron a desarrollar, y por tanto, pasarían a formar parte del suelo rústico.

Es asombrosa la capacidad para crear falsos argumentos que justifiquen la eliminación de algunas áreas y la inclusión de otras. Es tan grande la maraña legislativa generada desde la influencia de lo políticamente correcto aliñada a unas gotas de ecologismo militante, que se hace prácticamente imposible llevar a cabo cualquier proyecto industrial por muchas bondades que tenga para la colectividad; si no fuera por la Ley de Medidas Urgentes (que no contempla este documento de Avance) que trata de racionalizar el caos existente y abrir nuevas puertas. De lo contrario, habría que pensar en echar el cierre a nuestra economía y tirar la llave al mar.

-Se propone la posibilidad de que sea compatible la pesca recreativa en el Puerto de Morro Jable.

-Se propone añadir el Mirador del Valle de los Canarios en el municipio de Pájara dentro de la red de Senderismo y miradores de carácter insular. MR-3.

B-Modificaciones sobre la Normativa

La Ley 6/2009 de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, modifica el apartado 3 del Anexo de Reclasificación de los Espacios Naturales del TR-LOTENC´00, en la descripción del F-3 Parque Natural de Jandía, que queda como sigue:

“3. La localidad de Puerto de la Cruz y el asentamiento rural preexistente de Cofete se considerarán compatibles con el Parque con carácter excepcional”.

AYUNTAMIENTO DE PAJARA

OFICINA TECNICA

VOLÚMEN I ORDENACIÓN

TOMO II ORDENACIÓN TERRITORIAL

EL MODELO TERRITORIAL Y SUS ALTERNATIVAS

LA ESTRATEGIA DE TRANSFORMACIÓN TERRITORIAL

-En el Documento de Avance del PIOF se realiza un análisis comparativo de tres diferentes estrategias de transformación territorial, cada una de las cuales se conforma en torno a la evolución esperada de dos factores: el tamaño de la población residente y el número de plazas alojativas turísticas.

Al respecto, se dice textualmente “... Ambos son la base de la estructura de cada modelo de ordenación, puesto que definen y dimensionan el resto de factores que acaban conformando el esquema de ocupación territorial de la isla a medio y largo plazo”.

De las tres alternativas analizadas, parece ser que el documento de Avance del PIOF apuesta por la Alternativa 1, por ser la que se corresponde con el plano de Ordenación y zonificación del Territorio (Plano de Ordenación O.1).

Si observamos el cuadro de la página 16 del documento, referido a las proyecciones demográficas según alternativas en la Segunda Periferia, aparecen en las diferentes Alternativas unas cifras de la población máxima esperada que son muy poco realistas y con una clara falta de rigor científico, con unos resultados de población máxima esperada tan absurdos que los remiten a una nota aclaratoria a pie de tabla. Esta nota aclaratoria al final de dicha tabla, reza lo siguiente: “..(*) La diferencia existente entre ésta cifra y la suma de la población actual y la previsión es debida a la falta de datos demográficos en algunas entidades de población”.

Según esto, si se ha partido de una base de datos errónea por falta de datos de la población actual y las previsiones de crecimiento, es indudable que las alternativas que se planteen para ser analizadas, conducirán a la definición de un Modelo de Ordenación Territorial de Fuerteventura falto de rigor y por tanto, de credibilidad. Al respecto, desde la Oficina Técnica de este Ayuntamiento ya se ha enviado al equipo redactor del PIOF los datos reales y actualizados de los parámetros de población y del número de plazas alojativas turísticas existentes en la actualidad..

Se propone, en resumen, que mientras no se disponga de datos correctos y actuales de la población residente y el número de plazas alojativas turísticas de todos los municipios de la Isla, no se apueste por

un modelo territorial de ámbito insular que pueda originar grandes desequilibrios en el futuro desarrollo social y económico de unos municipios respecto a otros.

-Se observan diferencias entre los datos de población y el número de plazas alojativas que se utiliza para determinar las alternativas, según se estudie un factor u otro. Por otro lado, los planos O.2.3.-1, O.2.3-2, O.2.4-1 y O.2.4-2 que define el Modelo Territorial de las Alternativa 1 y Alternativa 2, referido al crecimiento poblacional previsto y la capacidad máxima alojativa prevista, contempla unas cifras de habitante actuales y crecimiento propuesto que no guardan relación con los factores analizados en la Memoria de Ordenación Territorial. Se llega a plantear un crecimiento, a todas luces absurdo, de decrecimiento poblacional de 2.429 habitantes en Costa Calma para el horizonte temporal previsto en el PIOF. Se observa así mismo que hay un baile de cifras en lo que a los municipios de Pájara y La Oliva respecta, no coincidiendo las cifras descritas parcialmente en cada núcleo con las totales del municipio, y mucho menos con las tablas que figuran en la Memoria escrita de Ordenación Territorial (pag. 16 y 27 de la memoria).

Se propone revisar y modificar los datos que se están manejando, ya que de lo contrario, cualquier alternativa que se proponga como modelo territorial para Fuerteventura, puede quedar invalidada por partir del análisis de factores que manejan datos erróneos.

ANÁLISIS AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS

IDENTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES POTENCIALMENTE DE IMPACTO

GENERADORAS

SUELO (página 29)

-Se define la Alternativa 1 como el modelo territorial que se corresponde con una nueva estrategia de ordenación territorial de carácter más restrictiva en cuanto a ocupación del suelo que los planeamientos municipales en vigor, e incluso que el actual PIOF".

Se define la Alternativa 2 como el modelo territorial que respeta y asume como propios los desarrollos previstos por el planeamiento municipal en tramitación, de carácter y pretensiones más expansivas que la anterior.

Sin embargo, en el punto 1.2.2 *Análisis y justificación de las alternativas seleccionadas expresando sus efectos sobre el medio ambiente y su adecuación a los criterios y objetivos ambientales*, se establece una tabla comparativa de los requerimientos de ocupación del suelo según alternativas, donde resulta que la Alternativa 1 requiere de un aumento de la ocupación del territorio insular de 767,93 ha (7.679.300 m²) respecto a la Alternativa 2.

Se propone que se reconsidere la Alternativa 2 como modelo territorial insular, ya que respeta y asume como propios los desarrollos previstos por el planeamiento municipal en tramitación, y además, es menos expansivo que la Alternativa 1.

ENERGÍA ELÉCTRICA (página 33)

-Se describe un cuadro del consumo actual y estimado de energía en GWh, de todos los municipios de la Isla. En la actualidad, el municipio de Pájara es el que más energía eléctrica consume, incluso por encima del municipio capitalino de Puerto del Rosario. Ello se debe a la infraestructura hotelera y residencial existente en Pájara. Sin embargo, con la Alternativa 1 propuesta como modelo territorial insular, el municipio de Pájara pasaría a ser el 4º municipio en cuanto a la cantidad de energía eléctrica consumida en Fuerteventura en el horizonte de los próximos 10 años. En términos comparativos, Pájara es el municipio al que se le estima un menor aumento en el consumo de energía eléctrica, con diferencias tan

importantes como que se prevé para La Oliva un aumento del consumo de 4,25 veces al previsto para Pájara, ó de un crecimiento para Puerto del Rosario de 3,22 veces el previsto para Pájara. En la página 35 del documento se mencionan una serie de conclusiones obtenidas del análisis de los datos expuestos. Las conclusiones llegan a justificar que el consumo de energía eléctrica en Fuerteventura se duplicará en los próximos 10 años, que pasará de 509 GWh a 1.085 GWh, debido sobre todo a un incremento de forma significativa en los municipios eminentemente turísticos de La Oliva y Antigua, además de Puerto del Rosario al que se le prevé un consumo de más del doble del actual. Sin embargo, no se menciona para nada el estancamiento en el consumo eléctrico en el municipio de Pájara para el horizonte temporal previsto de los próximos años.

Se propone un análisis y una justificación de las causas que determinan un estancamiento en el consumo energético en el municipio de Pájara y un consumo desenfrenado en el resto de los municipios de la Isla, a excepción de Betancuria que por sus condiciones específicas no requiere mayor análisis.

RESIDUOS, AGUA DE ABASTO Y AGUAS RESIDUALES

-Consecuentemente con los datos de crecimiento poblacional previstos en la Alternativa 1 propuesta como modelo de desarrollo, se genera un volumen de residuos, agua de abastos y residuales en el norte de la Isla, que nada tienen que ver con las previsiones de crecimiento de la población para el horizonte temporal propuesto por el PIOF. El resultado de partir de datos erróneos lleva a conclusiones de crecimiento totalmente disparatadas y poco realistas.

Se propone un análisis y una justificación de las causas que determinan un crecimiento desmesurado (sin la previsión de las infraestructuras necesarias para ello) del volumen de residuos y el consumo de agua de abasto que se generará en el municipio de La Oliva, donde se prevé un volumen de generación de residuos que aumenta hasta 5 veces el volumen actual que se genera en tn/día.

EL MODELO TERRITORIAL ELEGIDO

JUSTIFICACIÓN DE LA PREVISIÓN DE LOS OBJETIVOS Y CRITERIOS DEL PLANEAMIENTO DE ÁMBITO SUPERIOR (página 43)

Los objetivos y criterios generales que se describen en el VOLUMEN I TOMO 1 de Ordenación y los descritos en la pag 43 del TOMO 2, son aplicables en su totalidad al municipio de Pájara. No ocurre lo mismo con el resto del territorio insular, donde los criterios de racionalidad en la ocupación del territorio y el consumo de recursos no se corresponde con los objetivos y criterios propuestos en el documento de Avance del PIOF.

-Se propone un modelo territorial que sea consecuente con los objetivos que se persiguen.

SIITEMA TERRITORIAL INSULAR

2.2.1.1.4 Núcleos IV (pag 46)

NÚCLEOS RESIDENCIALES URBANOS Y RURALES

-Núcleos IV-1. Núcleos Urbanos

-De acuerdo a la Directriz 53 de las Directrices de Ordenación, se agrupan los diferentes Núcleos Urbanos insulares en función de sus características, correspondiendo a la categoría de Núcleos IV-1, aquellos núcleos con centros de servicios limitados a su propia población, cuyo suelo ha sido clasificado como urbano por los Planes Generales de Ordenación. Se mencionan los diferentes núcleos urbanos de esta categoría existentes en todos los municipios a excepción de Pájara.

Se propone la inclusión en el cuadro de la página 46 referida a Núcleos IV-1. Núcleos Urbanos, los núcleos urbanos de La Lajita, Costa Calma, Puerto de la Cruz, Toto, La Pared y Ajuy, pertenecientes al municipio de Pájara, por estar clasificados como urbanos por el PGO.

-Núcleos IV-2. Núcleos Rurales

Dentro de la subcategoría de núcleos rurales de población, en el municipio de Pájara se mencionan los siguientes: Mézquez, Tetui, Bárgeda, El Cardón y Las Hermosas.

Se propone la inclusión de los núcleos rurales de Tarajal de Sancho, Buen Paso y Cofete (por la Disposición Adicional Novena apartado 4 de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación Territorial).

ZONAS INDUSTRIALES Y TERCARIOS (pag 48)

-Al respecto, y con carácter municipal, el documento de Avance del PIOF establece *"...El planeamiento municipal preverá para el resto del territorio pequeñas bolsas industriales de carácter local, pero que en ningún caso alcanzarán la importancia y dimensión precisa para tener importancia a nivel insular"*.

Por su parte, la matriz de usos y actividades del suelo insular que establece el Avance del PIOF, solo permite la implantación futura del uso industrial y terciario en el ámbito municipal en las categorías B.b.2 (Suelo Rústico de Protección Territorial) y D.2.4 (Suelos urbanizables Industriales y Terciarios).

Se propone la inclusión en la ordenación territorial propuesta en el Avance del PIOF de los dos suelos de uso industrial y terciario previstos en el documento de Revisión del PGO de Pájara,, concretamente el SUSNO 1.26 (Monte Redondo) y el SUSNO 3.5.1 (La Lajita 2 Industrial), como pequeñas bolsas industriales de carácter local con la categoría D.2.4 (suelo urbanizable industrial y terciario de ámbito local).

2.2.3 EL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

El sistema energético ante las alternativas de desarrollo territorial del PIOF (página 63)

-Se establece un cuadro del consumo de energía previsto por municipios en el horizonte temporal del PIOF. Las cifras que se manejan para los municipios de Pájara y Tuineje difieren de las propuestas en otro cuadro en la página 33 del mismo Tomo 2 de Ordenación Territorial.

Se propone que se corrijan estos errores y se aclare qué datos son válidos y cuales no.

2.2.3.1.10 El sistema de gestión de residuos ante las alternativas de desarrollo territorial del PIOF (páginas 72 y 73)

-Se establece un cuadro de generación de residuos urbanos por municipios para el horizonte temporal del PIOF. Las cifras que se manejan para los municipios de Pájara y Tuineje difieren de las reflejadas en otro cuadro en la página 36 del mismo Tomo 2 de Ordenación Territorial.

Se propone que se corrijan estos errores y se aclare qué datos son válidos y cuales no.

2.2.3.1.11 Infraestructura portuaria

La Red de Puertos de Interés Local (página 79)

D.- Diques de Abrigo de El Cotillo, Las Playitas y Tarajalejo

Se propone la inclusión como embarcaderos o diques de abrigo los de La Lajita y Ajuy.

2.2.3.1.21 sistema de comunicación Aérea de Segundo Nivel: Helisuperficies ó Helipuertos (página 103)
Se propone la inclusión de la Helisuperficie propuesta por el POG de Pájara a ubicar en el núcleo de Pájara, cerca del Cementerio.

2.2.3.1.25 El sistema de gestión de abastecimiento y generación de aguas residuales ante las alternativas de desarrollo territorial del PIOF (página 120)

-Se establece un cuadro de generación de demanda de agua (m³/día) y generación de aguas residuales por municipios para el horizonte temporal del PIOF. Las cifras que se manejan difieren de las reflejadas en otro cuadro en la página 40 del mismo Tomo 2 de Ordenación Territorial.

Se propone que se corrijan estos errores y se aclare qué datos son válidos y cuales no.

2.2.3.1.26 Plan Territorial Especial para el establecimiento de la Red de Infraestructuras radioeléctricas en espacio No Urbano de la Isla de Fuerteventura (página 126)

Se hace referencia a que en materia de telecomunicaciones, la isla de Fuerteventura cuenta con su propio instrumento de ordenación denominado Plan Territorial Especial para el establecimiento de la Red de Infraestructuras Radioeléctricas en espacio no urbano, conservando dicho Plan su validez y eficacia independiente, y sin perjuicio de su adaptación al presente PIOF. Este PTE establece un total de 41 elementos de antena, con una Red Primaria de Infraestructura Radioeléctrica conformada por 14 elementos, de los cuales 2 son de nueva creación (pág. 128), además de una Red Secundaria constituida por 27 elementos, 12 de ellos de nueva creación (pág. 129). Sin embargo, el Plano O.3.3 de *Ordenación de Infraestructuras energéticas y de Telecomunicaciones*, refleja un total de 51 elementos de antenas, con una numeración que nada tiene que ver con la dicha en la Memoria de Ordenación. Por otro lado, hay que aclarar que el citado PTEO para el establecimiento de la Red de Infraestructuras Radioeléctricas, no está aprobado al día de hoy, y por tanto no está en vigor. Este PTE cuenta con Aprobación Inicial del Cabildo de Fuerteventura de sesión plenaria de 28 de diciembre de 2007.

Se propone modificar este apartado, donde se aclare la situación de trámite actual de este PTE, y por consiguiente, que sea el propio PIOF como instrumento de ordenación de rango superior el que determine la Redes Insulares Primaria y Secundaria de Infraestructura Radioeléctrica, con la posibilidad de establecer normas directivas que desarrolle el PTE en trámite. Para ello es necesario corregir las discrepancias existente entre el plano de ordenación O.3.3 y los cuadros que aparecen en la memoria escrita.

DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS INSULARES DE SERVICIOS

EQUIPAMIENTO DOCENTE (página 132)

-Se plantea desde el Avance del PIOF como Equipamiento Docente la posibilidad de incorporar algún estudio universitario cuando la demande así lo justifique. Al respecto se menciona que estas instalaciones docentes se localizarían en Puerto del Rosario.

Se propone que, dado que se trata de un Equipamiento Estructurante de carácter insular, se localice en los Planos de Ordenación Territorial la ubicación del futuro Equipamiento Universitario.

-Actualmente hay en la Isla 9 Institutos de Enseñanza Secundaria: 2 en la Comarca Norte (La Oliva y Corralejo), 4 en la Comarca Centro (en Puerto del Rosario), 2 en la Comarca Sur (en Gran Tarajal) y 1 en la Comarca Península de Jandía, en Morro Jable, que según el Avance del PIOF, se consideran suficientes para atender a toda la Isla. Esta afirmación no es coherente con los datos reales de población en el sur de

Fuerteventura, y contradice los propios objetivos y criterios generales que determina el documento de Avance , que establece el *Impulsar un sistema territorial equilibrado y articulado*, donde se evite la marginación de la Comarca de las Zonas Interiores de Betancuria y Pájara.

Se propone la inclusión dentro del sistema de Enseñanza Secundaria a nivel insular, la creación de un futuro IES en Pájara, que acogerá a los alumnos de la Comarca de Zonas Interiores (Betancuria, Vega de Río Palma, Pájara ,Toto, Mézquez, Bárgeda , Tetui y Ajuy).

Se propone también la creación de un futuro IES en Cañada del Río ó en La Lajita, con lo que quedaría dotado el sur de la isla del sistema básico de enseñanza.

Se propone así mismo la creación de un Centro Homologado para la impartición de Ciclos de Formación Profesional en Morro Jable.

Se propone la previsión de suelo para la implantación futura de un Colegio bilingüe.

EQUIPAMIENTO SANITARIO (PÁGINA 133)

Se propone la inclusión de un Hospital comarcal privado, concertado o público para la zona sur de la Isla, cuya ubicación estaría en el área Morro Jable- Pájara.

