

A wide-angle landscape photograph showing a dam in the mid-ground, a road with a tunnel entrance, and a residential area with several multi-story buildings on the right. The foreground is a dry, scrubby field with some green bushes. The sky is a pale blue with light clouds. At the bottom of the image, there are two wavy lines, one red and one grey, that cross each other.

# MEMORIA TOMO I

Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad  
del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana



playa del Inglés ↗







<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>13</b>
1.1 Antecedentes.....	13
1.2 Marco de actuación. ....	14
1.3 Sistematización y organización del documento.....	18
<b>2. RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE.....</b>	<b>21</b>
2.1 Legislación de aplicación.....	21
2.2 Sectorización del suelo urbanizable no sectorizado turístico. ....	25
2.3 Legislación sectorial. ....	27
2.4 Instrumentos de ordenación territorial y urbanística.....	30
<b>3. INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTA A LAS ADMINISTRACIONES.....</b>	<b>44</b>
3.1 Trámite de información pública y consulta.....	44
3.2 Alegaciones recibidas e informes sectoriales emitidos. ....	47
3.2.1 Alegaciones recibidas. ....	47
3.2.2 Informes emitidos.....	47
3.2.3 Contestación de las alegaciones.....	48
3.2.4 Consideración de los informes emitidos.....	70
3.2.5 Comisión de Valoración conjunta de los informes emitidos.....	91
3.2.6 Informes y alegaciones recibidos con posterioridad a la comisión de valoración.....	93
3.2.7 El informe preceptivo de la COTMAC y la suspensión del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21).....	98
3.2.8 Segunda Comisión de Valoración conjunta de los informes emitidos y correcciones en el documento derivadas de la misma.....	100
3.2.9 Correcciones en el documento derivadas del pronunciamiento de la COTMAC de fecha 26 de noviembre de 2015. 102	
<b>4. INFORMACIÓN.....</b>	<b>110</b>
4.1 Descripción y análisis del núcleo turístico.....	110
4.1.1 Descripción de los ámbitos del Plan para la modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana.....	111
4.2 Análisis ambiental.....	112
4.2.1 Características y delimitaciones espaciales de las variables ambientales.....	112
4.2.1.1 Geología y Geomorfología.....	112
4.2.1.2 Geotecnia.....	113
4.2.1.3 Clima.....	114
4.2.1.4 Hidrología.....	114





4.2.1.5	Edafología.....	117
4.2.1.6	Vegetación.....	118
4.2.1.7	Fauna.....	120
4.2.1.8	Calidad visual del paisaje.....	121
4.2.1.9	Características paisajísticas del lugar desde los puntos de vista más frecuentes.....	122
4.2.1.10	Categorías de protección.....	122
4.2.1.11	Patrimonio cultural.....	122
4.2.1.12	Riesgos.....	123
4.2.1.13	Impactos preexistentes.....	125
4.3	Análisis socioeconómico del área.....	128
4.4	Análisis de los usos.....	128
4.4.1	Usos globales.....	129
4.4.2	Usos pormenorizados.....	132
4.4.2.1	Plan Territorial Parcial Para la Regeneración y Estructuración del Espacio Consolidado de Playa del Inglés (PTP-8). 135	
4.5	Aprovechamiento urbanístico y coeficiente de homogenización.....	139
4.6	Infraestructuras y servicios.....	141
4.6.1	Afecciones impuestas por la legislación.....	141
4.6.1.1	Carreteras.....	141
4.6.1.2	Hidráulicas.....	142
4.6.1.3	Ferrovias.....	142
4.6.1.4	Alta tensión.....	143
4.6.2	Red viaria.....	145
4.6.2.1	Caracterización del viario estructurante.....	145
4.6.2.2	Caracterización del viario de la trama urbana de Playa del Inglés.....	148
4.6.2.3	Acceso al ámbito de actuación.....	150
4.6.3	Infraestructuras de transporte.....	151
4.6.3.1	Transporte público en guagua.....	151
4.6.3.2	Transporte público en taxis.....	152
4.6.3.3	Transporte público en ferrocarril.....	153
4.6.4	Infraestructuras hidráulicas.....	154
4.6.5	Red de abastecimiento de agua.....	156
4.6.6	Red de saneamiento.....	156
4.6.7	Red eléctrica y telecomunicaciones.....	157



