

## **9. EVALUACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL:**

### 9.1 La Oferta complementaria

La forma de integración con el espacio en donde se ubica la Oferta Complementaria del SAU Nº 8 ha de contemplar la necesidad de no producir cambios esenciales del paisaje anterior a la intervención, por lo cual se determina en el presente Plan Especial un sistema básico de accesibilidad al área que mantiene las trazas existentes en la actualidad. No debe haber cambios significativos en las geometrías que se propongan para la ocupación del suelo con esta nueva actividad, porque ello significaría una discontinuidad paisajística con el resto del suelo ocupado y por lo tanto un posible impacto en la visión continua del paisaje del valle.

Esta razón hace que desde el presente Plan Especial se mantenga una postura de conciliación con estos argumentos previos del paisaje y se opte por la continuación sin rupturas con las formas históricas de construcción del suelo en el ámbito de la actuación. Ello significa que se va a partir de la configuración actual de parcelas y senderos en las zona prevista para la oferta complementaria y de ocio como sistema o estructura básica a partir de la cual se condiciona una nueva funcionalidad.

En este sentido se recoge la directriz del Plan Insular para la Oferta Complementaria de ofrecer una alta proporción de espacios libres acorde con el medio donde se inserta y siguiendo las pautas de construcción del paisaje tradicional en donde queden localizadas los distintos usos y actividades de ocio y deportivas. Las actividades e instalaciones que se puedan realizar en este suelo son las que establece el Capítulo 1, artículo 23 de la zonificación turística básica del Plan Insular del territorio de Gran Canaria.

### 9.2 Formalización de bordes del barranco

No existen datos de las avenidas y crecidas del barranco aunque dadas las características de la cuenca y de su tramo final no se propone un encauzamiento con reducción de ancho sobre el cauce actual, ni tampoco una obra civil compacta e impermeable, la obra que se propone respeta los anchos naturales del cauce y delta del barranco adaptándose en todo momento a su funcionamiento actual y ha de permitir en toda su longitud un funcionamiento de drenaje transversal y longitudinal que ha de ser absolutamente mimético con el funcionamiento actual natural de la escorrentía. En cualquier caso, la sección que se propone se hace como mera declaración de intenciones, la sección definitiva dependerá del proyecto redactado por técnico competente.

Puede haber peligro de inundaciones estacionales para períodos de retorno largos por ser un territorio de desembocadura de un barranco con características de marismas, riesgos que se amplían notablemente en las estaciones de mareas altas y con posibles tormentas marítimas o si se modifican o arrastran las capas superficiales del suelo o el cauce se vea restringido o canalizado, la velocidad, la variabilidad del flujo puede verse afectada y se incrementa la probabilidad de que se produzcan avenidas o inundaciones relámpago. Estos apuntes no se pueden documentar por la inexistencia de datos fiables, solo se contempla como



posibilidad dada las características de la zona.

Subzona **PB-1** : Localizada entre la subzona PCL-3 y el puente de la GC-812.

Subzona **PB-2** : Localizada entre el puente de la GC-812 y el límite del ámbito del Plan Especial.

### 9.3 El parque forestal

Será necesario un tratamiento análogo o semejante a las características naturales de la zona protegida del ecosistema existente en el área del Charco con la extensión cuidadosa de estas características de parque forestal - plantación de las mismas especies vegetales, limpieza y tratamiento del suelo, similares condiciones ambientales- a aquellas áreas de las subzonas PB-1 y PB-2 cercanas a la vía que aparecen en la actualidad desprovistas de vegetación o con pérdida significativa de sus condiciones ambientales.

Debe parecer como un espacio en continuidad natural con el ámbito precedente sin cambios esenciales en las formas del relieve o en las especies vegetales preexistentes. Será conveniente antes de la ampliación realizar un inventario de estas especies vegetales existentes, con especificación de comunidades vegetales, estructura de la vegetación, fenología, biomasa aérea y subterránea, así como un estudio de la fauna y habitats, situación de las poblaciones, ciclos vitales, tasa máxima de acogida en el medio, y migraciones.

Se deberán concentrar las actividades de construcción que afecten a las cercanías del espacio protegido en las estaciones en que las especies de aves más sensibles no estén criando ni nidificando. Del mismo modo se evitarán las obras ruidosas en las cercanías en esas estaciones o en temporadas de presencia de aves migratorias.

### 9.4 Las Infraestructuras

Como criterio general para el desarrollo previsto de todo el ámbito del Plan Especial se tenderá hacia el uso de energías alternativas y renovables en cualquier circunstancia.

Se pondrá especial atención en la ubicación definitiva de la central de depuración de aguas residuales ya que al haber riesgo de inundación podrían difundir enfermedades infecciosas y contaminar el área.