Se propone la creación de un Servicio de Urgencias en Morro Jable con todos los servicios las 24 h.

Se propone la creación de un Centro público de especialidades médicas en Morro Jable.

Se propone crear en la zona sur los recursos sociales de Toxicomanías (incluyendo suministro de metadona), Violencia de género, con la creación de vivienda de acogida, centro de Alzheimer, con la creación de un Centro de día. Residencia de mayores en Morro Jable.

EQUIPAMIENTO CULTURAL (PÁGINA 135)

-Se entienden desde el PIOF como *aquellos equipamientos cuya finalidad es mantener, estudiar y transmitir la cultura en sus distintas manifestaciones*. Así, proclama *que se deberá potenciar la red de Museos y –centros de Interpretación como complemento del resto de actividades turísticas, ya que puede ser una buena oferta para el tipo de visitante que se pretende captar, más respetuoso con las tradiciones y el medio ambiente*. Se hace una relación por comarcas de los distintos establecimientos que forman parte del equipamiento cultural a nivel insular. Se concluye al final de este apartado con lo siguiente: *No existen instalaciones de este tipo en la Península de Jandía, ni se consideran especialmente prioritarias*. Esta afirmación se contradice con los Objetivos de protección y mejora del Patrimonio natural y cultural, que dedine el documento de Avance en el VOLUMEN I TOMO 1 de Ordenación .

Se propone la inclusión del futuro Auditorio de Morro Jable como equipamiento cultural de importancia a nivel insular. Se propone también que se incluya, como complemento de las actividades turísticas los siguientes equipamientos culturales previstos por el PGO de Pájara: Centro de Interpretación Etnográfico en Barranco de Gran Valle, Museo del Mar en el Faro de Jandía, Museo del Saladar en Faro de Solana Matorral, Aula de la Naturaleza de Cofete (Casa Winter), Centro de Interpretación del istmo, Centro de Interpretación Arqueológica y Paleontológica de Jandía (La Pared), Centro de Información Ambiental de Montaña El Cardón, Centro de Interpretación Geológico y Paleontológico de Ajui, Jardín Botánico de Pájara y Aula de la Naturaleza.

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO (PÁGINA 137)

-Se propone la inclusión de la Escuela de Vela de Morro Jable (en construcción) que dará servicio a la comarca de la Península de Jandía.

Se propone la inclusión de la Ciudad Deportiva de Cañada del Río como servicio deportivo necesario en la Comarca sur y Península de Jandía, para la práctica deportiva durante todo el año de población residente y de turistas, enfocado también a la captación de deportistas de élite y equipos de diferentes disciplinas deportivas que quieran pasar la época invernal en la Isla.

AYUNTAMIENTO DE PAJARA

OFICINA TECNICA

DOCUMENTO DE ORDENACIÓN (VOLUMEN II)

TOMO 4: SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS.

A continuación se relaciona las infraestructuras que el documento de revisión del PGO de Pájara recoge como propuestas de ordenación en el suelo municipal y que deberían recogerse en los planos de Ordenación del sistema de infraestructuras del documento de revisión y adaptación del PIOF:

Corrección de errores al documento:

-Se deberá corregir la denominación de los artículos que componen el Tomo 4 correspondiente al Sistema de Infraestructuras, donde en el índice se enumeran los capítulos que componen este tomo desde el artículo 193 hasta el 223, en el desarrollo del texto normativo, los artículos se enumeran desde el 1 al 31.

-Se deberá corregir o aclarar los artículos 19 y 20, pertenecientes a las Infraestructuras Viarias, ya que se mencionan los planos denominados *OR-06 Plano de Ordenación Territorial* y *OR-07 Plano de Infraestructuras Viarias*. Se deberá aclarar por el equipo redactor se estos planos corresponden a los denominados *O.3.1.a Infraestructuras Viarias Carreteras* y *O.3.2 Infraestructura de Transporte*. Los mencionados planos OR-06 y OR-07 no están entre la documentación del documento del Avance del PIOF.

-El artículo 21 *Determinaciones para la Red Viaria Agrícola (NAD)*, establece en el apartado B) las condiciones para los accesos de uso residencial EN EL SUELO RÚSTICO DE Asentamiento Rural, *la prohibición de crecimiento a lo largo de caminos u otros fuera del perímetro de los Asentamientos Rurales delimitados, salvo a través de los mecanismos previstos en el PIOF. Su crecimiento deberá tender a su densificación interna*. De acuerdo al artículo 26 de la Ley 6/2009, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial, que modifica parte de la Directriz 63 de la ley 19/2003 de Directrices de Ordenación, no se puede establecer desde el PIOF como norma de aplicación directa (NAD), sino como Recomendación (R) lo concerniente a las determinaciones relativas a la delimitación y forma de crecimiento de dichos Asentamientos Rurales.

-El artículo 21 en su apartado C), relativo a las condiciones e intervenciones en accesos preexistentes en los suelos rústicos, el PIOF remite obligatoriamente a la obtención previa de la Calificación Territorial. No obstante, el artículo 4 de la Ley 6/2009, relativo al Régimen del suelo rústico, modifica el artículo 63 del TR-LOTENC-00 (Ley 1/2000, de 8 de mayo), donde incluye una nueva letra c) al apartado 2 del citado artículo 63, donde se menciona la no obligatoriedad de obtener la Calificación Territorial en las intervenciones en el suelo rústico de protección agraria en los que no estuviera expresamente prohibido por las determinaciones del PIOF, y, cuando tengan por finalidad el establecimiento o mejora de las condiciones técnico-económicas de explotación de la actividad agraria o ganadera.

1.-INFRAESTRUCTURA VIARIA

1.1.-Hay una propuesta desde el PGOU como remate del eje Norte-Sur en la zona de Morro Jable que plantea una conexión desde el enlace de "las Gaviotas" hasta el enlace de Morro Jable-El Ciervo, que pasaría en túnel, para luego prolongar otro tramo en túnel hasta llegar a una rotonda final en la zona de ampliación de Morro Jable (SUP 1).

1.2.-Hay un error en el trazado de la autovía en los planos PV-01 y PV-02 correspondiente al POIF del 2001 vigente. TOMO B3 (Planos de información del Sistema Territorial)

1.3.-Se propone un trazado alternativo a la FV-2 entre el cruce de Pozo Negro y el cruce de El Cuchillote, según acuerdo plenario del Ayuntamiento de Pájara. Esta alternativa fue aprobada el su día por el Pleno del Ayuntamiento de Pájara en sesión celebrada el 10 de febrero de 2006.

La propuesta alternativa se plantea de acuerdo a la Directriz de Ordenación 81 y siguientes.

La Directriz 86.3.b establece que la planificación de las infraestructuras desarrollará las alternativas que generen un menor impacto ambiental y supongan un menor consumo de recursos, incluido el suelo y los materiales. En particular se analizará la viabilidad de las nuevas infraestructuras, en contraposición a las alternativas de mejora de la eficiencia de infraestructuras existentes.

La Directriz 95.b establece como objetivo de las infraestructuras viarias la de asegurar la accesibilidad a todos los núcleos de la isla, con viarios adecuados a la función de cada una y con especial atención a las comarcas y zonas deprimidas.

En el supuesto que, una vez realizados los estudios previos del trazado definitivo del eje Norte-Sur a su paso por la zona de Pozo Negro, y si se desestimara esta propuesta por ser inviable económicamente, se propone que se ejecute una carretera de interés insular que siga el trazado propuesto, pero que pasaría a formar parte de la Red de Nivel Intermedio del sistema de infraestructuras viarias de la isla. Con ello se daría cumplimiento a la Directriz 95,b antes mencionada, y a los principios que propugna la Directriz 94 respecto a la red viaria.

1.4.- Se propone el trazado alternativo a la FV-2 a su paso por el valle de Tarajalejo hasta enlazar con el actual trazado de la FV-2 en la zona del Tablero de la Jaqueta ó Matas Blancas. Esta propuesta ha sido concensuada con el Ayuntamiento de Tuineja por ser un tramo que afecta a los dos municipios.

1.5- Se propone el asfaltado del tramo de camino rural que va desde Morro Jable hasta el Puertito de la Cruz y hasta Cofete. El asfaltado de esta vía rural atravesando el ENP de Jandía, limitaría el tránsito de vehículos exclusivamente a su paso por las mismas, al igual que ocurre en otros ENP. Por tratarse de una vía de interés insular que atraviesa un ENP, la financiación de su ejecución deberá estar recogida en el Estudio Económico Financiero del PIOF.

1.6- Se propone que la carretera FV-605 (Pájara- Costa Calma), perteneciente a la Red de Nivel Intermedio , y que el documento de Avance del PIOF denomina como Carretera de Interés Municipal, pase a denominarse FV-80 y forme parte de la Red de Carreteras de Interés Insular, ya que es una carretera que diariamente tiene más tráfico que lo que puedan tener las FV-30, FV-50, FV-56 ó FV-60 y es la principal vía de comunicación entre las zonas comarcales del interior (Betancuria y Pájara) con la zona sur de la Isla.

1.7- Se propone la inclusión del tramo de carretera que atraviesa la Urbanización de Costa Calma (desde la FV-605 hasta la FV-603) como parte de la FV-603, ya que en la actualidad forma parte de la red de carreteras de interés regional (FV-2) y, con el futuro trazado del eje Norte –Sur bordeando la Urbanización de Costa Calma, este tramo pasaría a formar parte de la FV-603, perteneciente a la red de carreteras de interés municipal..

1.8- Se propone que la Carretera FV-617 que conecta la FV-605 (Cruce de Las Hermosas) con la FV-56, se siga manteniendo en la ordenación viaria como Carretera de Interés Municipal, ya que el documento de Avance del PIOF propone su descatalogación como tal para pasar a formar parte de la red viaria rural.

2- INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS

Se propone en el documento de Revisión del PGO tres helipuertos en el municipio como sistema general de Infraestructuras de Comunicaciones y Transportes:

- 1.- En la zona cercana al Puerto de Morro Jable se propone el SG HP 01 (existente)
- 2.- En las proximidades al Cementerio de Pájara se propone el SG HP 02 (previsto)
- 3.- En Costa Calma, en la zona de Risco de los Gatos se propone el SG HP 03 (previsto).

Además de los mencionados, existen dos Helisuperficies más de carácter privado en el municipio: uno ubicado en el interior del completo turístico "Club Aldiana", en la zona de la Urb. Las Gaviotas, y otro, perteneciente al Hotel Sol Meliá Gorriones.

En el documento de Avance del PIOF no se menciona el Helipuerto previsto en la zona de Pájara, ubicada en las proximidades del Cementerio de esa localidad, y que se denomina en el PGO como SG HP 02.

3.- INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

Se propone la ampliación del puerto de Morro Jable (SG-P01)

Se propone un puerto deportivo en la zona de Matas Blancas.

Se propone un dique de abrigo o embarcadero en La Lajita

Se propone un dique de abrigo o embarcadero en Ajuy.

El documento de Avance del PIOF contempla el puerto de Morro Jable como Puerto de Interés de la Comunidad Autónoma, con la denominación P-3, y con la admisión de usos comercial, deportivo y pesquero. Así mismo recoge con la denominación P-7 el futuro puerto deportivo a instalar en la zona de Matas Blancas, como Puerto Deportivo de Interés Insular.

Sin embargo, el documento de Avance del PIOF no contempla las instalaciones de dique de abrigo o embarcadero para el uso pesquero en La Lajita y en Ajuy, que deberían contemplarse en el plano de Ordenación de Infraestructuras de Transporte (O.3.2) como parte de la red de embarcaderos de interés insular.

Se propone el aumento de 400 atraques en el Puerto deportivo de Morro Jable.

4.- INFRAESTRUCTURA PARA LA GESTIÓN DE RESIDUOS

El documento de revisión del PGO establece los sistemas generales de infraestructuras de residuos SG-IR 01 y SG-IR 02 ubicados en el barranco de Mal Nombre que contempla una planta de transferencia de residuos y un punto limpio, que están recogidos en el Avance del PIOF como sistema general de infraestructuras de gestión de residuos SGI/AIR-3 y SGI/AIR-8.

Además de lo anterior, desde el documento de revisión del PGO se propone un nuevo vertedero de escombros que para la zona sur, que podría estar ubicado en el Barranco de Los Garañones ó en el Barranco de Tisajorey.

El art. 7 del Capítulo II referido al Sistema Insular de infraestructura de Residuos hace referencia a la delimitación por parte del PIOF de Áreas de Vertido de tierras y Escombros (AVE) por se áreas aptas para albergar Residuos de Construcción y Demolición (RCD), estableciendo en el municipio de Pájara cinco áreas diferentes denominadas AVE-22, AVE-23, AVE-24, AVE-25 y AVE-26 y que están recogidas en el denominado *Plano de Ordenación Territorial OR-04a* relativo a la "Infraestructura de gestión de residuos". Sin embargo, en la documentación del documento de Avance del PIOF no existe este plano y, por consiguiente no aparecen localizadas y delimitadas estas áreas de vertidos de escombros.

Por tanto, se hace necesario reflejar en planos de ordenación lo descrito en la memoria, debido a que el Sistema General Insular de Infraestructura de Residuos se define como Norma de Aplicación Directa (NAD).

5.- INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES (Plano de Ordenación O.3.2):

El artículo 19 del citado Tomo 4 del Volumen II, relativo a los Sistemas Generales y Equipamientos Insulares de Infraestructura no hace referencia al transporte público por carretera, pero se remite al Plano de Ordenación Territorial OR-07 (plano que no existe), relativo a las *"Infraestructuras del Transporte"*. Este plano se debe referir al Plano de Ordenación O.3.2, en el que se define gráficamente el transporte público por carretera de carácter insular.

Además de las líneas de transporte público por carretera prevista que aparecen grafadas en el plano O.3.2, se propone una línea que conecte Ajuy con Pájara (puede ser la prolongación de la L-13), y una línea que pase por el núcleo de Cardón (puede ser una variante de la línea L-4 que comunica Pájara con Morro Jable, que conectaría Cardón con los núcleos de Pájara y La Lajita en dirección a Morro Jable. Con la creación de estas líneas de transporte público terrestre dentro del municipio de Pájara, se da cumplimiento a la Directriz 82 de la Ley 19/2003, de 14 de abril, de Directrices de Ordenación General y de Turismo de Canarias, que establece los objetivos a los que debe orientarse el sistema de transportes de Canarias, y la Directriz 100 de la citada Ley, que define los objetivos del Transporte Colectivo..

La Directriz 102 de la citada Ley 19/2003 de Directrices, referida a la ordenación del transporte colectivo, establece que *"...Los Planes Insulares de Ordenación deberán prever para los corredores de alta demanda la introducción de sistemas de transporte en plataforma exclusiva, considerando la oportunidad del establecimiento de servicios ferroviarios para atenderlos"*.

Se propone de cara al futuro, que junto al trazado definitivo del Eje Norte-Sur, como elemento troncal de las infraestructuras básicas a nivel insular, se prevea la reserva de suelo necesaria para establecer un corredor de transporte que permita el establecimiento de un servicio ferroviario que dé cumplimiento a los Objetivos que la Ley 19/2003 propone para el Transporte Colectivo en Canarias.

6.- INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS

-El Documento de Avance del PIOF establece en el modelo de Ordenación territorial insular y como Sistema General Insular un nuevo centro de generación de energía eléctrica, ubicando una nueva Central Térmica de Generación Eléctrica en la zona al Sur del Barranco de la Torre, en el T.M. de Antigua. Se remite la ordenación de este Sistema de Generación en régimen ordinario de producción de energía al Plan Territorial Especial de Ordenación de la Infraestructura Energética de la Isla de Fuerteventura (PTEOI Energéticas), actualmente en fase de Avance. La ubicación de este Sistema General no viene reflejada en el plano de Zonificación Ambiental (Plano O.1), como Zona C de Dotaciones y Sistemas Generales Insulares. La zona Sur del Barranco de La Torre, está dentro de una zona ZEPA ((Llanos y Cuchillos de Antigua). Esta ubicación entra en contradicción con los objetivos que establece el Informe de Sostenibilidad Ambiental del PIOF. La nueva red eléctrica que se propone para enlazar esta nueva Estación Térmica con la red existente, supone atravesar completamente el ámbito de la ZEPA. Otra contradicción que plantea esta ubicación es que se propone en una zona denominada A.2 (Zona de Protección Natural ó Paisajística), cuya Matriz de usos para este tipo de suelo prohíbe la ubicación de una Central Térmica en él. Se propone que se haga un estudio más exhaustivo en el que se contemple todas las variables que puedan afectar a la ubicación definitiva de este Sistema General Insular, ya que de ella va a depender que el PIOF y el PTEOI Energéticas cuenten con un Documento de Evaluación de Impacto Ambiental en condiciones de ser aprobado.

-No se hace mención a las determinaciones de la Directrices de Ordenación 36 y 37, en cuanto a los criterios de ordenación y el fomento de energías renovables.

-Se hecha en falta en el documento de Avance la elaboración de un Mapa Eólico donde se determinen las áreas de mayor interés para su aprovechamiento energético, teniendo en cuenta los recursos del viento existentes y la compatibilidad de tales usos con los demás usos del suelo en su entorno. (Directriz 37.2).

6.- INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

El Documento de Avance del PIOF remite la ordenación y planificación hidrológica de la Isla a la realización de un Plan Hidrológico Insular de Fuerteventura. Entre las determinaciones que deberá tener en cuenta este PHI de Fuerteventura, establece la necesidad de disponer de reservas de suelo suficientes para la implantación y ampliación de las instalaciones hidráulicas y de las zonas perimetrales de protección de las mismas.

Al respecto, el PIOF vigente categoriza al Suelo Rústico colindante con los suelos Urbanos y Urbanizables de la península de Jandía como Suelo Rústico Común. Esta categoría de Suelo Rústico se correspondería con la de Suelo de Protección Territorial (B.b.2), perteneciente a la Zona B del PORN. Sin embargo, en el documento de Avance del PIOF se categoriza todo este suelo con un grado de mayor protección, pasando a ser Suelo Rústico de Protección Paisajística (B.a.2), que imposibilita la localización de infraestructuras próximas a los suelos de uso residencial y turísticos existentes.