4.6.8	Infraestructuras de gestión de residuos.....	157
4.7	Espacios Libres Públicos.....	158
4.8	Morfología urbana.....	159
4.8.1	Ocupación.....	161
4.8.2	Cerramiento de parcelas.....	161
4.9	Análisis de la edificación y de la oferta complementaria turística.....	163
4.9.1	Tipología de la edificación.....	163
4.9.2	Antigüedad y estado de los establecimientos de oferta complementaria turística.....	163
4.9.3	Cuantificación de la capacidad residencial o turística derivada de la ordenación en términos de número de viviendas o plazas alojativas, respectivamente.....	164
4.9.3.1	Capacidad de la pieza turística.....	164
4.9.3.2	Estándares para equipamientos estructurantes.....	166
4.9.3.3	Incentivos de plazas alojativas.....	166
4.9.4	Cuestiones relativas al producto turístico.....	167
4.9.4.1	Perfil del turista: particularidades de su demanda y satisfacción.....	167
4.9.4.2	Oferta complementaria.....	167
4.9.4.3	Centros comerciales y comercios.....	169
4.9.4.4	Golf.....	170
4.9.4.5	Centros de spa y talasoterapia.....	170
4.9.4.6	Congresos.....	171
4.9.4.7	Empresas de entretenimiento.....	172
4.9.4.8	Playas.....	172
4.9.4.9	Actividades recreativas.....	173
4.9.4.10	Actividades culturales.....	179
4.9.4.11	Bienes patrimoniales.....	179
4.9.4.12	Puerto.....	180
4.9.4.13	Oferta complementaria en el resto del municipio.....	180
4.10	Estructura de la propiedad.....	181
<b>5.</b>	<b>DIAGNOSIS.....</b>	<b>186</b>
5.1	Descripción del ámbito de actuación.....	186
5.2	Diagnóstico ambiental.....	186
5.3	Diagnóstico descriptivo: unidades ambientales.....	186
5.4	Diagnóstico de la problemática ambiental.....	188
5.5	Diagnóstico de la capacidad de uso.....	191





5.5.1	Diagnóstico de calidad para la conservación.....	191
5.5.2	Diagnóstico de limitaciones de uso. ....	192
5.5.3	Diagnóstico de potencialidades.....	194
5.5.4	Diagnóstico de la capacidad de uso.....	195
5.5.4.1	Diagnóstico de la calidad para la conservación.....	195
5.5.4.2	Diagnóstico de limitaciones de uso.....	196
5.5.4.3	Diagnóstico de potencialidades .....	197
5.6	Diagnóstico socioeconómico.....	199
5.6.1	Valoraciones.....	200
5.6.2	Conclusiones.....	201
5.7	Diagnóstico territorial.....	202
5.7.1.1	Impacto de la carretera GC-500.....	204
5.7.1.2	La problemática del enlace de las Burras.....	205
5.8	Evaluación de carencias y debilidades del ámbito de actuación.....	208
5.8.1	Análisis de amenazas como destino turístico.....	208
5.8.2	Evaluación de carencias y debilidades del ámbito.....	209
5.8.3	Definición de fortalezas y potencialidades del núcleo.....	209
5.8.4	Cuadro de diagnóstico DAFO del destino turístico.....	211
<b>6.</b>	<b>CRITERIOS Y OBJETIVOS.....</b>	<b>214</b>
6.1	Criterios y objetivos territoriales.....	214
6.1.1	Genéricos.....	214
6.1.2	Específicos.....	214
6.2	Criterios y objetivos ambientales.....	215
6.3	Criterios y objetivos socioeconómicos.....	216
6.4	Criterios de incorporación de equipamiento estructurante turístico.....	217
<b>7.</b>	<b>LÍNEAS ESTRATÉGICAS.....</b>	<b>230</b>
7.1	Estrategia territorial.....	230
7.1.1	Apuesta por una ciudad turística con calidad e identidad en coherencia con el modelo elegido.....	230
7.1.2	La ordenación y la gestión desde una concepción integral e integrada.....	230
7.1.3	Ordenación y potenciación del espacio público.....	231
7.1.4	Revitalización y rehabilitación del espacio privado.....	234
7.1.5	Creación de una identidad basada en las singularidades.....	234
7.1.6	Estimular e implantar la cultura de la calidad en el conjunto del destino.....	235





7.1.7	La participación de la sociedad en las iniciativas de rehabilitación.....	235
7.1.8	Estrategias de gestión y ejecución.....	235
7.2	Estrategia ambiental.....	236
<b>8.</b>	<b>ALTERNATIVAS.....</b>	<b>239</b>
8.1	Alternativa 0.....	239
8.2	Alternativa 1.....	241
8.3	Alternativa 2.....	245
8.4	Justificación de la alternativa seleccionada.....	249
<b>9.</b>	<b>EL MODELO TURÍSTICO.....</b>	<b>251</b>
9.1	Introducción.....	251
9.2	Modelo de ordenación.....	252
9.2.1	Retos de los productos turísticos.....	252
9.2.2	Nuevos productos turísticos.....	253
9.3	Estudio de movilidad y accesibilidad.....	255
9.3.1	Introducción.....	255
9.3.2	Escenario actual.....	255
9.3.3	Red viaria (accesos).....	256
9.3.4	Red peatonal.....	257
9.3.5	Red ciclista.....	258
9.3.6	Transporte público.....	258
9.3.7	Justificación de aparcamiento.....	259
<b>10.</b>	<b>ACTUACIONES.....</b>	<b>269</b>
10.1	Intervenciones.....	269
10.2	Sistematización de las intervenciones.....	269
10.3	Intervenciones en espacio público.....	271
10.3.1	Actuaciones en Espacio Libre y Dotaciones.....	271
10.3.2	Actuaciones en Viario.....	272
10.4	Intervenciones en espacio privado.....	280
10.5	Compatibilidad de las actuaciones con el planeamiento.....	282
10.5.1	Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana.....	282
10.5.2	Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO-GC).....	283
10.5.3	Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Gran Canaria (PTEOTI).....	284
10.5.4	Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21).....	289