En la propuesta de restauración de la cubierta vegetal de la zona de desembocadura, su primera ampliación y zonas abiertas de espacios libres de la Oferta Complementaria y SAU Nº 9, se utilizarán especies propias del lugar con la máxima adecuación a las potencialidades de los terrenos la eficacia máxima frente a la irrigación, adaptación óptima a las condiciones edafológicas, bioclimáticas de cota, piso u orientación, de la zona y por tanto ofreciendo la mejor resistencia a los condicionantes adversos de la climatología y una mayor



economía de esfuerzos energéticos, hídricos y de mantenimiento.

### 9.5 Los aparcamientos

De la localización y número de aparcamientos que se organicen en la zona depende uno de los factores que influyen decisivamente sobre la mayor o menor calidad ambiental.

En la determinación de su localización y tipología se han tenido en cuenta varios factores entre ellos y en primer lugar la organización de aparcamientos en sótanos en las áreas de nueva edificación tanto en el los suelos Aptos para urbanizar como en los suelos urbanos de nueva edificación.

En los casos de aparcamientos en superficie se trata en primer lugar de producir los menores desarrollos de vías intermedias entre la carretera de llegada y las zonas de mayor presión y demanda social como la playa de La Aldea y las zonas de parque adyacentes para lo cual se ubica la zona de mayor capacidad de aparcamiento en un área en conexión con estos puntos de llegadas. En segundo lugar la necesidad de controlar el impacto de su presencia, en el caso de la mayor superficie de aparcamientos, se localiza éste en el área trasera del antiguo Parador, una zona que aparece en la actualidad libre de obstáculos y con características de suelo urbano poco consolidado. En tercer lugar por tratarse ésta de una ubicación fácilmente integrable paisajísticamente con el entorno en donde se ubica y oculto desde los puntos de vistas más abiertos o panorámicos de laderas. En último lugar u elección también está en función de sus potencialidades de funcionamiento positivo como aparcamiento de gran capacidad .

El cálculo de las necesidades de aparcamientos en la zona de mayor afluencia pública del área delimitada del Plan Especial se hace en función de los siguientes criterios:

Una estimación de la capacidad de acogida de la playa y parque de Rubén Díaz se establece adjudicando un baremo de confortabilidad y de capacidad de uso del la playa en  $10\text{m}^2$  por persona, para una capacidad crítica o máxima de la misma. Si tenemos en cuenta la superficie real de ésta en momentos de la máxima pleamar obtenemos una superficie aproximada de  $19.556\text{ m}^2$ , valor que confrontándolo con el anterior obtenemos un máximo de 1.955 personas como dato orientativo de capacidad máxima de acogida

Si a este valor le añadimos la capacidad de acogida máxima del parque Rubén Díaz adjudicándole una capacidad de confortabilidad y de presión antrópica sobre él de  $30\text{ m}^2$  por persona y teniendo en cuenta la superficie real del parque de  $8.793\text{ m}^2$  nos da un valor de acogida máxima o de ocupación simultánea de 300 personas. Tendríamos al final una capacidad máxima simultánea de acogida de la superficie de costa aproximadamente de 2.300 personas. Teniendo en cuenta los distintos medios de desplazamiento que pueden ser utilizados por el total de ellas suponemos un porcentaje mínimo del 60% de personas que no necesitarían ningún medio de locomoción para su acceso a la playa, -teniendo en cuenta el dato de planeamiento de la capacidad de las nueva instalación hotelera



de 900 personas máxima a la que habría que añadir un número de personas residentes en la zona-. Tras estas deducciones al final obtendríamos un valor aproximado de 920 personas que necesitarían algún tipo de medio de locomoción privado o público para su acceso a la zona, tomando un porcentaje del 15% de personas que suponemos su acceso por medio de transportes colectivos nos quedaría al final un total aproximado de 800 personas cuyo medio de desplazamiento sería el vehículo automóvil lo que da como resultado unas necesidades aproximadas de 266 plazas de aparcamientos para ellos utilizando un ratio de 3 personas/vehículo, valor que se toma en el contexto del presente Plan como orientativo de la capacidad de uso de la zona de costa, y por tanto del dimensionado de los aparcamientos que razonablemente se dispongan en la zona. Ello no obsta para que cada una de las bolsas de suelo urbanizable y el Parque Arqueológico deban resolver dentro de sus parcelas su propia capacidad de acogida en función del uso específico a que se destinen y sin contar con la capacidad asignada al suelo público, así como que se pueda estudiar la posibilidad de aumentar esta capacidad mediante la construcción de aparcamiento subterráneo en la zona del puerto que ya está habilitada a tal fin.