Se propone que el Suelo Rústico Común existente en el PIOF vigente en la Península de Jandía pase a la categoría de Suelo Rústico de Protección Territorial, que permita su preservación actual del modelo territorial propuesto, pero que a su vez, admita una capacidad de sustentación del desarrollo urbanístico y de futuras dotaciones a través de Proyectos de Actuación Urbanística.

AYUNTAMIENTO DE PAJARA

OFICINA TECNICA

VOLUMEN I MEMORIA DE ORDENACIÓN

TOMO 4 USOS Y ACTIVIDADES EN EL SISTEMA URBANO

3. ACTIVIDAD TURÍSTICA

En la Página 24 se describen los Planos de Ordenación Turística. Se hace mención a los planos *O.T.5d Zonificación y Actividad Complementaria Turística*, perteneciente al municipio de Pájara, que no existe como tal plano. Igual ocurre con otro plano denominado *O.T.6 Zonificación y Actividad Complementaria Turística*, perteneciente al Betancuria que no existe.

-En la Página 26, se dice textualmente: *"...El Documento de Información Turística y Diagnóstico Turístico, que preceden a la presente ordenación turística insular del PIOF, están basados en la delimitación y definición de los suelos conforme al Plan General de Ordenación*

Urbana del año 1998, ahora anulado en virtud de las Sentencias antedichas y sustituido por el declarado vigente Plan General de Ordenación del año 1989.

En consecuencia, las conclusiones de los análisis de sendos documentos de información y diagnóstico se verán afectados por la citada anulación sobrevenida, debiendo esta ordenación turística insular revisar los diferentes sectores correspondientes al Plan General de Ordenación Urbana de 1989 y proponer, en consecuencia, una ordenación dispar a lo establecido en el Diagnóstico basado en la Información.

En cada una de las Zonas Turísticas se analizará la afección de esta nueva realidad sobrevenida, comparando la delimitación del suelo conforme al Plan General de Ordenación de Pájara de 1998 y 1989, para esclarecer el origen de la consideración como tal Zona Turística y la desviación conforme al Diagnóstico Turístico base de la ordenación."

Sin embargo, en las Hipótesis propuestas, no se ha tenido en cuenta este factor, por lo que se llega a una Alternativa 1 como Modelo Territorial a seguir, que parte de un estudio poco fiable y lleno de imprecisiones en lo que al Municipio de Pájara se refiere.

3.2.3 ORDENACIÓN TURÍSTICA COMO PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN: EFECTOS. (página 27)

Habiéndose iniciado la elaboración del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura como Revisión parcial para su adaptación al TRLotc-Lenac y a las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, la ordenación territorial de la actividad turística establecida por el PIOF'2001 y 2003 y PTEOTIF'2007 quedan expresamente derogada por el presente PIOF, al asumirse, incorporarse o alterarse sus determinaciones.

Sin embargo, en reiteradas ocasiones se habla de que se asumen las determinaciones del PTEOTIF'2007, documento que no está en vigor y que, por tanto, el PIOF ahora en trámite podrá asumir, incorporar y alterar sus determinaciones.

En la Matriz de Síntesis denominada "Planeamiento Insular (Revisión)" (páginas 39 y 40), se describe la Hipótesis 3º, que viene a ser la Alternativa 1 propuesta como Modelo Territorial de Crecimiento. En estos cuadros se manejan unas cifras que presentan errores de bulto, que se traducen en una propuesta de Alternativa 1 con escasa credibilidad.

Se propone revisar los datos de la Planta Alojativa Actual de los diferentes municipios y especialmente de Pájara, ya que se manejan datos con poco rigor de objetividad. También se propone que se justifique el criterio adoptado para determinar la capacidad máxima alojativa, ya que no se toma el mismo criterio para todos los municipios.

AYUNTAMIENTO DE PAJARA

OFICINA TECNICA

VOLUMEN II ORDENACIÓN

TOMO 2 SISTEMA URBANO

Artículo 8 Núcleos Residenciales Urbanos y rurales que conforman el Sistema Urbano Residencial (página 15)

-En la subcategoría denominada Núcleos IV-2. Núcleos Rurales, se menciona a los siguientes asentamientos rurales: Mézquez, Tetui, Bárgeda, El Cardón y Las Hermosas.

Se propone la inclusión del Asentamiento Rural de Tarajal de Sancho, por ser un asentamiento lineal, según define el artículo 18 de estas Normas.

Se propone la inclusión del asentamiento rural de Cofete, por estar recogido como tal en el apartado 4º de la Disposición Adicional Novena de la Ley 6/2009, de Medidas Urgente, que modifica la descripción del F-3 (Parque Natural de Jandía), en el Anexo de Reclasificación de los Espacios Naturales del TR-LOTENC-00.

Artículo 17 Criterios de Ordenación de los Asentamientos Rurales (NAD) (página 30).

- En este artículo establece criterios de ordenación para los asentamientos rurales, teniendo en cuenta lo señalado por la Directriz 63 DOG, estableciendo como norma de aplicación directa (NAD) lo siguiente:
1.- *Las nuevas edificaciones se localizarán en el interior del asentamiento, evitando cualquier extensión hacia el exterior ineditificado*

Al respecto, la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes, en su artículo 26, modifica los apartados 1.a), 1.b) y 2.b) de la Directriz 63 del texto normativo de las Directrices de Ordenación Territorial, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril, de manera que tendrán carácter de Recomendación (R).

Se propone que se modifique este artículo 17, de manera que se adapte al artículo 26 de la Ley 6/2009, que modifica la Directriz 63 de la DOG.

Artículo 19 Criterios de Reconocimiento de los Asentamientos Agrícolas (NAD) (página32)

El Documento de Avance del PIOF, dice textualmente:

1.- Con carácter general, se considerarán asentamientos agrícolas a aquellos asentamientos rurales que no cumplan con los criterios de reconocimiento establecidos por el presente PIOF, siempre que atiendan a alguno de los criterios de reconocimiento tanto generales como específicos que se señalan a continuación.

A) Se podrán reconocer como asentamiento agrícola aquellas edificaciones que se encuentren en Áreas de regulación homogénea agrícola, según la zonificación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del presente PIOF siempre que la edificación esté vinculada a dicha explotación.

B) Aquellas viviendas amparadas por el Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura aprobado definitivamente mediante Decreto 100/2001, de 2 de abril, y publicado en el Boletín Oficial de Canarias número 48, de 18 de abril de 2001 en Suelo Rústico de Aptitud Productiva (SRP) y que, además, los instrumentos de ordenación urbanística vigente los clasifique como suelo rústico con aptitud agrícola en alguna de las categorías establecidas por el TRLotc-Lenac, podrán ser reconocidos como asentamiento agrícola.

C) Asimismo, las viviendas situadas dentro de un Asentamiento Rural con extensiones y agricultura intersticial (A.R.E.) según la delimitación del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura aprobado definitivamente mediante Decreto 100/2001, de 2 de abril y reconocidas como publicado en el Boletín Oficial de Canarias número 48, de 18 de abril de 2001, podrán ser asentamiento agrícola.

Sin embargo, en los planos de Ordenación Territorial, no se han seguido estos criterios para reconocer los Asentamientos Agrícolas del municipio de Pájara. Se ha recortado la superficie de los asentamientos agrícolas tradicionales y otros que están reconocidos como tales por el PIOF vigente. Tradicionalmente, los Asentamientos rurales de Pájara, se han desarrollado vinculados a la actividad agrícola, de manera que en sus alrededores siempre ha estado presente una cierta actividad agrícola y ganadera, con un uso residencial vinculado a éstas. Así, se puede reconocer en el territorio unos asentamientos agrícolas, generalmente bordeando a los asentamientos rurales.

Se propone la delimitación de los Asentamientos Agrícolas existentes y reconocidos por el PIOF aprobado definitivamente mediante Decreto 100/2001 y Decreto 159/2001. Estos Suelos Rústicos de Asentamientos Agrícolas a considerar están localizados en Tarajal de Sancho, Las Hermosas, El Cardón, Mézquez, Buen Paso, Fayagua y Tablero de Ugán.

Se propone la categorización para estos asentamientos de Suelo Rústico de Aptitud Productiva, con la subcategoría de Suelo Rústico de Producción Agraria Intensiva (B.b.1.3).

SUGERENCIAS EL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE FUERTEVENTURA (DOCUMENTO AVANCE)

VOLUMEN 1: ORDENACIÓN

TOMO 5: USOS Y ACTIVIDADES EN EL SISTEMA RURAL Y EL MEDIO MARINO

1. ACTIVIDADES PRIMARIAS

1.1 ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO DEL SECTOR PRIMARIO

El documento recoge literalmente "...pero teniendo en cuenta que *de ninguna manera puedan estrangular el desarrollo del sector* y que, por otro lado, den respuesta a las múltiples disfunciones detectadas en planeamiento en vigor".

Cuenca Pájara-Toto-Ajuy:

Existe una clara contradicción entre este principio alentador y la disminución drástica de suelo Rustico de aptitud productiva en la cuenca Pájara-Toto-Ajuy. Poblaciones, por otra parte, eminentemente rurales que ya de por sí tenían estrangulado geográficamente su crecimiento económico relacionado con el sector primario debido a la presencia de zonas con valor natural dominante y donde en los últimos años se han implantado varios cultivos bajo malla y se responde con éxito a políticas de repoblación a base de frutales. Zonas agrícola-ganaderas como Mézquez, Corral Blanco, Finca de la Novia, Buen Paso y Huerto de Cho Caravallo pasan de ser recogidas en el planeamiento en vigor como Edificación Dispersa o aptitud productiva a considerarse de protección agraria tradicional. Si ya la actividad implantada dista mucho de ser tradicional, ya que todas cuentan con instalación de riego y protección de cultivos frente a las incursiones de ganado suelto, no se entiende la limitación a su crecimiento.

Solo en la zona descrita existen 6 granjas caprinas de entidad (inscritas en el REGA), numerosas parcelas en explotación agrícola, invernaderos con todas las infraestructuras necesarias para su explotación (pozos y estanques).

No resulta coherente estrangular esta zona a agricultura tradicional y que zonas de escaso interés agrícola y sí paisajístico como el Alto de la Madre del Agua se permita la misma implantación agraria.

Se entiende la transición de Protección Natural de otras áreas de interés natural a Agraria en Gaviás, que mantiene cierta unidad paisajística en zonas donde actualmente no existe actividad ganadera-agrícola asentada. Pero no en donde ya existe una actividad asentada.

Fayagua:

El estrangulamiento es evidente en la transformación de zonas como Fayagua, donde se encuentran instaladas numerosas familias de renta agraria (invernaderos de tomate, presas secas para recogida de agua, instalaciones de producción de algas con invernaderos de túneles, cultivos de forrajeras para ganado, instalación en gavia de numerosos ejemplares de frutales e incluso instalaciones ganaderas de entidad ...).

Los agricultores instalados en la zona son socios cooperativistas de la Cooperativa de Gran Tarajal, y tienen en proceso de obtención de licencia municipal nuevas instalaciones de cultivo bajo malla.

Las explotaciones ganaderas, 2 en esta zona, se encuentra también inscritas en el Registro de Explotaciones, que si bien no es un acto declarativo de derechos, sino más bien una simple inscripción, si es preceptiva para beneficiarse de las ayudas comunitarias o públicas "debiendo darse los requisitos necesarios (con carácter previo y esto si que es la constitución y declaración del derecho) para esa inscripción.

La gran parte de la actividad ganadera descrita cuenta con ayudas provenientes de fondos públicos que ahora no parecen tener mucho sentido si se limita la mejora de las explotaciones al limitarlas a tradicionales.

Zona la Solapa-Tablero de Alares

Desaparición de la zona de edificación dispersa y de aptitud productiva: respectivamente la Solapa y Tablero de los Alares, Casas de la Mareta e inmediaciones del Barranco de Machín y su sustitución por protección paisajística.

En cuanto a actividad ganadera existe en el Barranco de Machín una explotación ganadera de instalación relativamente reciente con infraestructura de abastecimiento de agua realizados por el Cabildo Insular de Fuerteventura.

No parece que dicho abastecimiento se realice para sostener sistemas extensivos de costa o semiextensivos o únicamente a mantener los aprovechamientos existentes sin fomentar nuevos usos.

No resulta coherente la comparativa inversión-actividad instalada con la restricción de sustituir su zonificación de aptitud productiva a Protección paisajística. Si en su momento imperó la aptitud de la zona para la producción agropecuaria, no se comprende que se valore, ahora que ya se trata de un área

antropizada, el interés faunístico o florístico. No obstante si así quedara se estima para la flora y fauna más impactante los sistemas extensivos que implican pastoreo a los intensivos.

En cuanto al tramo del barranco de la Solapa se restringe a protección Paisajística en casi toda su extensión exceptuando las edificaciones implantadas bajo el amparo de la actual zonificación de edificación dispersa. La contradicción que se producirá al zonificarla como agraria tradicional en gavias se concluye en que justamente en la zona edificada existe, a pesar de encontrarse en el faldón del cuchillo negro, menos posibilidad de recogida de agua de lluvia que la que se produciría con las gavias adyacentes al propio barranco. Sería una zonificación más coherente alargar la zona de producción agraria tradicional a las gavias localizadas en los márgenes del cauce del barranco puesto que "beben" de él. Esto queda también fundamentado por la existencia de cultivos en parte de las gavias mencionadas.

Todo lo anterior se contradice en su filosofía básica con la implantación de zonas de actividad agraria intensa en toda la zona baja de Montaña de Cardón, donde se limita la edificabilidad asociada a explotaciones agropecuarias y se pasa de zona de edificación dispersa a zonas de agricultura intensiva en la zona de Morrete de Lucas y toda su bajada a lo largo del Valle de la Lajita, únicamente salpicado de zonificación agraria en gavias en los márgenes del barranco.

Sorprende el paso de edificación dispersa a agricultura intensiva en zonas de ladera adyacente y en el entorno de Montaña del Cardón. Zonificación que por otra parte no se ha producido en zonas de edificación dispersas del plan vigente y con importancia agrícola como:

Huerto Cho Caravallo
Buen paso
Finca de la novia
Entorno Pájara-toto
La solapa

Si a todo ello le sumamos la implantación de una zona (barranco de Terife) como protección agraria intensiva, la falta de hilo argumental es mayor dado que se trata de una zona sin actividad implantada. De tal forma que no se dá cobertura a zonas donde ya existe una actividad implantada y en expansión y sin embargo se disminuye la restricción de otra (zona con valor natural dominante) para el desarrollo de sistemas agrícolas intensivos.

Tablero de Jorós y Carey:

Recoger esta zona como protección agraria tradicional, dada la aptitud del suelo, la disposición de agua y el garante de la instalación de cultivos frutales de zonas áridas.

1.2 ACTIVIDAD AGRARIA

1.2.3 DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS INSULARES

La propuesta que recoge el documento examinado habla de infraestructuras tales como bodegas, queserías... A pesar de la distancia insalvable y dificultad de acceso a dichas dotaciones el documento sólo recoge en el municipio de Pájara como infraestructuras propuestas 2, difícilmente encajables dada la situación en zona portuaria de las mismas y que se corresponden con la Cooperativa del Ciervo.

En cuanto a centros de experimentación, casa del queso, bodegas o almazaras no se incluye en el todo el territorio municipal frente a:

La Oliva, con quesería, centro de experimentación tecnológica.

Puerto del Rosario: balsa de purines, depuradora de purines y sueros, incineradora, matadero, dos casas del queso, centro de experimentación tecnológica, nave de comercialización de quesos, industria láctea y central hortofrutícola.

antigua: industria láctea, casa del queso, quesería, centro de experimentación tecnológica, almazara, mercado agrario.

Tuineje: 2 queserías, central hortofrutícola, bodega, almazara, silos.

Los municipios sureños quedan excluidos de la experimentación al no incluirse ningún centro experimental ni en Tuineje ni en Pájara.

Así mismo debería incluirse una casa del queso y una almazara.

1.2.4 INFRAESTRUCTURAS AGRÍCOLAS

A pesar de la importancia agrícola de la cuenca Pájara-toto-Ajuy, que es evidente en la zonificación, tampoco se recogen instalaciones para el tratamiento de residuos. No obstante en terreno del término municipal de Pájara existen unas instalaciones, Planta de Compostaje, dotada de solera y maquinaria suficiente, que tampoco se recoge en el planeamiento.

Sería sensato descartar la planta de compostaje en el triángulo Cardón-Tuineje-Gran tarajal y sustituirla por la que actualmente se localiza en el cruce de Pájara a Ajuy, junto a las instalaciones de la depuradora.

Se propone que los suelos en que se desarrollaban anteriormente la agricultura y la ganadería en el municipio de Pájara y que se encuentran la actualidad dentro de los suelos Rústicos de Protección Paisajística, Parques Naturales y Monumentos Naturales, se clasifiquen como Suelo Rústico DE Protección Agraria Intensiva (Se adjuntan 6 planos de las áreas a las que se refiere este apartado).

Se propone que en los Valles de la Península de Jandía se contemple de forma explícita la autorización de uso de las actividades agrícolas y ganaderas en todos los suelos rústicos del actual PIOF, clasificando los suelos rústicos comunes del PIOF 2001 en vigor, como Suelo de Protección Territorial por el PIOF que ahora se revisa.

Se propone que todas las viviendas que se encuentren fuera de ordenación en el Municipio de Pájara, tengan la posibilidad de realizar labores de mejora y mantenimiento de las mismas, y que se permita su uso futuro y permanente como tales.

AYUNTAMIENTO DE PAJARA

OFICINA TECNICA

Los suelos industriales SUP 11 (La Lajita) y SUP 2 (Bayuelo de los burros) son reclasificados a SRPT (suelo Rústico de Protección Territorial) por acuerdo del Consejo de Gobierno de 29/07/2004).

TOMO BI Anexo II

Diagnóstico urbanístico y territorial de los núcleos de población.