10.5.5 Plan Territorial Parcial de Ordenación del Espacio entre la GC-1 y la GC-500 (C-812) en San Bartolomé de Tirajana (PTP-9).....	290
10.5.6 Plan Territorial Parcial de Regeneración y estructuración del espacio consolidado de Playa del Inglés (PTP-8).....	291
10.5.7 Plan Territorial Especial del Paisaje de Gran Canaria (PTE-5).....	291
<b>11. ORDENACIÓN PORMENORIZADA .....</b>	<b>293</b>
11.1 Descripción de la ordenación y soluciones adoptadas.....	293
11.2 Justificación de la ordenación propuesta.....	294
11.2.1 Cálculo y justificación de las reservas de suelo.....	294
11.2.2 Justificación de las determinaciones pormenorizadas.....	295
11.2.3 Justificación de los coeficientes de homogeneización para el cálculo del aprovechamiento urbanístico.....	296
11.2.4 Descripción de las infraestructuras de los servicios urbanos.....	303
11.2.4.1 Red de abastecimiento.....	303
11.2.4.1.1 Conducciones.....	304
11.2.4.1.2 Piezas especiales.....	304
11.2.4.1.3 Disposición de conductos.....	304
11.2.4.2 Red de saneamiento.....	305
11.2.4.2.1 Conducciones.....	305
11.2.4.2.2 Dimensiones y diámetros.....	306
11.2.4.2.3 Pendientes mínimas y velocidades máximas.....	306
11.2.4.2.4 Disposición de conductos.....	307
11.2.4.3 Red de pluviales y drenaje.....	307
11.2.4.4 Red de riego.....	308
11.2.4.5 Red de telecomunicaciones.....	308
11.2.4.6 Red de alumbrado público.....	308
11.2.4.6.1 Modelo proyectado para zonas verdes.....	309
11.2.4.6.2 Modelo proyectado para viales y plaza.....	309
11.2.4.7 Red de energía eléctrica.....	310
11.2.4.8 Infraestructura de gestión de residuos.....	310
11.2.5 Justificación de la programación temporal de la gestión y ejecución.....	310
11.2.6 Cuadro resumen de la cuantificación de los parámetros urbanísticos.....	312
11.2.7 Adecuación a la topografía.....	313
11.2.8 Estudio de viabilidad económica.....	317
11.3 Plan de etapas.....	318
11.4 Fichero de actuaciones. Situación actual y prevista.....	318



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

12.	EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA .....	320
13.	EQUIPO REDACTOR .....	321





CORONA ROJA

TOTALDHS

40



## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1 Antecedentes.

En 1997 se conoció el primer borrador del Libro Blanco del Turismo Canario del siglo XXI, que establece que el producto hegemónico del turismo canario ha llegado a su madurez y entra en una fase de agotamiento con riesgo de conducir a una crisis de viabilidad y rentabilidad. Entre otras estrategias y actuaciones, propone, en relación con la condición urbana de la oferta turística, planes de rehabilitación y uso del patrimonio disponible, plan de reestructuración y mejora de la planta de alojamiento y otras actuaciones de reordenación de la oferta, entre ellas el desarrollo de normas que fijen parámetros de saturación para evitar la superación de la capacidad de carga territorial de las áreas turísticas.

Otro precedente importante fue la iniciativa de la Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias que culminó con la aprobación del Decreto 10/2001, de 22 de enero, (BOC nº 17, de 5 de febrero de 2001), por el que se regulan los estándares turísticos, modificado parcialmente por Decreto 142/2010, de 4 de octubre (BOC nº 204, de 15 de octubre de 2010) por el que se regulan los estándares turísticos, determinando en el Título II los objetivos y criterios del planeamiento urbanístico para el diseño y ejecución de la urbanización turística. En este Decreto se establece la regulación de las condiciones de calidad del espacio turístico y de los productos mediante normas y estándares de densidad de alojamiento, de equipamiento, de espacios libres, de infraestructuras y servicios. En este Decreto se establece la regulación de las condiciones de calidad del espacio turístico y de los productos mediante normas y estándares de densidad de alojamiento, de equipamiento, de espacios libres, de infraestructuras y servicios.

Así mismo, la cualificación turística ha tenido un fuerte impulso tras la aprobación de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, texto legal que recoge un conjunto de medidas e incentivos para la renovación y mejora de la calidad de la oferta turística de los núcleos turísticos consolidados, que se han ido materializando, entre otras vías, mediante la concertación y la habilitación de actuaciones privadas de renovación que se han incluido en los novedosos planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad del sector turístico que se han aprobado en desarrollo de la misma.