#### 9.6 La ampliación del Muelle

Como se decía decia anteriormente el puerto de La Aldea posee en la actualidad una capacidad potencial de convertirse en un punto importante o polo de atracción generador de diversas funcionalidades. Su ubicación encajada y al amparo de las corrientes de norte le confieren de entrada unas buenas características de integración natural y paisajística, Pero su dimensión operativa presenta una cierta capacidad ambigua en su funcionamiento razón por la cual se estima conveniente la posibilidad de su ampliación siempre y cuando cumpla con los requisitos que se estiman para ello

Un efecto indirecto de la presencia del puerto actual es la modificación de dinámica de costa a que dió lugar su construcción por lo que en momentos de pleamar llega a afectar al paseo marítimo a la vez que se deposita un sedimento de arenas finas en la zona de playa que permanece adyacente a la zona de influencia del puerto. En la actualidad se hace necesario un seguimiento detenido de este efecto, su progresión en el tiempo, origen y destino anterior del sedimento y volumen de transporte del material.

A pesar del sobredimensionamiento el Ayuntamiento quiere mantener el actual uso y capacidad de la dársena pesquera por razones de interés social por tanto la aparición de un nuevo uso deportivo requiere un nuevo espacio adecuado al uso cuya dimensión viene establecida por la distancia mínima entre pantalanes

En su ampliación será necesario evaluar los efectos de la intervención sobre el paisaje marítimo y las modificaciones que puedan introducir en él desde los aspectos visuales del panorama de costa. En este sentido será necesario calibrar la pérdida de la línea del horizonte desde la primera línea de costa y la percepción inducida de pérdida de contacto visual desde tierra con el mar.

Se tratará con especial cuidado la construcción de instalaciones propias del



puerto para la correcta manipulación de las aguas de sentina de los barcos, las de alcantarillado y residuos sólidos.

Es un riesgo potencial la ampliación de la capacidad del puerto y la construcción de diques de protección sumergidos cuando pudieran preverse repercusiones directas o indirectas sobre el habitat litoral y los espacios protegidos en los que se inserta. Por tanto se tendrá especial cuidado en calibrar los efectos sobre estos espacios ya que este tipo de intervenciones pueden afectar negativamente a la salinidad del suelo de la desembocadura en el charco, su ecosistema asociado y a la dinámica de nutrientes de sus aguas. En caso de preverse una alteración del ecosistema debido a estos u otros efectos negativos se reconsiderará la posibilidad de ampliación del puerto conforme a esas previsiones de proyecto y solo podrá ejecutarse tras una nueva alternativa de proyecto en que desaparezcan los impactos negativos sobre el medio.

### 9.7 El Centro de interpretación

En el punto relativo a los impactos existentes en la zona se detectaba la presencia del impacto de la cantera del Roque del Puerto, dada su especial ubicación - oculto a las visuales abiertas desde tierra, con parte de ella en el interior del suelo del ámbito de actuación y parte fuera de él- aunque en su totalidad en suelo perteneciente al Parque Natural de Tamadaba, desde este documento se propone su transformación con una actuación recualificadora por medio de una construcción de carácter cultural y lúdico de Centro de Interpretación y Formación compatible con un restaurante mirador y centro de Congresos, como complemento posible de las instalaciones propias del Hotel a desarrollar en el SAU nº 9.

Por tratarse de suelo protegido como Parque Natural de Tamadaba el suelo donde se encuentra tendrá consideración de área de sensibilidad ecológica (ASE) para lo establecido en la ley 11/1990 de 13 de Julio, de prevención de impacto ecológico, del mismo modo para su implantación en virtud del art. 80 del PIT/GC, requerirá una autorización de la Consejería competente en materia turística conforme lo establece el art. 27 de la Ley de Ordenación del Turismo de Canarias.

Por su configuración arquitectónica ha de establecer un diálogo estructural y paisajístico con la formación natural del Roque por lo que ha de insertarse en el interior de ésta utilizando la oquedad abierta en la actualidad por la cantera, donde se construiría un edificio de una sola planta cuyo techo sería a la vez el soporte de la sección restituida del relieve del Roque en su parte superior.

Las características de esta construcción serán las determinadas para él en el apartado correspondiente de la presente Memoria recogiendo las siguientes recomendaciones para reducir los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y el paisaje: Los paramentos exteriores de la edificación tenderán a la obtención de la máxima transparencia con la utilización exhaustiva de superficies acristaladas. Los materiales de recubrimiento de los paramentos no transparentes tenderán a la utilización de elementos pétreos propios del lugar o en caso de tener un origen distinto han de ser semejantes en color y textura a los materiales

pétreos del Roque. Podrá destinarse parte de la intervención a terrazas y espacios abiertos con la posibilidad de miradores al aire libre. El destino de la extracción de los nuevos materiales pétreos podrá ser para esta misma construcción o bien para la nueva ampliación propuesta del Puerto de La Aldea en el caso de obtener autorización especial o administrativa por tratarse de un suelo protegido y no estar permitido este tipo de actividades extractivas en dichos suelos tal y como lo establece el artículo 93 del Título V del Plan Insular de Ordenación sobre Medidas de defensa natural.