El municipio de Pájara (hasta 2006) es el que posee menor número de viviendas en las distintas categorías de Suelo Rústico incluido el Asentamiento Rural Disperso. Ha tenido un crecimiento paulatino y moderado, con un 4,96% hasta 2002 y un 6,76 % hasta 2006, frente a un crecimiento del 31,76% en Antigua, o del 21,23% en La Oliva.

El PIOF del 2001 contemplaba tan sólo 103Ha del Suelo Rústico que ocupaban los diferentes asentamientos rurales en Pájara, siendo el municipio que menor superficie de toda la isla tenía para este tipo de suelo. muy por debajo de los 1.734 ha de La Oliva, los 1.442 Ha de Puerto del Rosario ó los 787 Ha de Antigua y los 574 Ha de Tuineje.

La Revisión del PGUO establece aumentar los asentamientos rurales a 250 Ha en su totalidad. Con esta superficie se equipararía a la superficie de asentamientos rurales que tiene Betancuria aún cuando la diferencia poblacional entre ambos municipios es notoria.

INFRAESTRUCTURAS.

1.-RED VIARIA

1.1.-Hay una propuesta desde el PGOU como remate del eje Norte-Sur en la zona de Morro Jable que plantea una conexión desde el enlace de "las Gaviotas" hasta el enlace de Morro Jable-El Ciervo, que pasaría en túnel , para luego prolongar otro tramo en túnel hasta llegar a una rotonda final en la zona de ampliación de Morro Jable (SUP 1).

1.2.-Hay un error en el trazado de la autovía en los planos PV-01 y PV-02 correspondiente al POIF del 2001 vigente. TOMO B3 (Planos de información del Sistema Territorial)

1.3.-Se propone un trazado alternativo a la FV-2 entre el cruce de Pozo Negro y el cruce de El Cuchillote, según acuerdo plenario del Ayuntamiento de Pájara.

La propuesta alternativa se plantea de acuerdo a la Directriz de Ordenación 81 y siguientes.

La Directriz 86.3.b establece que la planificación de las infraestructuras desarrollará las alternativas que generen un menor impacto ambiental y supongan un menor consumo de recursos, incluido el suelo y los materiales. En particular se analizará la viabilidad de las nuevas infraestructuras, en contraposición a las alternativas de mejora de la eficiencia de infraestructuras existentes.

La Directriz 95.b establece como objetivo de las infraestructuras viarias la de asegurar la accesibilidad a todos los núcleos de la isla, con viarios adecuados a la función de cada una y con especial atención a las comarcas y zonas deprimidas.

2.-AEROPORTUARIAS

Se propone tres helipuertos en el municipio:

- 1.- En la zona cercana al Puerto de Morro Jable se propone el SG HP 01
- 2.- En las proximidades al Cementerio de Pájara se propone el SG HP 02
- 3.- En Costa Calma, en la zona de El Granillo.

3.- PUERTOS

Se propone la ampliación del puerto de Morro Jable (SG-P01)

Hay una propuesta de puerto deportivo en el ámbito de Matas Blancas.

4.- RESIDUOS

El SG-IR 02 ubicado en el barranco de Mal Nombre contempla una planta de transferencia de residuos y un punto limpio, que deberá ser recogido por el Píof.

ALEGACIONES AVANCE PÍOF COFETE

MEMORIA DE ORDENACIÓN

VOLÚMEN 1.

TOMO 1. INTRODUCCIÓN

2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN, DE PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES Y CULTURALES. JUSTIFICACIÓN DE LA PREVISIÓN DE OBJETIVOS Y CRITERIOS DEL PLANEAMIENTO DE ÁMBITO SUPERIOR Y LEGISLATIVO VIGENTE.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

2.2.2 OBJETIVOS DE PROTECCIÓN Y MEJORA DEL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL.

5. CONSERVACIÓN Y MEJORA DEL PATRIMONIO ARTÍSTICO Y CULTURAL

Añadir un nuevo 5.4: "Modificar el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Jandía en cuanto instrumento de planeamiento, al objeto de posibilitar la reordenación y rehabilitación del asentamiento rural de Cofete, y puesta en valor del mismo como patrimonio cultural y etnológico de la isla, todo ello compatible con el Parque por disposición de la Ley".

EN PLANOS VOLÚMEN 1 TOMO 3

En el mapa de zonificación terrestre debe de recogerse el asentamiento rural de Cofete como tal, teniendo en cuenta además que la zonificación debería de ser Zona de Uso especial y la clasificación del suelo de rústico de asentamiento rural.

EN TOMO IV PLANOS 0.4.2 NUCLEO RESIDENCIAL RURAL Y ASENTAMIENTOS AGRÍCOLAS

Debe de figurar el asentamiento rural de Cofete, que no figura, en la categoría de "amparado en normativa vigente".

VOLÚMEN 1. TOMO 2 ORDENACIÓN TERRITORIAL

2. EL MODELO DE ORDENACIÓN ELEGIDO

2.2.2 EL SISTEMA RURAL Y MARINO

ZONA A ZONAS DE MAYOR VALOR NATURAL

Añadir tras el cuarto párrafo uno nuevo en los términos siguientes: "Por las especiales características del asentamiento rural de Cofete, en orden a su adecuada rehabilitación, remodelación y puesta en valor del mismo, podría no obstante ser necesaria alguna acción edificatoria de nueva planta con la correlativa demolición del mismo número de edificaciones, con el fin de proceder a la ordenación del asentamiento preexistente de forma más acorde con sus valores arquitectónicos, urbanísticos y etnológicos originales, manteniéndose en todo caso la edificabilidad del ámbito, sin perjuicio de las ampliaciones de volumen concretas que sean necesarias para la estricta habitabilidad".

A.1 PROTECCIÓN NATURAL DE ESPACIO NATURAL PROTEGIDO

Añadir justo al final del cuarto párrafo y dentro del mismo, lo siguiente: ...con la salvedad contemplada anteriormente para el asentamiento de Cofete. Asimismo, y siendo reconocida por la Ley la

excepcionalidad dentro del Parque Natural de Jandía y compatible con el mismo no sólo del asentamiento de Cofete, sino del núcleo urbano del Puerto de la Cruz, la prohibición de cualquier tipo de edificación no afectará tampoco a este último núcleo, cuyo ámbito se regulará en el Plan Rector de Uso y Gestión de acuerdo con sus especiales características.

VOLUMEN I TOMO 3 ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES

2. ZONIFICACIÓN AMBIENTAL Y ÁREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA

ZONIFICACIÓN TERRESTRE

ZONA A. ZONAS DE MAYOR VALOR NATURAL.

Añadir tras el cuarto párrafo uno nuevo en los siguientes términos: "Por las especiales características del asentamiento rural de Cofete, en orden a su adecuada rehabilitación, remodelación y puesta en valor del mismo, podría no obstante ser necesaria alguna acción edificatoria de nueva planta con la correlativa demolición del mismo número de edificaciones, con el fin de proceder a la ordenación del asentamiento preexistente de forma más acorde con sus valores arquitectónicos, urbanísticos y etnológicos originales, manteniéndose en todo caso la edificabilidad del ámbito, in perjuicio de las ampliaciones de volumen concretas que sean necesarias para la estricta habitabilidad. Asimismo, y siendo reconocida por la Ley la excepcionalidad dentro del Parque Natural de Jandía y compatible con el mismo no solo del asentamiento de Cofete, sino del núcleo urbano del Puerto de Cruz, la prohibición de cualquier tipo de edificación no afectará tampoco a este último núcleo, cuyo ámbito se regulará en el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Jandía".

A.1 PROTECCIÓN NATURAL DE ESPACIO NATURAL PROTEGIDO

Al final del cuarto párrafo añadir. "...con las salvedades contempladas anteriormente para el núcleo urbano del Puerto de la Cruz y el asentamiento rural de Cofete dentro del Parque Natural de Jandía".

Añadir un último párrafo: "Se permite el uso residencial de los núcleos de Cofete y el Puertito de la Cruz, dentro del parque Natural de Jandía, y compatibles con el mismo por expresa disposición legal".

5. ORDENACIÓN ESPECÍFICA DE LOS RECURSOS NATURALES, DE LOS ESPACIOS PROTEGIDOS Y DEL PATRIMONIO CULTURAL

5.3 PATRIMONIO CULTURAL

5.3.1 PATRIMONIO HISTÓRICO

5.3.1.3 INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL PATRIMONIO DE FUERTEVENTURA

D) AREAS DE ESPECIAL VALOR EN INTERÉS PATRIMONIAL.

RÉGIMEN DE INTERVENCIONES EN EL PATRIMONIO HISTÓRICO INSULAR

MEDIDAS Y CRITERIOS DE INTERVENCIÓN EN EL PATRIMONIO HISTÓRICO INSSULAR.

TRAS EL APARTADO 3. INTRODUCIR UN APARTADO 4 TOTALMENTE NUEVO: "Se impone una referencia concreta a los trabajos a desarrollar en el poblado de Cofete. Tras la reciente modificación del Decreto Legislativo 1/2000, el mandato del legislador es claro al contemplar este asentamiento rural como

compatible con el Parque, pero en el que hay que proceder a las intervenciones contempladas en el punto 3, cuyos proyectos se encuentran actualmente en fase avanzada. En una primera aproximación, el caserío aparece como una agrupación de construcciones de escasa calidad que provoca una escasa atracción. Sin embargo tras este velo, el gran interés de Cofete es que es un poblado decimonónico que no ha sufrido grandes deformaciones que lo hayan cambiado de manera radical, que lo hayan desnaturalizado. No ha habido procesos, por ejemplo, que lo hayan densificado hasta hacerlo desaparecer como núcleo disperso absorbido por crecimientos de períodos posteriores. Al contrario, Cofete presenta una geometría básica que perdura desde el XIX, y es ésta una de sus grandes virtudes. Preservar esta forma debe de ser el objetivo principal de la intervención. Pero preservarlo no significa congelar su forma en el tiempo sino actualizarlo manteniendo el pasado que experimentamos. Por ello deben de converger en este proceso rehabilitador de Cofete dos vectores que, en cierta medida, son antitéticos. Por un lado el "rescate" de lo antiguo, como expresión del valor otorgado a las piezas urbanas históricas. Y por otro, la atención a las condiciones de habitabilidad contemporáneas, que determinan mínimos de calidad que tienen que cumplirse. Sobre estos dos puntos debe basarse la rehabilitación que rotará, en cualquier modo, sobre la puesta en evidencia del pasado, haciéndolo visible, y sobre el presente, constatándolo con un lenguaje propio de nuestra época.

Esto deberá de incidir, sin duda, en la manera de operar sobre las viviendas del caserío. Como primer paso se realizarán los trabajos de demolición y limpieza de los añadidos realizados en los últimos treinta años. Posteriormente se procederá a la reconstrucción de las partes históricas, casi como una labor arqueológica. Estas partes deben ser visibles con facilidad, identificables como algo perteneciente al pasado. En los casos donde sean necesarias las partes nuevas, estas no renunciarán a se lo que son, nuevas. Por ello deben de diferenciarse de manera muy clara de las históricas. Habría que evitar que lo nuevo y lo viejo se disuelvan en una amalgama en la que no se pueda distinguir lo uno de lo otro. Solo haciendo disímiles unas partes de otras, podremos "leer" con claridad como fue Cofete a la vez que se hace legible el núcleo como algo también del siglo XXI. Así pues se reflejará el diálogo de lo nuevo y lo viejo a partir de la diferencia. Un lenguaje derivado de los muros de piedra seca, lo antiguo, y un lenguaje heterogéneo, con diversidad de materiales (diferentes a la piedra), lo moderno.

Así pues, la base de rehabilitación, el punto del que se debe de partir, es el de las trazas históricas, los rectángulos que encierran las crujías, para, a partir de ellas, desplegar un programa de vivienda, que se determinará sobre la premisa de ser congruente con Cofete".

VOLÚMEN 1. TOMO 4

USOS Y ACTIVIDADES EN EL SISTEMA URBANO

1. USOS RESIDENCIALES

1.2 EN ASENTAMIENTOS RURALES Y AGRÍCOLAS. CRITERIOS DE RECONOCIMIENTO Y ORDENACIÓN DE LOS ASENTAMIENTOS RURALES Y AGRÍCOLAS.

1.2.1 ASENTAMIENTOS AGRÍCOLAS

CRITERIOS DE RECONOCIMIENTO

A. GENERALES

1. "El primer párrafo recibe el añadido de una norma más, quedando como sigue: "Se recogerán como asentamiento rural aquellos núcleos que se identifiquen como tales y estén amparados además por alguna de las siguientes normativas. Texto Refundido de La Ley de ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias, PLOF 2001 o normativa municipal vigente en ese momento, indistintamente".

Al final de la lista indicativa de asentamientos añadir: "...Cofete, entre otros".

Tras el último párrafo añadir: "Por las especiales características del asentamiento rural de Cofete, en orden a su adecuada rehabilitación, remodelación y puesta en valor del mismo, podría no obstante ser necesaria alguna acción edificatoria de nueva planta con la correlativa demolición del mismo número de edificaciones, con el fin de proceder a la ordenación del asentamiento preexistente de forma más acorde con sus valores arquitectónicos, urbanísticos y etnológicos originales, manteniéndose en todo caso la edificabilidad del ámbito, sin perjuicio de las ampliaciones de volumen concretas que sean necesarias para la estricta habitabilidad".

B. PARTICULARES

Al final de este punto suprimir la mención de Cofete.

VOLUMEN II

TOMO 1 RECURSOS NATURALES

TÍTULO I: ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES

CAPÍTULO IX: PATRIMONIO HISTÓRICO

Vigilar que se mantengan como están los artículos 25 y 28 referidos respectivamente a Intervenciones en edificaciones, construcciones e instalaciones de valor etnográfico y a Determinaciones generales para la ordenación territorial y urbanística del Patrimonio Histórico.

TÍTULO II: ZONIFICACIÓN TERRESTRE

CAPÍTULO I: ZONA A. PROTECCIÓN NATURAL

SECCIÓN 1. ZONA A.1 PROTECCIÓN NATURAL EN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

Aquí se incluyen la totalidad de los parques naturales.

Artículo 31. Finalidad y Régimen jurídico de la zona A.1.

Punto 2 de este artículo: La zona A.1 se someterá al siguiente régimen de usos. En el apartado Usos Compatibles (permitidos y/o autorizables) introducir los siguientes epígrafes:

"Usos residenciales. La localidad de Puerto de la Cruz y el asentamiento rural preexistente de Cofete admiten los usos residenciales con carácter excepcional, tal y como queden regulados en el PRUG del Parque Natural de Jandía en tanto que instrumento de planeamiento de dichos ámbitos".

"Usos de infraestructuras: los estrictamente necesarios para atender a las necesidades de energía eléctrica, abastecimiento de agua, saneamiento y telecomunicaciones, con el menor impacto medioambiental posible, de los núcleos de Cofete y Puerto de la Cruz. Se remite la regulación concreta a lo que establezca el PRUG del Parque Natural de Jandía".

CAPÍTULO V. MATRIZ DE USO DE LA ZONIFICACIÓN TERRESTRE.

En los diversos esquemas que figuran en este capítulo, introducir las correcciones necesarias para que se incluyan en la zona A.1 de forma excepcional los usos residenciales y de infraestructuras para Cofete y el Puerto de la Cruz.

VOLÚMEN II. TOMO 2 SISTEMA URBANO

TÍTULO I. SISTEMA TERRITORIAL INSULAR Y LA ESTRATEGIA DE TRANSFORMACIÓN TERRITORIAL

CAPÍTULO III. EL SISTEMA TERRITORIAL INSULAR.

Artículo 8.3: Núcleo IV.2: núcleos rurales. En el apartado referido a Pájara introducir. "Cofete" en su calidad de asentamiento rural.

TÍTULO II. CRITERIOS DE RECONOCIMIENTO Y ORDENACIÓN DE LOS ASENTAMIENTOS

Artículo 16.2.1 A): Determinaciones generales. Añadir un párrafo final en los siguientes términos: "Asimismo, y de forma excepcional, el asentamiento rural de Cofete ha sido reconocido expresamente por el Decreto Legislativo 1/2000 de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, declarando su compatibilidad con el Parque Natural de Jandía. Por las especiales características de este asentamiento rural, en orden a su adecuada rehabilitación, remodelación y puesta en valor, podría no obstante ser necesaria alguna acción edificatoria de nueva planta con la correlativa demolición del mismo número de edificaciones, con el fin de proceder a la ordenación del asentamiento preexistente de forma más acorde con sus valores arquitectónicos, urbanísticos y etnológicos originales, manteniéndose en todo caso la edificabilidad del ámbito, sin perjuicio de las ampliaciones de volumen concretas que sean necesarias para la estricta habitabilidad".

Artículo 17. Criterios de Ordenación de los Asentamientos Rurales.

Añadir un nuevo apartado, el 4, a este artículo, en los siguientes términos: Se impone una referencia concreta a los trabajos a desarrollar en el poblado de Cofete. Tras la reciente modificación del Decreto Legislativo 1/2000, el mandato del legislador es claro al contemplar este asentamiento rural como compatible con el Parque Natural de Jandía, pero en el que hay que proceder a las intervenciones contempladas en este PIOF como rehabilitación y remodelación, cuyos proyectos se encuentran actualmente en fase avanzada. En una primera aproximación, el caserío aparece como una agrupación de construcciones de escasa calidad que provoca una escasa atracción. Sin embargo tras este velo, el gran interés de Cofete es que es un poblado decimonónico que no ha sufrido grandes deformaciones que lo hayan cambiado de maneta radical, que lo hayan desnaturalizado. No ha habido procesos, por ejemplo que lo hayan densificado hasta hacerlo desaparecer como núcleo disperso absorbido por crecimientos de periodos posteriores. Al contrario, Cofete presenta una geometría básica que perdura desde el siglo XIX, y es ésta una de sus grandes virtudes. Preservar esta forma debe de ser el objetivo principal de la intervención. Pero preservarlo no significa congelar su forma en el tiempo sino actualizarlo manteniendo el pasado que experimentamos. Por ello deben de converger en este proceso rehabilitador de Cofete dos vectores que, en cierta medida, son antitéticos. Por un lado el "rescate" de lo antiguo, como expresión del valor otorgado a las piezas urbanas históricas. Y por otro, la atención a las condiciones de habitabilidad contemporáneas, que determinan mínimos de calidad que tienen que cumplirse. Sobre estos dos puntos debe basarse la rehabilitación que rotará, en cualquier modo, sobre la puesta en evidencia del pasado, haciéndolo visible, y sobre el presente, constatándolo con un lenguaje propio de nuestra época.