En este marco, se elaboró el Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad Turística de San Bartolomé de Tirajana “Maspalomas Costa Canaria” (en adelante PMM Maspalomas Costa Canaria), aprobado por Decreto 90/2012, de 22 de noviembre (BOC nº 3, de 4 de enero de 2013), continuando la línea emprendida por otros planes de modernización como los de los núcleos turísticos de Puerto del Carmen en Lanzarote (Decreto 58/2011, de 4 de marzo, BOC nº 61, de 24 de marzo de 2011), Costa Teguise en Lanzarote (Decreto 15/2012, de 17 de febrero, BOC nº 51, 13 de marzo de 2012), y Corralejo en Fuerteventura (Decreto 15/2012, de 17 de febrero, BOC nº 51, 13 de marzo de 2012).

El desarrollo de iniciativas privadas de renovación auspiciadas en el marco de estos planes de modernización ha evidenciado lo acertado de la inclusión y la viabilidad de las citadas iniciativas en materia de cualificación turística.





Siguiendo con esta línea, se aprueba la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias que, derogando parcialmente la antes citada Ley 6/2009 de medidas urgentes, define el nuevo marco de incentivos en la renovación turística, a la par que desarrolla el objeto, alcance y contenido de los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad, insertándolos, como instrumento de ordenación urbanística, en el sistema de planeamiento de Canarias, dotando al proceso de cualificación de una dimensión temporal más amplia.

## 1.2 Marco de actuación.

El presente Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana, se enmarca dentro de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias (BOC nº 103, de 31 de mayo de 2013), que deroga los artículos 13,14, 15, 16, 17.1 y 18 de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo.

Al amparo de esta ley se elabora el presente documento, en el que se establecen las estrategias de transformación, reforma y recualificación del ámbito turístico afecto al mismo, a través de operaciones de renovación que promueven la remodelación del espacio público y privado y la reactivación de la actividad económica, mediante la coordinación entre el sector público y privado, así como entre las diversas administraciones intervinientes en el proceso. En concreto, este Plan de Modernización tiene por objeto viabilizar en el ámbito de El Veril, en Playa del Inglés, la realización de una actuación privada consistente en la implantación de un equipamiento estructurante turístico, así como la realización de diversas actuaciones públicas ligadas a la privada.

Se debe señalar que este no es el único objeto de la Ley 2/2013, teniendo como uno de ellos la recualificación de las ciudades turísticas o núcleos turísticos, como ya se ha señalado.

Además, se debe indicar que ya existe un instrumento que fomenta y promueve operaciones reales de renovación y modernización de la oferta turística complementaria existente que ha quedado obsoleta como es el PTP-8, formulado por el Cabildo de Gran Canaria y aprobado por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias el 6 de noviembre de 2012 y publicándose en el Boletín Oficial de Canarias el 27 de noviembre de 2012. Este plan territorial localiza los equipamientos complementarios de la zona de Playa del Inglés que han quedado obsoletos, determinando su obligatoria renovación por parte de los propietarios y de las administraciones y previendo las consecuencias que se originaran por su incumplimiento.

Respecto a la concreta implantación de un Parque recreativo, a parte de ser un equipamiento ya contemplado en el Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana vigente desde 1996, la misma se justifica en que es la propuesta que presenta la entidad que tiene la propiedad del suelo de titularidad privada y la concesión de la ocupación del suelo de titularidad pública, según concesión otorgada por el Consejo Insular de Aguas con fecha 19 de febrero de 2015.

Los Planes de Modernización posibilitan actuaciones de renovación o mejora turística de la zona turística, agilizando el desarrollo y modernización de la oferta turística complementaria existente que haya quedado obsoleta.



### **Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias**

En el artículo 7 de la citada Ley 2/2013 se determina que los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad son instrumentos de ordenación urbanística que complementan y, en su caso, sustituyen a las determinaciones urbanísticas vigentes, con objeto de viabilizar la renovación urbana y edificatoria en los términos señalados en la ley.

El artículo 6 “De la renovación urbana” de la citada Ley 2/2013 establece lo siguiente:

*La renovación urbana de las urbanizaciones y núcleos turísticos de Canarias tendrá por objeto establecer las intervenciones públicas que resulten necesarias para inducir la regeneración de la ciudad turística conforme a un modelo sostenible y de calidad, y definirán las operaciones que impulsen la modernización y mejora de la planta de alojamiento turístico y complementaria, y la reactivación de la actividad económica.*

*Las actuaciones de renovación urbana podrán incluirse en el planeamiento general o, en su caso, en los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad regulados en esta ley. A tal fin, el instrumento que determine las actuaciones de renovación deberá delimitar con precisión el área de intervención, que podrá ser continua o discontinua.*

*Las actuaciones de renovación urbana tienen la consideración de actuaciones de transformación urbanística, conforme a lo regulado en la legislación básica, siéndoles de aplicación el régimen legal establecido a las actuaciones de urbanización o de dotación, según sea su objeto.*

*Las actuaciones de renovación aprobadas mediante los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad tienen, en todo caso, los mismos efectos que las derivadas de los planes de ordenación urbanística.*

### **La Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbana**

La Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbana, cuyo objetivo es regular las condiciones básicas que garanticen un desarrollo sostenible, competitivo y eficiente del medio urbano, mediante el impulso y el fomento de actuaciones que conduzcan a la rehabilitación de los edificios y a la regeneración de los tejidos urbanos, supone un nuevo respaldo para las actuaciones de renovación urbana y, entre otras disposiciones, modifica los artículos 14,15,y 16 del Texto Refundido de Ley de Suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, completando las nuevas herramientas que la ley de Suelo ha dado al planeamiento urbanístico. Así, según la Ley de Suelo modificada por la citada Ley 8/2013, se entiende por actuaciones de transformación urbanística:

#### **a.- Las actuaciones de urbanización:**

Las de nueva urbanización, que suponen el paso de un ámbito de suelo de la situación de suelo rural a la de urbanizado para crear, junto con las correspondientes infraestructuras y dotaciones públicas, una o más parcelas aptas para la edificación o uso independiente y conectadas funcionalmente con la red de los servicios exigidos por la ordenación territorial y urbanística.

Las que tengan por objeto reformar o renovar la urbanización de un ámbito de suelo urbanizado, en los mismos términos establecidos en el párrafo anterior.





### **b.- Las actuaciones de dotación:**

Considerando como tales las que tengan por objeto incrementar las dotaciones públicas de un ámbito de suelo urbanizado para reajustar su proporción con la mayor edificabilidad o densidad o con los nuevos usos asignados en la ordenación urbanística a una o más parcelas del ámbito y no requieran la reforma o renovación de la urbanización de éste. (...)

A su vez, este Plan de Modernización está en coherencia con los criterios establecidos por las Directrices de Ordenación de Turismo, aprobadas por la ley 19/2003, relativos a límites de crecimiento, renovación y sustitución de los establecimientos y aumento cualitativo de la oferta turística:

#### **Directriz 3. Criterios (NAD):**

La fijación de los límites razonables de crecimiento turístico y los aplicables a la clasificación y calificación del suelo turístico sobre la base de unos parámetros de calidad basados en los niveles de infraestructura y la conservación del patrimonio natural, cultural y del paisaje insular, teniendo presente la escasez de los recursos naturales, la fragilidad de los ecosistemas insulares, la evolución económica de cada isla y las expectativas sociales y laborales de la población.

El fomento de la renovación y sustitución de la planta de alojamiento inadecuada y la regeneración de la ciudad turística degradada.

La primacía de la calidad sobre el crecimiento cuantitativo y la orientación de la actividad turística hacia los sectores más rentables, que comprometen el incremento de la productividad por gasto, especialización y duración de la estancia, así como la creación de una oferta multitemática diversa y amplia.

Se desarrolla el presente documento como marco integrado, organizativo, de planificación y ejecutivo, con la finalidad de promover la renovación y recualificación de un ámbito del núcleo turístico de San Bartolomé de Tirajana. La coordinación entre el sector privado y el público, y de las administraciones entre sí, es requisito para el desarrollo eficiente de las actuaciones y la consecución de los objetivos para la implantación de un nuevo modelo de desarrollo turístico. Se requiere, por tanto, de intervenciones coordinadas entre sí, sobre servicios urbanos, espacios libres, accesibilidad y viario, que aporten una imagen unitaria, coherente y adaptada a las características del entorno.

Este documento se ha elaborado a partir del estudio y análisis de documentación previa, tanto sectorial como urbanística, del ámbito de El Veril y de su entorno así como de la información obtenida en trabajo de campo.

En este Plan de Modernización se establecen unas intervenciones, en el ámbito público y privado, que permitirán una transformación del núcleo turístico por su relación con el ámbito concreto del Plan y están en correspondencia con los objetivos del modelo turístico, mediante ideas innovadoras que doten a la Ciudad Turística existente de espacios de calidad y variados, que generen atracción y necesidad de ser explorados, ofertando nuevas experiencias al visitante.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Por tanto, el fin último de este Plan, es proceder a rehabilitar, renovar, equipar, vincular y proporcionar nuevos focos de actividad que contribuyan a transformar una nueva Ciudad Turística volcada al exterior y con marca e identidad propia.