Esto deberá de incidir, sin duda, en la manera de operar sobre las viviendas del caserío. Como primer paso se realizarán los trabajos de demolición y limpieza de los añadidos realizados en los últimos treinta años. Posteriormente se procederá a la reconstrucción de las partes históricas, casi como una labor arqueológica. Estas partes deben ser visibles con facilidad, identificables como algo perteneciente al pasado. En los casos donde sean necesarias las partes nuevas, estas no renunciarán a lo que son,

nuevas. Por ello deben de diferenciarse de manera muy clara de las históricas. Habría que evitar que no nuevo y lo viejo se disuelvan en una amalgama en la que no se pueda distinguir lo uno de lo otro. Sólo haciendo disímiles unas partes de otras, podremos "leer" con claridad como fue Cofete a la vez que se hace legible el núcleo como algo también del siglo XXI. Así pues se reflejará el diálogo de lo nuevo y lo viejo a partir de la diferencia. Un lenguaje derivado de los muros de piedra seca, lo antiguo, y un lenguaje heterogéneo, con diversidad de materiales (diferentes a la piedra), lo moderno. Así pues, la base de rehabilitación, el punto de que se debe de partir, es el de las trazas históricas, los rectángulos que encierran las crujías, para, a partir de ellas, desplegar un programa de vivienda, que se determinará sobre la premisa de ser congruente con Cofete".

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

4. OBJETIVOS

4.2 OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES CONTENIDOS EN LA MEMORIA DEL PLAN

PUNTO 16. ASEGURAR LA PRESERVACIÓN DE LOS BIENES INTEGRANTES DEL PATRIMONIO HISTÓRICO INSULAR Y DE LOS VALORES QUE INCORPORAN COMO RECURSOS CULTURALES, ASÍ COMO PROMOVER SU PUESTA EN VALOR PARA QUE SE REINTEGREN EN LA DINÁMICA ECONÓMICA COMO CONTENEDORES DE ACTIVIDADES Y FACTORES COMPLEMENTARIOS DEL ATRACTIVO TURÍSTICO DE LAS ISLAS

Tras el tercer párrafo de este punto, añadir otro en los siguientes términos: "Desarrollar y culminar el proyecto de rehabilitación del asentamiento rural de Cofete al objeto de preservarlo, proyecto que ya se encuentra iniciado con el acuerdo de los vecinos y de las administraciones públicas competentes".

MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DE DIAGNÓSTICO

VOLÚMEN A: MEDIO ABIOTICO

TOMO A.3

Modificación del pie de foto de la del Puertito de la página 39 del documento en estos términos: "Puertito de la Cruz. Una de las dos excepciones al uso residencial en el Parque Natural de Jandía".

Modificación del pie de foto de la de Cofete de la página 40 del documento en estos términos: "Cofete. Asentamiento rural a rehabilitar y remodelar".

TOMO A.3 PAISAJE, ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS Y PATRIMONIO CULTURAL

CAPÍTULO 2. ÁMBITOS O CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN

ACTUACIONES

En el cuadro de actuaciones a realizar en el Parque Natural de Jandía en las páginas 54 y 55 de documento, hacer las siguientes modificaciones:

En el apartado "Actuaciones relativas a la restauración ambiental del Parque", "Áreas degradadas dentro del Parque natural", suprimir la alusión a Cofete, hecha desde el no reconocimiento de su valor histórico, etnológico y patrimonial, en concreto suprimir: "Zona de Cofete, ocupación esporádica con volúmenes contruidos con material reciclado, runas de viviendas asociadas a antiguas explotaciones ganaderas".

En su lugar, en el apartado "Actuaciones relativas a la protección, conservación y gestión de los recursos naturales y culturales" añadir el Subprograma: "Remodelación y rehabilitación del asentamiento rural de Cofete" con la actuación: "Ejecutar y culminar el proyecto de rehabilitación en marcha del asentamiento".

En el apartado "Actuaciones de carácter urbanístico en los núcleos de población", añadir el subprograma "Plan especial de infraestructuras para Cofete", con la actuación: "Abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones".

3. RÉGIMEN DE USOS

Modificar el párrafo 5 en la página 71 del documento, que sólo recoge el Puerto de la Cruz como residencial, ni la necesidad de reconocimiento del núcleo de La Pared dentro del Parque como fuera de ordenación. Así pues, suprimir el párrafo 5 a partir de la línea 10, sustituyéndolo por otro con la siguiente redacción: "Por otra parte dentro del Parque Natural de Jandía la ley exceptúa los núcleos del Puerto de la Cruz y Cofete, encontrándose asimismo las edificaciones del núcleo de La pared que se ubican dentro del territorio del Parque, y que no aparecen recogidas ni como fuera de ordenación ni como autorizables, y deberían ser recogidas como en régimen de fuera de ordenación"...

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

Añadir un nuevo punto 4.2 y con modificación de los numerales siguientes.

4.2 El asentamiento rural de Cofete

"El asentamiento de Cofete es el primer asentamiento humano permanente en la península de Jandía, y es en la actualidad un testimonio singular del modo de vida rural tradicional en nuestra isla: por su arquitectura, por su entorno de instalaciones agrícolas y ganaderas, provenientes muchas de ellas del período aborígen, por su integración armónica en el medio ambiente, por la pervivencia de actividades y costumbres ancestrales, por el significado vital y afectivo para muchos de sus habitantes, por la necesidad de construir el futuro sobre nuestras raíces, integrando el desarrollo con la pervivencia e la memoria colectiva, por todo ello, podemos afirmar que nos encontramos ante un testimonio singular de la cultura majorera y canaria que debemos de conservar y desarrollar. Es cierto que el asentamiento se encuentra en este momento en grave riesgo de desaparición: el caserío ha sufrido un serio deterioro debido por una parte a las actuaciones irregulares realizadas en el mismo, y por otra al limbo institucional y legal en que ha permanecido hasta ahora, y que ha sido remediado por la reciente modificación del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Protegidos de Canarias, que reconoce por primera vez la existencia del poblado como asentamiento rural y compatible con el Parque, lo que posibilita la puesta en marcha de los proyectos ya iniciados en orden a la rehabilitación y remodelación del caserío.

En este sentido se acordó por el Gobierno de Canarias, el Cabildo de Fuerteventura y el Ayuntamiento de Pájara impulsar conjuntamente el proyecto ya iniciado por un equipo de arquitectos de la Fundación Universitaria de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria, que culminará en la oportuna modificación del plan rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Jandía en tanto que instrumento adecuado que planeamiento que permita culminar el mencionado proyecto de rehabilitación."

VOLÚMEN B: SISTEMA TERRITORIAL

TOMO B.1

ANEXO II: DIAGNÓSTICO URBANÍSTICO Y TERRITORIAL DE LOS NÚCLEOS DE POBLACIÓN

ASENTAMIENTO RURALES

A partir de la página 20 del documento. Falta Cofete, por lo que habría que incluirlo en los mismos términos que el resto de los asentamientos.

Revisar asimismo la foto aérea de Cofete, ámbito 70 en la página 243 del documento.

ANEXO III: DESCRIPCIÓN MORFOLÓGICA DE LOS NÚCLEOS RURALES.

Se realiza aquí descripción, superficies y planos de cada núcleo de población.
Habría que incluir a Cofete en los mismos términos que el resto.

VOLÚMEN B: ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

CAPÍTULO IV: EL TERRITORIO INSULAR

1.4 NÚCLEOS DE POBLACIÓN EN EL MEDIO RURAL

Ojo: en el esquema de la página 255 revisar los epígrafes de Cofete, en especial el final, para adaptarlo a la situación del asentamiento tras su reconocimiento legal como tal y compatible con el Parque.

VOLÚMEN D: DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

CAPÍTULO 5: UNIDADES DE DIAGNÓSTICO CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN Y ORIENTACIÓN DE USO

2. UNIDADES AMBIENTALES Y UNIDADES DE DIAGNÓSTICO

2.14.3 AREAS DE EDIFICACIÓN DISPERSA

Suprimir totalmente la última parte del párrafo que ignora absolutamente el valor de Cofete refiriéndose al asentamiento como casas rudimentarias rodeadas de basura y chatarra. Así pues, suprimir desde la línea 12, donde dice "Igualmente, resaltar por la singularidad del entorno..." hasta el final. Evidentemente no se sustituiría con nada, porque Cofete, por mandato legal, no es un área de edificación dispersa, sino un asentamiento rural".

SEGUNDO BLOQUE .- SUGERENCIAS Y ALTERNATIVAS COMPLEMENTARIAS DE LAS ANTERIORES PRINCIPALES

Creemos que el futuro de Fuerteventura pasa por mejorar la calidad de nuestra oferta Turística, motor principal de nuestra Economía y potenciar nuestro Sectores Primarios : Agricultura , Ganadería y Pesca ; protegiendo todo lo que realmente esté justificado, dejando áreas de reserva de suelo para futuros desarrollos de equipamientos, infraestructuras, de servicios, de expansión de nuestros pueblos, apostando por potenciar los valores que cada zona de la Isla tenga y no apostar por modelos recurrentes que no se basan en potencialidades objetivas, sino en apuestas subjetivas difícilmente defendibles y tremendamente arriesgados para nuestro futuro. Los modelos de desarrollo no se cambian a voluntad, sino siguiendo las posibilidades reales de nuestra Isla y las demandas de nuestros potenciales usuarios.

En relación al modelo que se propone para el futuro turístico del Municipio de Pájara, creemos que es condenarnos a no poder mejorar nuestro nivel de vida, además de provocar un deterioro progresivo en la calidad de los servicios, de nuestro comercio y de cercenar la posibilidad de desarrollar una vida cultural más rica y variada.

Más que una propuesta para impulsar la economía de nuestro Municipio es una decisión consciente de castigar al Sur, aunque intente enmascararse en establecer equilibrios entre zonas. El proponer para Pájara 5.526 plazas alojativas, para el Municipio que más atractivos y potencialidades turísticas encierra, frente a las 22.883 que se proponen para La Oliva, es un ejercicio de discriminación positiva para zonas que no pudieron desarrollarse por sí mismas (por sus valores), y ahora aparecen en el mercado desde la discrecionalidad de los redactores y sin justificaciones claras para que dicha incorporación se produzca (como la sobreoferta de suelo con vocación turística del Castillo y de Parque Holandés).

Las motivaciones de Pájara para sugerir un aumento en las previsiones futuras cara al desarrollo turístico, no son, la puesta en el mercado de nuevas camas, sino la previsión de suelo para necesidades futuras, que impidan el desplome económico del Municipio y puedan utilizarse los valores y atractivos para el Turismo que tiene la zona Sur de nuestra Isla, y no hablamos subjetivamente sino desde la plena objetividad.

Sugerimos a nuestra Organización en relación a la Ordenación Turística de Pájara, se tomen las siguientes medidas:

Dado que los Planes Parciales fueron redactados cada uno de ellos como un Proyecto unitario, sugerimos que se califiquen como áreas de ZT/R a desarrollar en el futuro, los PP pendientes de culminar, para conseguir que no queden zonas inacabadas, que producen una imagen negativa de nuestro Municipio. Mantener todos los Planes Parciales en vigor en el PGOU de 1.989.

Seguir apostando por Hoteles de 5 * frente la aparición de Apartamentos.

Planificar equipamientos de Golf, actuando para conseguir que se ejecuten los que estaban planificados.

Planificar la implantación de Puertos Deportivos en Matas Blancas y Morro Jable.

Redactar el Plan de Ordenación de los recursos Naturales Marinos, reubicando los LIC para que no interfieran con las necesidades de implantación de Puertos en el litoral.

Ubicar un Camping en la Península de Jandía.

Contemplar un Mirador en el Valle de los Canarios.

Art.30.

Ritmo de crecimiento y programación de la Actividad Turística (NAD):

RITMO		
30%	30 %	40%
1º trienio	2º trienio	3º trienio
12.166	12.415	15.851

	1º TRIENIO	2º TRIENIO	3º TRIENIO	TOTAL
PAJARA	993	3283	0	4276
LA OLIVA	150	8039	14694	22883
ANTIGUA	9131	1083	1157	11371

El desequilibrio es manifiesto y difícilmente explicable, Si este ritmo se produce estaremos en la paradoja de que en nueve años, aparecerán en el mercado turístico de Fuerteventura 38.530 plazas, casi las mismas que se generaron en Pájara en 40 y pico de años de desarrollo.

En el documento existen datos que son difícilmente entendibles, a no ser que se expliquen y clarifiquen: como las 180.153 plazas de acuerdo a la superficie edificable, que figuran en Caleta Fuste y su entorno, en el Municipio de Antigua y las camas previstas para la zona del Parque Holandés.

Es asombrosa la capacidad para crear falsos argumentos que justifiquen la eliminación de las áreas reseñadas. Es tan grande la maraña legislativa generada desde la influencia de lo políticamente correcto aliñada con unas gotas de ecologismo militante, que se hace prácticamente imposible llevar a cabo cualquier proyecto industrial por muchas bondades que tenga para la colectividad; sino fuera por la Ley de Medidas Urgentes que trata de racionalizar el caos existente y abrir nuevas puertas, habría que pensar en echar el cierre a nuestra economía y tirar la llave al mar.

Artículo 48. *Naútica. Vela ligera. Excursiones.*

Añadir : Puerto de Morro Jable, debe crecer el nº de atraques > de 400 para hacer rentable su explotación deportiva-

Artículo 49. *Pesca recreativa*

Añadir : Puerto de Morro Jable.

Art.53 Senderismo y Miradores.

Añadir MR-3 Mirador del Valle de los Canarios (Pájara)

Creación de un centro homologado para la impartición de ciclos de formación profesional en Morro Jable.

Prever suelo para la implantación de un Colegio bi-trilingüe.

Creación de un Servicio de Urgencias en Morro Jable con todos los servicios las 24 h.

Creación de un Centro de especialidades médicas en Morro Jable.

La construcción de un segundo hospital privado concertado o directamente público en la zona sur de Fuerteventura emplazado en el área de Morro Jable – Pájara.

Servicios Socio-Asistenciales.

La administración competente creará también en la zona sur recursos sociales de:

Toxicomanías, incluyendo suministro de metadona

Violencia de Género: Viviendas de acogida

Enfermos de Alzheimer. Centro de día.

Residencia de mayores en Morro Jable.

Servicios Culturales.

Red de museos.

Museo Arqueológico en Betancuria

5. Instalaciones deportivas.

La Ciudad Deportiva de Pájara ubicada en Cañada del Río.

Piscina olimpica cubierta en Morro Jable.

Artículo 63. *Ámbitos territoriales insulares estratégicos.*

2.1 Industriales.

Apoyamos la inclusión como suelo industrial estratégico el Valle de Agando en el Municipio de Tuineje.

Ampliación del actual suelo industrial del Puerto de Morro Jable, que lo haga operativo y viable económicamente. Sugerimos se contemple un área de suelo que permita la expansión de la actual zona Industrial del Puerto de Morro Jable

Esta prestación de servicios e implantación de equipamientos e infraestructuras insulares para la zona sur, debe contar con una red de comunicaciones fluidas con esta parte de la isla. Por tanto el plan insular priorizará la red de carreteras entre Morro Jable y Gran Tarajal, entre Gran Tarajal y la zona interior de la comarca (Pájara, Tuineje, etc.) y se incluirán nuevas vías para la comunicación de las zonas estratégicas aquí descritas con el eje norte sur.

El Avance de la Revisión del PIOF, genera problemas para el desarrollo integral y equilibrado de la Isla, en diferentes aspectos.

Aumenta los suelos protegidos hasta extremos exagerados, a pesar de aportar nuestro Municipio los mayores porcentajes de suelo de Máxima protección.

No prevee suelos suficientes para potenciar el desarrollo de nuestros sectores primarios: agricultura, ganadería y pesca.

Apenas planifica suelo para la expansión futura de nuestros cascos urbanos.

Al suelo que quedaba entre el parque Natural de Jandía y los pueblos y las zonas turísticas costeras, se le aumenta un grado mas su protección , limitando aun más sus posibilidades de uso.

Añadir Embarcadero de La Lajita(Pájara)

Valorar la posibilidad de habilitar un embarcadero en Puertito de la Cruz.

Rampas de varada en Ajuy y Puerto Nuevo.

Zona B.b.2 Protección territorial.

Se delimitará suelo suficiente para infraestructuras generales y equipamientos

Suelos destinados a albergar campos de producción de Energías Alternativas: solar, eólico, etc.

Suelos Residenciales y Equipamientos: Asimismo se preveerán suelos para la ampliación y el crecimiento de los pueblos.

Suelos Turísticos:

Zona D.2.2. Zona de expansión urbana turística.

Zona D.2.3. Área de expansión urbana mixta.

Suelo de Reserva Turística, para facilitar la aplicación de la Ley de Medidas Urgentes, que faciliten la sustitución de camas obsoletas o de zonas saturadas, por nuevas instalaciones Hoteleras de 5 * gran lujo.

Suelos industriales: Se categorizará como Zona D.2.4. Área de Expansión Industrial y Terciarios Estratégicos en la zona del Puerto de Morro Jable.

Suelo para ubicar un Complejo Medioambiental Integral en el Sur.

Asfaltado de la carretera de Morro Jable al Puertito de la Cruz y Cofete.

Aumentar la superficie de extracción de piedra, para prever el que se agote la actual.