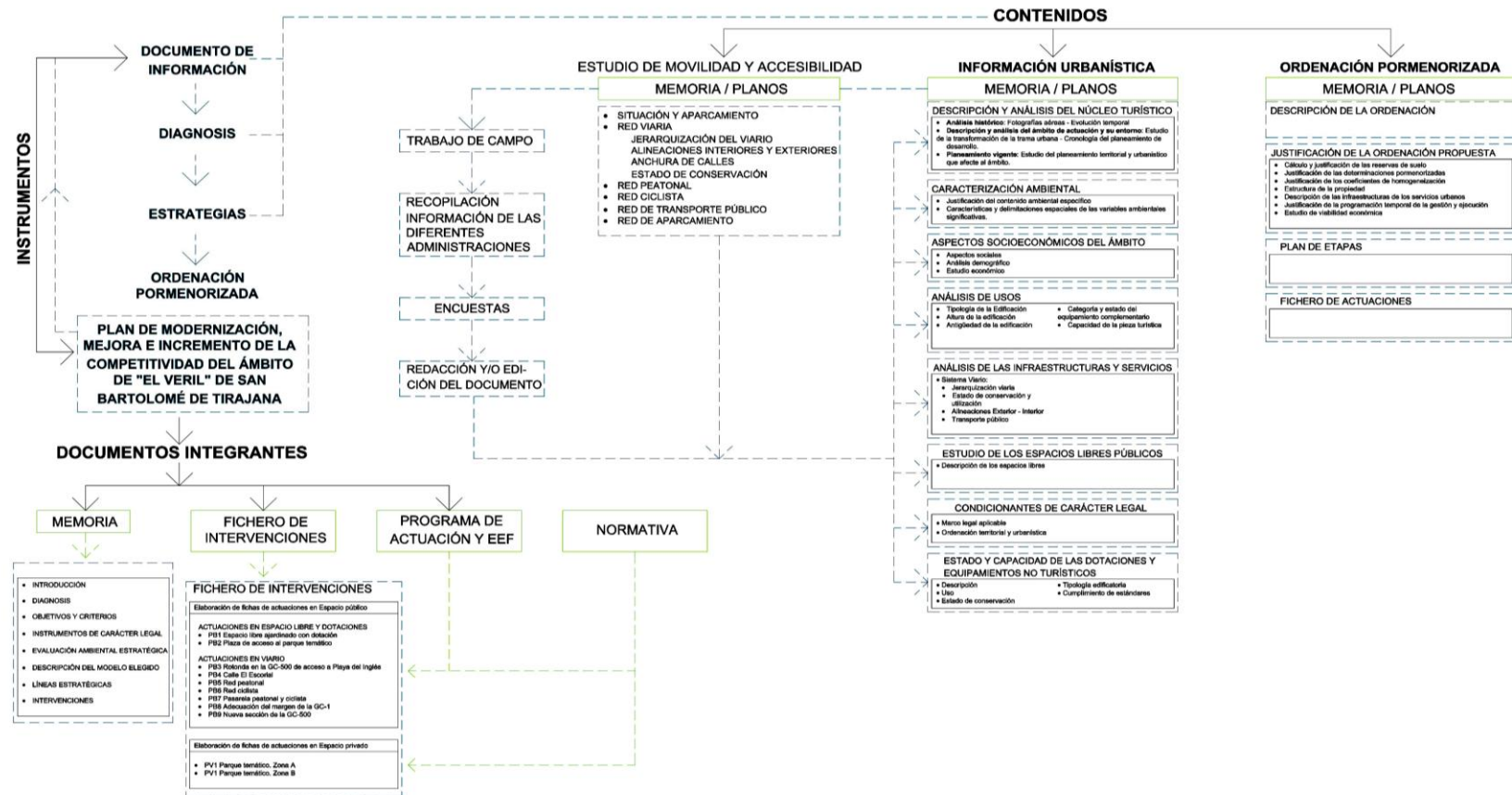
Además, para el caso concreto que ocupa a este documento, cobra especial relevancia el Plan Territorial Especial de Ordenación Insular del Turismo de Gran Canaria (PTEOTI-GC), aprobado definitivamente por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de fechas 28 y 30 de noviembre de 2011 (BOC 19 de marzo de 2014), en tanto en cuanto define las piezas territoriales turísticas como las unidades territoriales en las que o bien preexisten o bien están previstos uno o varios productos turísticos que conforman un conjunto unitario identificable cuyo uso predominante es el turístico en proporción igual o superior al 30% de la edificabilidad total o de la superficie de las parcelas con aprovechamiento lucrativo. En concreto, define las piezas territoriales turísticas nuevas (PTTN) como “aquellas piezas localizadas en suelos clasificados como rústicos, o urbanizables no sectorizados turísticos, así como las que se localicen en los suelos urbanizables sectorizados del mismo uso que se clasifiquen en aplicación de lo dispuesto en el artículo 12.1 de la Ley 6/2009, que el PTEOTIGC, de conformidad con el modelo de implantación territorial del turismo planteado por el PIO-GC y en el marco de las Leyes 19/2003 y 6/2009, considera aptas para el desarrollo de actividad turística y que no cuentan con planeamiento de desarrollo. Estas piezas podrán tener en su interior suelo urbano o urbanizable de uso no turístico que deberá ordenarse y gestionarse cuando se desarrolle la pieza para su transformación a turístico”.