Actuar en la Autovía desde la Cuesta de la Pared hasta la rotonda de Gran Tarajal para evitar la afectación del pueblo Tarajalejo por la futura Autovía, valorando la construcción de algún túnel.

Reserva de un corredor de suelo Norte-Sur para la posible implantación de un tren.

Reserva de suelo para la posible implantación futura de un aerodromo, en la margen derecha de la carretera de Cañada del Río a Pájara a la altura del Istmo de la Pared.

Sugerir el estudio de la alternativa a la actual autovía de Pozo Negro-Gran Tarajal, que evitaría el paso por zonas Zepas y por el Malpeis, además de acercar dicha vía a las poblaciones del interior (Tiscamanita, Tuineje y los aldeaños de Pájara y Toto).

SUGERENCIAS RELACIONADAS CON LA AGRICULTURA

El nuevo PIOF, tiene como objetivo frenar todo tipo de nuevas explotaciones ganaderas y el desarrollo de las mismas. Este argumento está basado en los siguientes hechos:

Denunciar que por un lado existe un plano de ganadería que cuando lo superponemos al de la zona protegida, la zona para nuevas explotaciones es insignificante, los planos se contradicen. En un lugar se permite por distancia a núcleos poblacionales y en ese mismo lugar se marca las zonas protegidas en las que no se puede hacer ningún tipo de construcción, parece algo así como un intento de engaño.

En todo el municipio solo se permite explotaciones superiores a 600 cabras en Terife, Chiliega y pequeños espacios en los valles de Las Hermosas y Los Cuchillos, con un alejamiento superior a 500 metros, se encuentran todos en zona de protección paisajística. De la Pared hasta la punta de Jandia no se permiten las nuevas explotaciones ganaderas.

En las explotaciones ya existentes que son absorbidas por la protección natural, aunque no se eliminan, lo que si se hace es condicionar el crecimiento de las mismas.

Las zonas permitidas para tener entre 10-250 cabras y de 250-600, son insignificantes, un poco de Tarajal de Sancho, Terife, Chiliega y pequeños espacios del fondo de los valles de Las Hermosas y Los Cuchillos.

No se permiten cabras en los pueblos donde tradicionalmente siempre ha existido característicamente este animal, bien para entretenimiento de nuestro mayores o para gasto diario de leche en la casa, una tradición que se ha eliminado progresivamente en los pueblos majoreros de mayor crecimiento,

únicamente quedando viva en estos pueblos tan característicos de la cultura Majorera, Cardón, Toto, Pájara, hasta el Barranco de Ajuí,...

Por mucho que desprecien estos señores redactores del PIOF a las cabras, de ellas viven 124 familias directas, sin comentar comerciantes, un pilar económico de alto prestigio por la gran calidad de nuestros quesos de fama internacional.

Una solución para controlar los daños que estos animales puedan acarrear a la flora autóctona, es acotando las zonas de interés florístico, y fomentando las explotaciones que permita una estabulación, que es lo contrario a lo que hace el PIOF.

La afirmación genérica que se hace de que son zonas de interés faunística y florística no es correcta ya que en ellas, como norma general, no existe flora ni fauna de especial interés. En consecuencia, lo lógico es no proteger de forma genérica, sino cuando existe un estudio previo que demuestre que una zona debe ser protegida, cosa que no se ha hecho, cuando las protecciones caminan a lo loco como aquí, mejor una vuelta atrás.

En el documento se especifica que uno de los aprovechamientos que se pueden realizar es el forestal, dado que la isla de Fuerteventura es desértica, esto se debería de eliminar.

En conclusión, la protección debe volver a estar en los niveles del PIOF vigente. Si en el norte se dejaron zonas de malpaís sin proteger, que se estudie cada zona concreta o el valle. Pero es irracional que lo poco que dejó el PIOF anterior como suelo productivo en el término municipal de Pájara se elimine. Supone un proteccionismo desmesurado e irracional, solo hecho desde la incomprensión de las necesidades de un pueblo que ahora más que nunca está volviendo a cultivar las tierras.

Como única salida, ya que no existe a la vista la más mínima actividad económica, está quizás la solución dictada por el PIOF, es irnos todos a Puerto del Rosario a trabajar. Que pena de intento de desequilibrio insular.

El municipio de Pájara es marginado no solo en el desarrollo turístico, limitándose a el número de camas desde Playa de la Barca a Morro Jable, sino también impidiendo la agricultura desde La Pared hasta la punta de Jandía, y hacia arriba muy poco se permite hacer en cuanto infraestructura agraria, francamente este trato no lo teníamos desde la época de Franco.

No cabe duda que el desarrollo agrario solo se podía dar con la posibilidad de producción de agua desalinizada, económica y para este requisito será necesario un PIOF que permita un aprovechamiento de energía eólica para los agricultores, que es algo que tampoco se refleja en este PIOF, lo único comentado al respecto es que los molinos impactan, no entendemos esta forma de sostenibilidad. Fuerteventura una isla desértica con unas condiciones optimas para el desarrollo de las energías alternativas.

Debido a las muchas dificultades del momento se observa un incremento muy inferior al de otros municipios, como Tuineje, por la existencia de redes de rechazo en Pájara. Rechazo inexplicable ya que este municipio tiene acuíferos subterráneos abundantes, en cuencas como la de Cardón, La Lajita, Toto, Ajuí, Chilegua, Fayagua, etc..

Nuestra sorpresa aumenta cuando a esta política de marginación del municipio en el tema de agua se le suma la del desuso de los suelos agrícolas convirtiéndolos en paisajes a proteger. No permitiendo en ellos construir la herramienta básica para un desarrollo agrícola como es la construcción de invernaderos, almacenes agrícolas o explotación de ganado.

ASUNCIÓN POR PARTE DEL PIOF DE LA PROPUESTA DE MOCIÓN INSTITUCIONAL CONJUNTA DE LOS AYUNTAMIENTOS DE PÁJARA Y TUINEJE EN DEFENSA DE LA COMARCA SUR DE FUERTEVENTURA.

Primero.- La zona turística de Pájara debe tener preferencia en las actuaciones de renovación de plazas hoteleras que se realicen. Por ello las administraciones insular, regional y estatal trabajarán para que dichas actuaciones comiencen por el municipio de Pájara.

Segundo.- Las camas turísticas asignadas a ambos municipios deben implantarse en aquel lugar de la comarca que ofrezca mejores condiciones para ello. En este sentido Tuineje reconoce las excelentes condiciones de Pájara para dicha implantación.

Tercero.- Se propone que el Valle de Agando, en el Municipio de Tuineje, sea una zona de preferente implantación industrial insular, mediante la potenciación y el impulso de la infraestructura portuaria necesaria para incrementar la entrada de mercancías y promover íntegramente el desarrollo económico de la Comarca Sur y corrija los actuales desequilibrios insulares.

Cuarto.- El gran centro logístico de almacenamiento y distribución de la comarca se sitúa en las zonas industriales del Llano de la Higuera y el Cuchillete, sin perjuicio de otras implantaciones en el municipio de Pájara, fundamentalmente las adscritas a su puerto de Morro Jable.

Quinto.- En relación al punto anterior se solicita la revisión de los límites del LIC "Playas de Sotavento" ampliando tanto su superficie total como la de sebedales protegidos, a la vez que se definan una ventana libre de protección en la zona de menor valor ambiental que asegure el desarrollo de los objetivos planteados en esta moción.

En concordancia con la Moción Institucional conjunta de los Ayuntamientos de Pájara y Tuineje, aprobada por el Ayuntamiento de Pájara en la sesión Plenaria de fecha 20 de marzo de 2009, proponemos al Ayuntamiento Pleno apruebe las siguientes propuestas de sugerencias al avance del PIOF , congruentes con lo expuesto en la Moción conjunta:

Reconocer la idoneidad del Municipio de Tuineje como emplazamiento industrial insular de primer orden y por tanto proponer la declaración de suelo industrial insular estratégico del eje Llanos de La Higuera-Cuchillete-Valle de Agando, complementado con un uso comercial para la implantación de grandes superficies ligadas al desarrollo industrial que se prevee.

Apoyar la potenciación del Muelle de Gran Tarajal en la doble vertiente de la potenciación del Uso Deportivo, que llegue a mas de 400 atraques, creciendo hacia El Aceitun y en la apuesta por el desarrollo de una nueva infraestructura portuaria a desarrollar en la zona de influencia del Valle de Agando , con el fin de complementar y apoyar la actividad industrial.

Modificar la actual propuesta turística prevista en el Avance para el Municipio de Pájara, aumentando las Zonas de Reserva Turística (ZRT), que indirectamente generará nuevos puestos de trabajo que seguirán siendo cubiertos de forma sustancial por vecinos del Municipio de Tuineje, generando una sinergia generadora de empleo y de riqueza que impulsará el desarrollo insular, desde el Sur.

Apoyar la petición del Ayuntamiento de Tuineje en el sentido de permitir un desarrollo turístico en Las Playitas y Tarajalejo.

TERCER BLOQUE .- SUGERENCIA Y ALTERNATIVA ESPECÍFICA REFERENTE AL EJE NORTE SUR DE FUERTEVENTURA.

ASUNTO: Sugerencias al Avance de la Revisión del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (PIOF) en relación a la variante de la autovía, denominada "Eje norte-sur", propuesta por el Ayuntamiento de Pájara.

ANTECEDENTES

1º).- El Boletín Oficial de Canarias nº 213 de fecha 30 de octubre pasado, publicó "ANUNCIO de 30 de septiembre de 2009, relativo a la aprobación del Avance de la revisión y adaptación del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura al Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y a la Ley 19/2003, de 14 de abril, junto con el correspondiente informe de sostenibilidad ambiental de dicho Plan". Ambos documentos, junto con el anexo relativo a las actas de la comisión de seguimiento que contienen las propuestas de ordenación formuladas por los representantes de los Ayuntamientos de la isla y demás administraciones públicas, se someten al trámite de participación pública por plazo de tres meses.

2º).- El día 6 de octubre de 2005 tuvo entrada en el Cabildo Insular de Fuerteventura, con registro de entrada nº 18.612, certificación del acuerdo del pleno del Ayuntamiento de Pájara, en sesión celebrada el día 30 de septiembre de 2005, del punto octavo del orden del día titulado "Proposición de la concejalía

delegada de urbanismo referente a posible variante del eje norte-sur de Fuerteventura.”; Dicho acuerdo fue el siguiente:

"Primero.- Ofrecer la variante propuesta o una similar diseñada por quien corresponda que cumpla los mismos objetivos: uno, evitar que los pueblos de Pájara, Toto, Tiscamanita y Tuineje queden aislados; y dos, evitar el gran impacto medioambiental que supondría el paso de la autovía por el espacio natural protegido Malpaís Grande.

Segundo.- Comunicar al Ayuntamiento de Tuineje para que se solidarice”.

3º).- El día 29 de octubre de 2005 tuvo entrada en el Ayuntamiento de Pájara, con registro de entrada nº 11.781, oficio del Cabildo Insular, con registro de salida nº 13.219 de fecha 25 de octubre de 2005, en el que se manifiesta acuse de recibo de lo indicado en el antecedente segundo e informando que ha procedido a solicitar informe a la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias.

4º).- El día 21 de febrero de 2006 tuvo entrada en el Cabildo Insular de Fuerteventura, con Registro de entrada nº 3.898, certificación del acuerdo del pleno del Ayuntamiento de Pájara, en sesión celebrada el día 10 de febrero de 2006, del punto séptimo del orden del día titulado *"Dación de cuenta al Pleno de la Corporación del informe emitido por la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias en respuesta a la propuesta municipal referente a la posible variante del eje norte-sur de Fuerteventura.*”; Dicho acuerdo fue el siguiente:

"Primero.- Solicitar del Cabildo Insular de Fuerteventura se pronuncie expresamente sobre la conveniencia y oportunidad de la propuesta de Pájara referente a la posible variante del eje norte-sur de Fuerteventura sobre la base de que la misma no perjudica a ninguna de las poblaciones afectadas de la zona ni a los posibles usuarios y al tiempo beneficia al norte de los municipios de Pájara y Tuineje, con los dos núcleos capitalinos a la cabeza, y es mucho más respetuosa con los valores medioambientales del territorio insular.

Segundo.- Dar traslado del presente acuerdo al Cabildo Insular de Fuerteventura a los efectos pertinentes”.

5º).- El día 21 de abril de 2006 tuvo entrada en el Cabildo Insular de Fuerteventura certificación del acuerdo del pleno del Ayuntamiento de Pájara, en sesión celebrada el día 31 de marzo de 2006, del punto quinto del orden del día titulado *"Propuesta de variante de la futura autovía eje norte-sur. Acuerdos que procedan.*”; Dicho acuerdo fue el siguiente:

"Primero.- Solicitar al Cabildo Insular para que requiera al Gobierno de Canarias un Estudio Informativo lo mas urgente posible, que ampare la futura autovía, en el tramo comprendido entre el "Cruce de Pozo Negro" y el "Cruce de Giniginamar", y que justifique la viabilidad técnica y económica de la variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara.

Segundo.- Solicitar al Cabildo Insular que incluya en la "Revisión del PIOF" en trámite, la variante propuesta por el "Estudio Informativo" citado en el apartado anterior, siempre y cuando cumpla con los dos objetivos propuestos por el Ayuntamiento de Pájara, como son, por un lado, bordear los pueblos de Tiscamanita y Tuineje y hacer un enlace entre los dos que conecte con la FV-20, y por otro lado, sacar el trazado fuera del ámbito del espacio natural protegido "Malpaís Grande.

Tercero.- Comunicar a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, y más concretamente al Servicio de Ordenación de Espacios Naturales Protegidos, como departamento responsable de la redacción del "Plan Especial del Paisaje Protegido de Malpaís Grande", para que tome conocimiento para que tome conocimiento de las posibles alternativas que puedan haber para trazar la futura autovía fuera del espacio natural protegido.

Cuarto.- Comunicar al Ayuntamiento de Tuineje para que tome conocimiento de los argumentos expuestos en las consideraciones anteriores como réplica a los expuestos en el Pleno del Ayuntamiento de Tuineje el 14 de noviembre pasado, por si pudieran servir para adoptar otro acuerdo que redunde en beneficio de los pueblos de Tiscamanita y Tuineje.”

CONSIDERACIONES

1ª).- El apartado cuatro del artículo seis del *"Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establece medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats*

naturales y de la fauna y flora silvestres”, entre otras cosas, dice: “Desde el momento en que un lugar figure en la lista de lugares de importancia comunitaria (LIC), éste quedará sometido a lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4 de este artículo. También será de aplicación a las zonas de especial protección para las aves (ZEPA), declaradas, en su caso, por las comunidades autónomas correspondientes, al amparo del artículo 4 de la Directiva 79/409/CEE, lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4 de este mismo artículo”. Este mismo texto figura, entre otras cosas, en el apartado cinco del artículo seis, en el “Real Decreto 1421/2006, de 1 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establece medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres”. El caso que nos ocupa, el trazado propuesto para la futura autovía denominada “Eje norte-sur”, por el vigente Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (PIOF), así como por el Avance de la Revisión del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura, coincide aproximadamente con la actual carretera FV-2, en el tramo comprendido entre el cruce de Pozo Negro al cruce del Cuchillete. Éste trazado atraviesa en una longitud de trece mil metros aproximadamente el espacio natural protegido denominado “Malpaís Grande”, que está declarado en todo su ámbito como “Lugar de Importancia Comunitaria (LIC)” y como “Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA)”, con la denominación, en ambos casos, de “Pozo Negro”.

2ª).- El apartado dos del artículo seis del “Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establece medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres”, dice: “Por las Comunidades Autónomas correspondientes se adoptarán las medidas apropiadas para evitar en las zonas especiales de conservación el deterioro de los hábitats naturales y de los hábitats de especies, así como las alteraciones que repercutan en las especies que hayan motivado la designación de las zonas, en la medida que dichas alteraciones puedan tener un efecto apreciable en lo que respecta a los objetivos del presente Real Decreto.” El caso que nos ocupa, el Ayuntamiento de Pájara, según consta en el expediente y se cita en los antecedentes, comunicó en su momento, tanto a la Consejería de Obras Públicas como a la de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, así como al Cabildo Insular de Fuerteventura, la propuesta de variante del “Eje norte-sur” así como la necesidad de llevar a cabo un “Estudio Informativo”. Es decir, que la variante propuesta evidenciaba la existencia de una alternativa viable al trazado de la autovía denominada “Eje norte-sur”, que suponía adoptar las medidas apropiadas para evitar en las zonas especiales de conservación el deterioro de los hábitats naturales y de los hábitats de especies, puesto que sacaba el trazado de la autovía fuera del ámbito del espacio natural protegido denominado “Malpaís Grande” y declarado zona LIC y ZEPA. Por tanto, entendemos que las dos Consejerías citadas tenían que haber promovido la viabilidad de la variante propuesta, la primera, a través de un Estudio Informativo, y la segunda, a través de un Plan Territorial Especial. En el caso de la Consejería de Obras Públicas, las medidas apropiadas entendemos que serían la realización de un “Estudio Informativo” tal como se indica en el artículo catorce de la Ley de Carreteras de Canarias. Este artículo en su apartado uno, dice que la modificación significativa de una carretera, como es el caso, se desarrollará según el siguiente procedimiento: Primero, un “Estudio de Planeamiento”; segundo, un “Estudio Previo”; y tercero, un “Estudio Informativo”, que consiste en la definición, en líneas generales, de las características y justificación de la actuación propuesta como más recomendable para el interés público y de las restantes opciones estudiadas, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso. En relación a las actuaciones llevadas a cabo por las tres administraciones citadas y que tengamos constancia:

a).- La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias no ha contestado nuestro comunicado, con registro de salida nº 6.331 de fecha 19 de abril de 2006, en el que se le adjuntaba certificación del acuerdo adoptado por el Pleno Municipal, en sesión celebrada el día 31 de marzo de 2006, en orden a la “Propuesta de variante de la futura autovía Eje norte-sur”. Con fecha de 24 de enero de 2007 se publicó en el Boletín Oficial de Canarias el acuerdo de la aprobación definitiva del “Plan Especial del Paisaje Protegido del Malpaís Grande”. En éste Plan Especial no se hace mención a la necesidad de sacar el trazado de la futura autovía fuera del ámbito del espacio natural protegido tal como le comunicó el Ayuntamiento de Pájara. Entendemos que era obligación de esta Consejería, promover la posibilidad de sacar el trazado de la autovía fuera del espacio natural protegido, teniendo conocimiento del gran impacto medioambiental que supone su construcción.

b).- La Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias reconoce, en su escrito de contestación dirigido al Ayuntamiento de Pájara de fecha 14 de diciembre de 2005, por un lado, que no existe un documento técnico que ampare la duplicación de la actual FV-2 entre el cruce de Pozo Negro y Gran Tarajal; y por otro lado, que no existen estudios de trazado que justifiquen la viabilidad, tanto técnica como económica, de la Variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara. Entendemos que era obligación de esta Consejería, redactar un "Estudio Informativo" que ampare el trazado de la autovía fuera del espacio natural protegido, teniendo conocimiento del gran impacto medioambiental que supone su construcción.

c).- El Cabildo Insular de Fuerteventura, en su escrito de contestación dirigido al Ayuntamiento de Pájara de fecha 25 de octubre de 2005, como se indica en el antecedente tercero, manifiesta acuse de recibo de lo indicado en el antecedente segundo y que ha procedido a solicitar informe a la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias. Entendemos que era obligación de este Cabildo, promover la posibilidad de sacar el trazado de la autovía fuera del espacio natural protegido, teniendo conocimiento del gran impacto medioambiental que supone su construcción. Con la Aprobación del Avance de la Revisión del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (PIOF), que figura en el antecedente primero, no sólo no se ha promovido la posibilidad de sacar el trazado de la autovía fuera del espacio natural protegido, sino que se ha hecho caso omiso a la propuesta del Ayuntamiento de Pájara. Concretamente, el "Sistema de Infraestructuras" se contempla en el Tomo 4 de la "Memoria de Ordenación" del documento de aprobación del "Avance de la Revisión del PIOF", que en su artículo 20 indica las *"Determinaciones para la Red de Nivel Básico e Intermedio"*. Este artículo en su apartado primero dice: *"El presente PIOF establece las siguientes intervenciones sobre la Red de Nivel Básico e Intermedio, y cuya previsión deberá ser acogida por los Planes Generales de Ordenación o Planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos cuando se ordene las mismas mediante un Plan Territorial Especial de Ordenación de la Infraestructura de Transportes y Comunicaciones, donde se incluirán estas infraestructuras. En este sentido, se señala en el plano de ordenación nº 0.3.1.a denominado "Infraestructuras Viarias: Carreteras", un trazado, a modo de Recomendación, que puede ser alterada o modificada atendiendo al mayor grado de análisis del proyecto en concreto, y de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental y sus consecuencias sobre su trazado."* El caso que nos ocupa, entendemos que el Cabildo Insular de Fuerteventura al recomendar, en el "Avance de la Revisión del PIOF", un trazado de la autovía denominada "Eje norte-sur", en el tramo comprendido entre el Cruce de Pozo Negro y el Cruce del Cuchillote, en el mismo sitio que la actual FV-2, teniendo conocimiento del gran impacto medioambiental que supone su construcción, ha hecho caso omiso a la propuesta del Ayuntamiento de Pájara.

3ª).- El apartado tres del artículo seis del *"Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establece medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres"*, dice: *"Cualquier plan o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, que se realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación, de acuerdo con lo establecido en la legislación básica estatal y en las normas adicionales de protección dictadas por las Comunidades Autónomas, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar. A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el apartado cuatro de este artículo, las Comunidades Autónomas correspondientes sólo manifestarán su conformidad con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública."* El caso que nos ocupa, la Comunidad Autónoma, a través de las dos Consejerías citadas, no deberán dar, o haber dado, si fuera el caso, su conformidad al plan o proyecto, una vez tenido conocimiento de la propuesta de variante de la autovía hecha por el Ayuntamiento de Pájara.

4ª).- El citado apartado cuatro, que no modifica el Real Decreto 1421/2006 en este párrafo, además, dice: *"Si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, las administraciones públicas competentes tomarán cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de la*

Red Natura 2000 quede protegida". La variante del "Eje norte-sur" propuesta por el Ayuntamiento de Pájara, que figura en el plano que se adjunta, pone en evidencia que hay soluciones alternativas. Por tanto, entendemos que no se justifica el trazado propuesto por el PIOF vigente y por el Avance de la Revisión del PIOF. La variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara estaría situada en su mayor parte, en terrenos calificados por el PIOF como "Suelo Rústico de Aptitud Productiva (SRP)", y una pequeña parte como "Suelo Rústico con Edificación Dispersa", que son suelos sin protección medioambiental que permiten la implantación de este tipo de infraestructuras. La variante, además, tiene razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica. En este sentido, para incluir la variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara en la Revisión del PIOF, diremos que, la comarca situada en la parte norte de los municipios de Pájara y Tuineje, y formada principalmente por los pueblos de Tiscamanita, Tuineje, Toto, Pájara, Mezquez y Ajuí, se quedaría aislada, en relación a la utilización del "Eje norte-sur" para conectarse con Puerto del Rosario, el aeropuerto y Gran Tarajal. Este aislamiento viene motivado porque actualmente ningún habitante de la comarca citada, en condiciones normales, se traslada en su vehículo al cruce del Cuchillete para desplazarse a Puerto del Rosario, porque tardaría más que por la carretera FV-20. De la misma manera, tardaría más si el "Eje norte-sur" mantiene el trazado propuesto por el PIOF vigente y el Avance de la Revisión del PIOF. Por otra parte, la variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara tiene una longitud similar a la propuesta en el PIOF vigente, y tendría un coste menor por no tener que adoptar medidas compensatorias. No perjudicaría a nadie, puesto que tanto la Granja del Cabildo como los caseríos de Tenicosquey y Tequital se conectarían a la autovía, con la variante o sin ella, a los enlaces más próximos situados, lógicamente, en los cruces de Pozo Negro y el Cuchillete.

5ª).- El artículo 13 del *"Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establece medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres"*, entre otras cosas, dice: *"Siempre que no exista ninguna otra solución satisfactoria y que por ello no suponga perjudicar el mantenimiento, en un estado de conservación favorable, de las poblaciones de la especie de que se trate en un área de distribución natural, las Administraciones públicas competentes podrán establecer excepciones a lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 12, cuando el fin de ello sea:*

- a).- Proteger la fauna y flora silvestres y conservar los hábitats naturales.*
- b).- Evitar daños graves, en especial a los cultivos, al ganado, a los bosques, a las pesquerías y a las aguas, así como a otras formas de propiedad.*
- c).- En beneficio de la salud y seguridad públicas o por razones imperativas de interés público de primer orden, incluidas las de carácter socioeconómico y consecuencias beneficiosas de importancia primordial para el medio ambiente.*
- d).- Para favorecer la investigación y educación, la repoblación, la reintroducción de dichas especies y para las operaciones de reproducción necesarias a dichos fines, incluida la propagación artificial de las plantas.*

El caso que nos ocupa, entendemos que existe una solución satisfactoria como es la propuesta de variante de la autovía hecha por el ayuntamiento de Pájara.

6ª).- El *"Real Decreto 1193/1998, de 12 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establece medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres"*, añade un quinto apartado e) al artículo 13 citado en la consideración anterior, que dice:

"e).- Para permitir, en condiciones de riguroso control, con criterio selectivo y de forma limitada, la toma o posesión de un número limitado y especificado por las autoridades competentes, de determinados especímenes de las especies que se numeran en el anexo IV." El caso que nos ocupa, la variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara entendemos que, por las mismas razones expuestas en la consideración 4ª, así como por las razones indicadas en negrita en los apartados a) y c) de la consideración 5ª, debería estar reflejada en el Avance de la Revisión del PIOF.

7ª).- El apartado d) del Anexo I, que determina el contenido del informe de sostenibilidad ambiental, de la *"Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el*

medio ambiente”, dice: “Cualquier problema ambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en concreto los relacionados con cualquier zona de particular importancia ambiental designada de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas.” El caso que nos ocupa, la variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara entendemos que, resolvería el problema ambiental existente relevante para el plan insular de ordenación, como es el trazado existente en el PIOF vigente, y mantenido en el Avance de la Revisión del PIOF, del “Eje norte-sur” atravesando el espacio natural protegido denominado “Malpaís Grande”, calificado, además, como zona ZEPA y LIC. Por tanto, el informe de sostenibilidad ambiental del “Avance”, al no contemplar esta circunstancia indicada por el Ayuntamiento de Pájara en los tres acuerdos plenarios citados, incumpliría en su contenido.

8ª).- En relación a la *“Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad”*.

a).- El apartado uno del artículo 5, entre otras cosas, dice: *“Todos los poderes públicos, en sus respectivos ámbitos competenciales, velarán por la conservación y la utilización racional del patrimonio natural...”*

b).- El apartado 2.a) del artículo 5, dice: *“Las Administraciones Públicas promoverán la participación y las actividades que contribuyan a alcanzar los objetivos de la presente ley.”*

c).- El apartado 2.b) del artículo 5, dice: *“Las Administraciones Públicas identificarán y, en la medida de lo posible, eliminarán o modificarán los incentivos contrarios a la conservación del patrimonio natural y la biodiversidad.”*

d).- El apartado 2.a) del artículo 34, dice: *“Uno de los objetivos principales de la gestión de los Paisajes Protegidos es la conservación de los valores singulares que los caracterizan.”*

El caso que nos ocupa, entendemos que las dos Consejerías citadas del Gobierno de Canarias así como el Cabildo Insular tenían que haber promovido la viabilidad de la variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara, que sacaría del espacio natural protegido denominado “Malpaís Grande” el trazado de la futura autovía denominada “Eje norte-sur”.

e).- El apartado a). 1º del artículo 67, dice: *“Las Reservas de la Biosfera, para su integración y mantenimiento como tales, deberán respetar las directrices y normas aplicables de la UNESCO y contar, como mínimo, con una ordenación especial integrada por una o varias zonas núcleo de la Reserva que sean espacios naturales protegidos, con los objetivos básicos de preservar la diversidad biológica y los ecosistemas, que cuenten con el adecuado planeamiento de ordenación, uso y gestión que potencie básicamente dichos objetivos.”* El caso que nos ocupa, la isla de Fuerteventura como Reserva de la Biosfera que es, deberá potenciar, a través de su Cabildo Insular principalmente, los objetivos básicos de preservar la diversidad y los ecosistemas existentes en la zona LIC y ZEPA existentes en el Espacio Natural Protegido denominado “Malpaís Grande”. Por otra parte, el planeamiento de ordenación, uso y gestión existente, como es el PIOF vigente, el Plan Especial del Paisaje Protegido del Malpaís Grande y el Avance de la Revisión del PIOF, al no contemplar la variante indicada hace varios años por el Ayuntamiento de Pájara, incumplen éste apartado, en el sentido que el planeamiento no es el adecuado para potenciar básicamente los objetivos de preservar la diversidad biológica y los ecosistemas. Este hecho, entendemos que pudiera ser causa que impida el mantenimiento como Reserva de la Biosfera. En otras palabras, la condición de Reserva de la Biosfera, debe ser ejemplo para preservar los Espacios Naturales Protegidos.

CONCLUSIONES

1ª).- El trazado propuesto para la futura autovía denominada “Eje norte-sur”, en el tramo comprendido entre el cruce de Pozo Negro al cruce del Cuchillote, atraviesa en una longitud de trece mil metros aproximadamente el espacio natural protegido denominado “Malpaís Grande”, que está declarado en todo su ámbito como “Lugar de Importancia Comunitaria (LIC)” y como “Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA)”, con la denominación, en ambos casos, de “Pozo Negro”.

2ª).- La variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara evidenciaba la existencia de una alternativa viable al trazado de la autovía denominada “Eje norte-sur”, que suponía adoptar las medidas apropiadas para evitar en las zonas especiales de conservación el deterioro de los hábitats naturales y de los hábitats

de especies, puesto que sacaba el trazado de la autovía fuera del ámbito del espacio natural protegido denominado "Malpaís Grande" y declarado zona LIC y ZEPA, en virtud del apartado dos del artículo seis del Real Decreto 1997/1995. Por tanto, las dos Consejerías citadas tenían que haber promovido la viabilidad de la variante propuesta, la primera, a través de un Estudio Informativo, y la segunda, a través de un Plan Territorial Especial.

3ª).- En el "Plan Especial del Paisaje Protegido del Malpaís Grande" no se hace mención a la necesidad de sacar el trazado de la futura autovía fuera del ámbito del espacio natural protegido tal como le comunicó el Ayuntamiento de Pájara a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias. Era obligación de esta Consejería, promover la posibilidad de sacar el trazado de la autovía fuera del espacio natural protegido, teniendo conocimiento del gran impacto medioambiental que supone su construcción, en virtud de los apartados 1, 2.a) y 2.b) del artículo 5, así como del apartado 2.a) del artículo 34 de la Ley 42/2007.

4ª).- Era obligación de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias, promover la posibilidad de sacar el trazado de la autovía fuera del espacio natural protegido, redactando un Estudio Informativo", teniendo conocimiento, tal como le comunicó el Ayuntamiento de Pájara, del gran impacto medioambiental que supone su construcción, en virtud de los apartados 1, 2.a) y 2.b) del artículo 5, así como del apartado 2.a) del artículo 34 de la Ley 42/2007.

5ª).- Era obligación del Cabildo Insular de Fuerteventura, promover la posibilidad de sacar el trazado de la autovía fuera del espacio natural protegido, teniendo conocimiento del gran impacto medioambiental que supone su construcción. Para ello tenía que haber solicitado la redacción de un Estudio Informativo a la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias que hubiera determinado el trazado de la variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara para incluirla en el Documento de Aprobación del Avance de la Revisión del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (PIOF), en virtud de los apartados 1, 2.a) y 2.b) del artículo 5, así como del apartado 2.a) del artículo 34 de la Ley 42/2007.

6ª).- La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias no debería haber dado su conformidad al "Plan Especial del Paisaje Protegido del Malpaís Grande", una vez tenido conocimiento de la propuesta de variante de la autovía, fuera del Espacio Natural Protegido, hecha por el Ayuntamiento de Pájara, en virtud del apartado tres del artículo seis del Real Decreto 1997/1995.

7ª).- La variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara estaría situada en su mayor parte, en terrenos calificados por el PIOF como "Suelo Rústico de Aptitud Productiva (SRP)", y una pequeña parte como "Suelo Rústico con Edificación Dispersa", que son suelos sin protección medioambiental que permiten la implantación de este tipo de infraestructuras. La variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara, además, de evidenciar una solución alternativa a las repercusiones sobre el Espacio Natural Protegido, tiene razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, en virtud del apartado cuatro del artículo seis y del artículo trece del Real Decreto 1997/1995.

8ª).- El informe de sostenibilidad ambiental del "Avance" incumpliría en su contenido, al no contemplar la variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara, que resolvería el problema ambiental existente relevante para el plan insular de ordenación, como es el trazado existente en el PIOF vigente, y mantenido en el Avance de la Revisión del PIOF, del "Eje norte-sur" atravesando el espacio natural protegido denominado "Malpaís Grande", calificado, además, como zona ZEPA y LIC, en virtud del apartado d) del Anexo I, que determina el contenido del informe de sostenibilidad ambiental, de la Ley 9/2006.

9ª).- La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial y la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias, así como el Cabildo Insular de Fuerteventura, en sus respectivos ámbitos competenciales, teniendo conocimiento del gran impacto medioambiental que supone su construcción, tenían que haber promovido la viabilidad de la variante propuesta por el Ayuntamiento de Pájara, que sacaría del espacio natural protegido denominado "Malpaís Grande" el trazado de la futura autovía

denominada "Eje norte-sur", en virtud de los apartados 1, 2.a) y 2.b) del artículo 5, así como del apartado 2.a) del artículo 34 de la Ley 42/2007.

10ª).- El planeamiento de ordenación, uso y gestión existente, como es el PIOF vigente, el Plan Especial del Paisaje Protegido del Malpaís Grande y el Avance de la Revisión del PIOF, tenían que haber contemplado la variante indicada hace varios años por el Ayuntamiento de Pájara, en el sentido que el planeamiento no es el adecuado para potenciar básicamente los objetivos de preservar la diversidad biológica y los ecosistemas. Este hecho, pudiera ser causa que impida el mantenimiento como Reserva de la Biosfera, en virtud del apartado a). 1º del artículo 67 de la Ley 42/2007.

11ª).- El Cabildo Insular de Fuerteventura al recomendar, en el "Avance de la Revisión del PIOF", un trazado de la autovía denominada "Eje norte-sur", en el tramo comprendido entre el Cruce de Pozo Negro y el Cruce del Cuchillete, en el mismo sitio que la actual FV-2, teniendo conocimiento del gran impacto medioambiental que supone su construcción, ha hecho caso omiso a la propuesta del Ayuntamiento de Pájara.

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

Hacer una "Sugerencia" al documento de aprobación del Avance de la Revisión del PIOF, que figura en el antecedente primero, dentro del plazo que está en información pública, para que la traza de la autovía denominada "Eje norte-sur" que figura en el citado plano de ordenación nº 0.3.1.a denominado "Infraestructuras Viarias: Carreteras", en el tramo comprendido entre el Cruce de Pozo Negro y el Cruce del Cuchillete, se cambie por la propuesta por el Ayuntamiento de Pájara, en base a las consideraciones y conclusiones de este informe."