También resulta determinante la regulación que este Plan Territorial realiza de los equipamientos estructurantes turísticos (EET), considerados como *“aquellos equipamientos, definidos en la legislación vigente, que por su dimensión, por su necesaria ubicación en grandes superficies de suelo, así como por su capacidad de atraer y generar economías de escala en todo el sector turístico de Gran Canaria, tienen el carácter de estructurantes de todo el territorio insular”* y determinado que *dada su naturaleza, estos equipamientos “necesariamente estarán incluidos o constituirán por sí mismos una Pieza Territorial Turística, conforme a la definición contenida en este Plan”*.



### 1.3 Sistematización y organización del documento.

Además de los documentos ambientales se muestra a continuación un cuadro esquemático con la sistematización de los contenidos del Plan.









## 2. RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE

### 2.1 Legislación de aplicación.

El presente Plan de Modernización se elabora en el marco de la citada Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias, en cuyo artículo 7 se reconocen los Planes de Modernización como instrumentos de ordenación urbanística que complementan y, en su caso, sustituyen a las determinaciones urbanísticas vigentes, con objeto de viabilizar la renovación urbana y edificatoria.

La Ley 2/2013 parte del doble objetivo que ya planteaba la Ley 19/2003 de Directrices, en su Directriz 3:

- Impulsar la renovación y modernización de urbanizaciones, núcleos e instalaciones turísticas obsoletas, así como las de los productos turísticos.
- Modular el crecimiento de la planta turística.

De este modo, la Ley de Directrices regula la actividad turística, estableciendo:

- Principios y criterios para la implantación del modelo turístico.
- La ordenación del uso residencial en zonas turísticas con objeto de evitar la convivencia de ambos usos y sobre todo, la residencialización de las zonas turísticas (Directriz de Ordenación del Turismo, en adelante DOT 12).
- La renovación edificatoria y rehabilitación urbana (DOT 18 a 23).
- Los límites y ritmos de crecimiento de cada isla basándose en su capacidad de carga (DOT 24 a 27), eximiendo de estos límites a las actuaciones de renovación de la planta de alojamiento existente, siempre que no supongan un incremento de capacidad.
- Los instrumentos a través de los cuales puede materializarse todo ello (DOT 28 a 34).

Por otra parte, la Ley de Directrices mandata al planeamiento urbanístico, de conformidad con las determinaciones del planeamiento insular, a delimitar las áreas en que se aprecie la necesidad de su rehabilitación, pudiendo estas áreas incluso tener el carácter de áreas de rehabilitación integral del artículo 144 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, (en adelante TRLOTC), reguladas en los artículos 181 y siguientes del Reglamento de Gestión y Ejecución del sistema de planeamiento de Canarias.

Sin embargo, el planeamiento urbanístico del municipio de San Bartolomé no se encuentra adaptado ni al citado Texto Refundido ni a la Ley de Directrices, por lo que no existe una delimitación de los ámbitos necesitados de rehabilitación por parte de dicho instrumento de ordenación municipal. En el Anexo de las Directrices de Ordenación del Turismo declara únicamente a San Agustín y Playa del Inglés como áreas de rehabilitación urbana. Por ello, y partiendo de esta declaración, el Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la competitividad vigente, declara no sólo San Agustín y Playa del Inglés sino a todo su ámbito de actuación y legitima los actos y usos del suelo de estas áreas consolidadas estableciendo su ordenación detallada, conforme al modelo insular y territorial que, aun no encontrándose adaptado, deba ser sostenible y competitivo.



La Ley 2/2013 establece en el artículo 7.2 que cuando los instrumentos de ordenación territorial previstos por la normativa no existan, o no se encuentren adaptados a las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, el concreto Plan de Modernización podrá prever determinaciones que no se hallen contempladas por dichos instrumentos o, en su caso, alterarlas. Para el caso de que dichos instrumentos de ordenación territorial se encuentren adaptados a las citadas Directrices, se determina en el apartado 7 que sus determinaciones tendrán el carácter normativo de recomendación para el Plan de modernización, de forma que éstos podrán apartarse motivadamente de las mismas, siempre que sea como objeto de viabilizar operaciones de renovación urbana en los términos previstos en esta ley.

El apartado 6 del citado artículo determina que el Plan de Modernización turístico definirá los incrementos en edificabilidad que puedan admitirse para viabilizar las operaciones de renovación y traslado, así como la modificación del índice de densidad turística de parcela admisible en las operaciones de renovación edificatoria, como se dispone en la ley. Los incrementos de edificabilidad se atenderán al marco de equilibrio en la distribución de beneficios y cargas definido en la legislación urbanística y no podrán superar los límites máximos establecidos en esta.