Teniendo presente el dictamen favorable de la Comisión Informativa de Asuntos Plenarios de fecha 25 de febrero de 2010, por el Sr. Alcalde Presidente se abre turno de debate, y sometido el asunto a votación, previa intervención de Don Antonio Olmedo Manzanares para poner de manifiesto que va a votar a favor del acuerdo, si bien quiere dejar constancia de su no conformidad, como ya mostró en su momento en la sesión plenaria en que se trató el asunto, con actuaciones en zonas vírgenes como la que se pretendía realizar en Gorriones, señalando que espera que cuando se se pide suelo de reserva turística no sea para actuaciones de ese tipo en suelos no afectados por el proceso urbanístico hasta ahora, el Pleno, por unanimidad de los miembros presentes, lo que implica mayoría absoluta legal, ACUERDA:

Primero.- Formular las sugerencias y alternativas al Avance de la Revisión del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (PIOF) incorporadas al cuerpo del presente acuerdo.

Segundo.- Dar traslado de las mismas al Cabildo Insular de Fuerteventura a los efectos oportunos.

TERCERO.- SOLICITUD DEL FUNCIONARIO DE LA POLICÍA LOCAL DON ANIBAL CUBAS CABRERA DE PASE A LA SITUACIÓN DE SEGUNDA ACTIVIDAD SIN DESTINO.

Dada cuenta de la solicitud presentada por el Policía Local Don Aníbal Cubas Cabrera con fecha uno de febrero de dos mil diez (R. E. número 1.443) solicitando el pase a la segunda actividad sin destino.

Visto el informe emitido por los Servicios Jurídicos Municipales, de fecha 10 de febrero de 2010, que reza literalmente:

“ANTECEDENTES.-

Primero.- Por parte del funcionario de la policía local Don Anibal Cubas Cabrera se presentó en fecha 01 de febrero de 2010, y con registro de entrada nº 1443, escrito de la misma fecha en el que manifiesta que el 14 de febrero del año en curso cumple los 63 años por lo que considera que le es de aplicación lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley Canaria 6/1997 de Coordinación de Policías Locales (LCPL) y el Decreto 43/2009 que establece y regula el procedimiento de abono a los ayuntamientos del coste de reposición de los agentes de la Policía Local que pasen a la situación de segunda actividad sin destino hasta su jubilación (D43/09).

Segundo.- En consecuencia, solicita que “una vez realizados los trámites correspondientes, se le conceda el pase a la segunda actividad sin destino”.

Tercero.- El objeto de este informe es dilucidar si se debe de acceder a la petición y en su caso cuáles serían los trámites a seguir.

FUNDAMENTOS DE JURÍDICOS.

Primero.- La segunda actividad se encuentra regulada en el artículo 33 de la LCPL, entre cuyos supuestos se contempla el que nos ocupa, es decir, la segunda actividad sin destino.

En concreto el artículo 33.1 dispone “Los Policías Locales podrán pasar, previo acuerdo del Pleno, a la situación de segunda actividad en los siguientes supuestos: a) por disminución de su capacidad para cumplir el servicio ordinario, según dictamen médico; b) por razón de edad, que en ningún caso será inferior a 57 años”.

Y el supuesto que no ocupa se encuentra entre los contemplados por razón de la edad, y regulado en concreto en los siguientes términos: Artículo 33 “...2. Los Policías Locales podrán desarrollar la segunda actividad: a) sin destino, a partir de los 63 años de edad ... 3. El pase a la segunda actividad será voluntario para el agente e implicará que queda vacante la actividad que abandona. 4. En los casos de segunda actividad sin destino, el salario del agente hasta su jubilación lo asumirá la propia Corporación Local, financiando el Gobierno de Canarias los costes de reposición del agente durante ese período...8. El pase a la situación de segunda actividad sin destino representará, como máximo, una disminución de un 20% de las retribuciones complementarias del empleo y, en ningún caso, podrá llevar aparejada una reducción de las retribuciones básicas”.

Así pues, conforme a la Ley el Pleno puede acordar el pase a la segunda actividad del solicitante a petición propia a partir del cumplimiento de los 63 años de edad, tal y como pide, sin necesidad de concurrencia de más requisitos. Si bien la ley establece que esta situación “podrá” darse, previo acuerdo del Pleno, y, en consecuencia no es obligatorio para el Ayuntamiento acceder a la petición, parece que debería de responderse en forma positiva, de no haber razones graves de interés público que lo impidieran, teniendo en cuenta además que la intención de la ley es propiciar un

rejuvenecimiento de las plantillas de las Policías Locales de Canarias que, a su vez, redunde positivamente en la calidad del servicio que reciben los ciudadanos.

A su vez, el Acuerdo del Pleno acordando el pase a la segunda actividad sin destino, debe de pronunciarse sobre la posible disminución en la cuantía de las retribuciones complementarias. Puesto que la ley contempla un máximo y no establece un mínimo, se entiende que la Corporación puede decidir mantener íntegramente las retribuciones del funcionario, o reducir el importe exclusivamente de las complementarias hasta un máximo del 20% de las mismas, debiendo figurar la opción en el acuerdo plenario al respecto.

Segundo.- Puesto que la plaza del agente que pasa a la segunda actividad queda vacante, hay que dilucidar si es obligatorio por el Ayuntamiento proceder obligatoriamente a la cobertura de la misma y, en caso de que se proceda a ello, el procedimiento y financiación.

Entiendo que no es obligatorio proceder a la reposición de la plaza que quedaría vacante. En efecto, el artículo 33 dispone expresamente que los Ayuntamientos están obligados a reponer la plaza vacante en los casos de paso a segunda actividad con destino en la misma Corporación Local o con destino en la Comunidad Autónoma. No así en el caso que nos ocupa, sin destino, en el que únicamente se dispone que los costes de reposición del agente serán financiados por la Comunidad Autónoma, pero sin ninguna referencia a la obligatoriedad de la reposición misma. Luego si en dos supuestos se exige expresamente la reposición de la plaza, y en el otro no, entiendo que el legislador deja abierta la decisión a la propia Corporación.

Si el Ayuntamiento procede a reponer la plaza que queda vacante, la Comunidad Autónoma se hará cargo de los costes del nuevo funcionario que reemplace al que pasó a situación de segunda actividad sin destino.

Y el procedimiento, es el que se encuentra regulado en el D 43/2009. Solamente señalar aquí los dos momentos del proceso que habría que tener especialmente en cuenta, a cuyos efectos reproduzco los preceptos esenciales. En referencia al proceso de convocatoria de la plaza que quedaría vacante el artículo 2.3 del citado decreto dispone: "El Ayuntamiento iniciará los trámites de la convocatoria para la provisión del puesto de policía y comunicará a la Dirección General competente en materia de coordinación de policías locales el inicio de los mismos cuando deseen acogerse a la financiación de éste. Dicha comunicación se deberá producir en el plazo máximo de un mes a partir de la publicación de la convocatoria en el boletín oficial correspondiente".

Y una vez el nuevo agente haya tomado posesión, se iniciará el procedimiento para solicitar a la Comunidad Autónoma que se haga cargo del coste de reposición del nuevo agente. Conforme al artículo 4 del D 43/2009, "El proceso se iniciará mediante solicitud, cuyo modelo normalizado se acompaña como anexo, de cada uno de los Ayuntamientos interesados, que deberá ser suscrito por el Alcalde-presidente de la entidad local... Dicha solicitud se presentará cada año en los meses de enero y julio, correspondiendo la solicitud de enero a los costes de reposición que se hayan devengado desde julio anterior y la de julio a los devengados desde enero del mismo año"

Tercero.- Finalmente, en cuanto a la normativa específica que regula la situación de los policías locales en este Ayuntamiento, hemos de decir que el vigente Acuerdo del personal funcionario y el Ayuntamiento de Pájara, nada dice del supuesto que nos ocupa. Sí se regula la segunda actividad en el artículo 72 del Reglamento Interno de la policía local de Pájara, pero no se menciona en el mismo el supuesto de segunda actividad sin destino, que fue incluido en la LPLC por modificación de la misma en la Ley Territorial 9/2007. Por consiguiente, hemos de estar a la normativa general que hemos analizado.

En función de los anteriores Antecedentes y Fundamentos Jurídicos, llegamos a las siguientes

CONCLUSIONES.-

Primera.- Procede acceder a la petición del funcionario de pasar a la segunda actividad sin destino, una vez cumplida la edad de 63 años, salvo que razones graves de interés público, apreciadas motivadamente, se decidiera. Lo contrario.

Segunda.- El Acuerdo de pase a segunda actividad, que debe ser tomado pro el Pleno, incluirá asimismo la decisión sobre la cuantía de las retribuciones complementarias del funcionario, que podrán mantenerse íntegras o reducirse en un máximo de hasta el veinte por ciento, no procediendo en ningún caso una disminución en las retribuciones básicas. Finalmente, se acordará también si procede reponer la plaza con un nuevo funcionario de policía local y si la Corporación decide acogerse a la financiación de la misma con cargo a la Comunidad Autónoma. Aprobado por el Pleno el pase a segunda actividad sin destino, se formalizará el mismo por Decreto de la Alcaldía presidencia”.

Teniendo presente el dictamen favorable de la Comisión Informativa de Asuntos Plenarios de fecha 25 de febrero actual, por el Sr. Alcalde Presidente se abre turno de debate, y sometido el asunto a votación, toda vez que no tiene lugar intervención alguna, el Pleno, por unanimidad de los miembros presentes, lo que implica mayoría absoluta legal, ACUERDA:

Primero.- Autorizar el pase a segunda actividad sin destino hasta su jubilación al funcionario de la Policía Local Don Aníbal Cubas Cabrera.

Segundo.- Mantener las Retribuciones que ha venido percibiendo desde su adscripción al servicio de Secretaría hasta la actualidad.

Tercero.- Notificar la presente resolución al interesado, a la Junta de Personal y a la Intervención Municipal de Fondos a los efectos oportunos.

CUARTO.- APROBACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DE LOS ESTATUTOS DE LA MANCOMUNIDAD DE MUNICIPIOS CENTRO SUR DE FUERTEVENTURA.

Dada cuenta del expediente incoado en orden a la modificación de Estatutos remitido por la Presidencia de la Mancomunidad de Municipios Centro Sur de

Fuerteventura, con la finalidad de aprobar dicha modificación por el Pleno Municipal y con el quórum legalmente exigible.

Teniendo presente el dictamen favorable de la Comisión Informativa de Asuntos Plenarios de fecha 25 de febrero de 2010, el informe favorable de esta Secretaría General (que no habiéndose emitido anteriormente por falta de tiempo se emite verbalmente en este mismo momento en sentido favorable a la aprobación de la modificación que se promueve, la cual debe ser aprobada por mayoría absoluta legal por exigencias del artículo 47 de la Ley de bases del Régimen local), por el Sr. Alcalde Presidente se abre turno de debate, interviniendo el portavoz del Grupo Mixto-PP, Don Antonio Olmedo Manzanares, para señalar que debería estar representada la oposición y ello no se garantiza, por lo que va a votar en contra, pese a que se asume la lógica de lo explicado por el Sr. Secretario aquí y en la Asamblea de la Mancomunidad y se reconoce que ello depende de cada Pleno municipal.

Sometido el asunto a votación, el Pleno, por con catorce (14) votos a favor (PSOE, CCN-IF, CC y Don Aniceto Rodríguez Rodríguez) y un (1) voto en contra (Grupo Mixto-PP), lo que implica mayoría absoluta legal, ACUERDA:

Primero.- Aprobar en su integridad la Modificación de los Estatutos de la Mancomunidad de Municipios Centro Sur de Fuerteventura.

Segundo.- Dar traslado del presente acuerdo a la Mancomunidad de Municipios Centro Sur de Fuerteventura a los efectos consiguientes.

QUINTO.- APROBACIÓN DE OPERACIÓN DE TESORERÍA POR IMPORTE DE 4.000.000 € CON LA ENTIDAD FINANCIERA GRUPO SANTANDER.

Visto el expediente tramitado en orden a la concertación de operación de tesorería por importe de 4.000.000 €, en el que habiendo sido recabadas ofertas de varias entidades financieras se ha podido constatar la presentación exclusivamente de una, concretamente la formulada por la Entidad Financiera Grupo Santander.

Dada cuenta de la propuesta de la Concejalía Delegada de Economía y Hacienda, e informe de Intervención, se eleva a Pleno la siguiente propuesta de acuerdo:

“Primero.- Aprobar y contratar con la entidad Financiera Grupo Santander una operación de Tesorería por la cuantía de CUATRO MILLONES DE EUROS (4.000.000€) con las siguientes características:

-Importe: 4.000.000.-€.

-Tipo de Interés: Euribor 12 m+2,50%.

-Comisiones: Apertura: 0,25%; No disponibilidad 0,75%,

-Plazo: 12 meses.

-Revisión y liquidación de intereses: Trimestralmente.

Segundo.- Facultar al Sr. Alcalde-Presidente para que suscriba la póliza de préstamo con la entidad Financiera Grupo Santander en los términos del acuerdo anterior”.

Teniendo presente el dictamen favorable de la Comisión Especial de Cuentas de fecha 25 de febrero de 2010, así como el informe favorable emitido por la Intervención Municipal de Fondos, por el Sr. Alcalde Presidente se abre turno de debate, interviniendo el portavoz del Grupo Mixto-PP, Don Antonio Olmedo Manzanares, para señalar que estamos hablando de una operación que se va hasta tres meses antes de las próximas elecciones; el nivel de gasto es excesivo, se está al límite legal de endeudamiento y tiene por ello que votar en contra.

Don Carlos González Cuevas, Concejal Delegado de Coalición Canaria, manifiesta que va a votar en contra por coherencia previa con la línea del grupo, que en su día exigió del gobierno municipal un plan de saneamiento y que el gobierno municipal no abordó.

Sometido el asunto a votación, el Pleno con nueve (9) votos a favor (PSOE Y CCN-IF), cinco (5) votos en contra (CC y Don Antonio Olmedo Manzanares) y la abstención de Don Aniceto Rodríguez Rodríguez, lo que implica mayoría absoluta legal, ACUERDA:

Primero.- Aprobar y contratar con la entidad Financiera Grupo Santander una operación de Tesorería por la cuantía de CUATRO MILLONES DE EUROS (4.000.000€) con las siguientes características:

- Importe: 4.000.000.-€.
- Tipo de Interés: Euribor 12 m+2,50%.
- Comisiones: Apertura: 0,25%; No disponibilidad 0,75%,
- Plazo: 12 meses.
- Revisión y liquidación de intereses: Trimestralmente.

Segundo.- Facultar al Sr. Alcalde-Presidente para que suscriba la póliza de préstamo con la entidad Financiera Grupo Santander en los términos del acuerdo anterior.

SEXTO.- APROBACIÓN DEL SERVICIO DE GESTIÓN DE PAGOS (CONFIRMING) CON LA ENTIDAD FINANCIERA GRUPO SANTANDER HASTA EL IMPORTE DE 1.500.000 €.

Dada cuenta del expediente tramitado en orden a la aprobación del servicio de gestión de pagos (confirming) con la Entidad Financiera Grupo Santander hasta el importe de 1.500.000 €.

Vista la propuesta emitida por la Concejalía Delegada de Economía y Hacienda de fecha 20 de febrero de 2010 que reza literalmente:

“Visto que por los Servicios Económicos Municipales se esta haciendo exposición constante de las difíciles circunstancias financieras por las que atraviesa el

Ayuntamiento, obligando incluso a la realización de un Plan de Pago, en aplicación del Texto Refundido de las Ley de Haciendas Locales y así y todo insistiendo en los principios de unidad de caja que posibilite la realización de material de algunos pagos debidos, tanto de ejercicios anteriores como del presente.

Estas dificultades pueden ser objeto de subsanación temporal acogiéndose a la contratación con entidad financiera de la modalidad de gestión de pagos a proveedores mediante confirming.

Que existen una serie de derechos de cobro municipales que pueden ser objeto de afectación, concretamente los derivados por transferencias directas del Estado, en cuanto participación en los Tributos.

Y en mi condición de miembro electivo de Corporación, tengo a bien formular la siguiente PROPUESTA DE ACUERDO:

Primero.- Concertar con Grupo Santander el sistema de gestión de pagos, modalidad confirming, con cargo a la participación en los tributos del Estado, por importe de 1.500.000€ y con sujeción a las siguientes condiciones:

-Tipos de interés: h/30 d: E3m+0,95%; 31-60d: E3m+1,75%; 61-90d: E3m+1,95%; +91d E3m+2,25%.

-Comisión de anticipo: 0,25%.

Segundo.- Facultar al Sr. Alcalde-Presidente para la suscripción de la documentación pertinente.

Tercero.- Notificar el presente acuerdo a la entidad financiera Grupo Santander y dar traslado a los Servicios Económicos de la Corporación”.

Teniendo presente el dictamen favorable de la Comisión Especial de Cuentas de fecha 25 de febrero actual, así como el informe favorable emitido por la Intervención Municipal de Fondos, por el Sr. Alcalde Presidente se abre turno de debate, interviniendo el portavoz del Grupo Mixto-PP, Don Antonio Olmedo Manzanares, para señalar que va a votar a favor porque los proveedores tienen que cobrar.

Don Carlos González Cuevas, Concejal de Coalición Canaria, se manifiesta en la misma línea que el Sr. Olmedo Manzanares.

Sometido el asunto a votación, el Pleno, por unanimidad de los miembros presentes, lo que implica mayoría absoluta legal, ACUERDA:

Primero.- Concertar con Grupo Santander el sistema de gestión de pagos, modalidad confirming, con cargo a la participación en los tributos del Estado, por importe de 1.500.000€ y con sujeción a las siguientes condiciones:

-Tipos de interés: h/30 d: E3m+0,95%; 31-60d: E3m+1,75%; 61-90d: E3m+1,95%; +91d E3m+2,25%.

-Comisión de anticipo: 0,25%.

Segundo.- Facultar al Sr. Alcalde-Presidente para la suscripción de la documentación pertinente.

Tercero.- Notificar el presente acuerdo a la entidad financiera Grupo Santander y dar traslado a los Servicios Económicos de la Corporación.

Con lo que se dio por terminado el acto, levantándose la sesión por la Presidencia a las doce horas y quince minutos de todo lo cual yo, el Secretario General, doy fe.