A tales efectos, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10 y s.s. de la Ley 2/2013, las actuaciones de renovación previstas en el Plan de Modernización se pueden llevar a cabo mediante mecanismos de renovación edificatoria de los establecimientos de alojamiento, o por sustitución y traslado de los establecimientos turísticos, sean de alojamiento o de equipamiento complementario, por otros usos, así como su traslado, en su caso, a otros suelos turísticos más apropiados dentro de la misma isla, conforme a las determinaciones, capacidad de carga y ritmos de crecimiento establecidos por el planeamiento insular o territorial para el área de que se trate y el cumplimiento de las determinaciones urbanísticas que constituyan su ordenación, así como del estándar de densidad de suelo turístico y demás parámetros sectoriales de calidad, además de las previstas en la ley. Esta sustitución y traslado llevará aparejado un sistema de incentivos para la renovación y mejora de la calidad de la oferta turística y del espacio público de los núcleos turísticos consolidados en la línea de la Ley de Directrices y, mediante la acción concertada entre el sector privado y la Administración. Todo ello con la doble finalidad de fomentar la implantación de establecimientos de mejor categoría que los renovados y de innovar y diversificar la oferta.

Con esta finalidad, la Ley 2/2013 establece en el Capítulo II “Renovación Edificatoria” y Capítulo III “sustitución y traslado de los establecimientos turísticos” del Título II una serie de incentivos a la renovación edificatoria que se materializa en incremento de la edificabilidad normativa prevista en el planeamiento (art. 11) y, en el caso de los de alojamiento, de la adecuación del estándar de densidad del suelo turístico (art. 12) y cuando procediese, del derecho a obtener plazas de alojamiento adicionales para los casos de renovación edificatoria o sustitución y traslado de establecimientos turísticos, sean de alojamiento o de equipamiento complementario (arts. 13, 17, y 18 y 19).

El artículo 6.3 determina que las actuaciones de renovación urbana tienen la consideración de actuaciones de transformación urbanística, conforme a lo regulado en la legislación básica, siéndoles de aplicación el régimen legal establecido a las actuaciones de urbanización o de dotación, según sea su objeto; determinando en el apartado 4 que las actuaciones de renovación aprobadas mediante el plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad tienen, en todo caso, los mismos efectos que las derivadas de los planes de ordenación urbanística.



Así mismo, la Ley 8/2013 de Rehabilitación, que modifica el Texto Refundido de la Ley del Suelo aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de marzo, entre otros, los artículos 14, 15 y 16, proporciona nuevas herramientas a los instrumentos de ordenación urbanística, añadiendo al marco actual las “actuaciones edificatorias”, dentro de las cuales se enmarca, en función de los objetivos definidos para la rehabilitación, la renovación edificatoria definida en la Ley 2/2013, y amplía las actuaciones edificatorias a las de nueva edificación y sustitución de la existente.

Esta Ley 8/2013 establece: “De conformidad con lo dispuesto en esta Ley, en la legislación estatal sobre suelo y edificación, y en la legislación de ordenación territorial y urbanística, las actuaciones sobre el medio urbano se definen como aquéllas que tienen por objeto realizar obras de rehabilitación edificatoria, cuando existan situaciones de insuficiencia o degradación de los requisitos básicos de funcionalidad, seguridad y habitabilidad de las edificaciones, y de regeneración y renovación urbanas, cuando afecten, tanto a edificios, como a tejidos urbanos, pudiendo llegar a incluir obras de nueva edificación en sustitución de edificios previamente demolidos”. Así mismo, prevé que “podrán participar en la ejecución de las actuaciones de rehabilitación edificatoria y en las de regeneración y renovación urbanas, además de las Administraciones Públicas competentes, las entidades públicas adscritas o dependientes de las mismas y las comunidades y agrupaciones de comunidades de propietarios, las cooperativas de viviendas y las asociaciones administrativas constituidas al efecto, los propietarios de terrenos, construcciones, edificaciones y fincas urbanas y los titulares de derechos reales o de aprovechamiento, así como las empresas, entidades o sociedades que intervengan por cualquier título en dichas operaciones y las asociaciones administrativas que se constituyan por ellos de acuerdo con lo previsto en la legislación sobre ordenación territorial y urbanística o, en su defecto, por el artículo siguiente.

La participación en la ejecución de las actuaciones previstas en esta Ley se producirá, siempre que sea posible, en un régimen de equidistribución de cargas y beneficios”.

Por tanto, las actuaciones de renovación previstas en el Plan de Modernización se pueden llevar a cabo mediante las actuaciones de transformación urbanística en el sentido establecido por la Ley 8/2007 de Suelo, o acudiendo a la sustitución y traslado de toda o parte de la capacidad de alojamiento como ya se ha señalado. En este sentido, se establecen una serie de incentivos en plazas de alojamiento nuevas para los casos de sustitución de la planta de alojamiento o de la infraestructura de ocio de un emplazamiento urbano que el planeamiento declare sobresaturado. Estas operaciones de sustitución y traslado deberán ser materializadas a través de Convenios de sustitución, como herramientas incentivadoras de la renovación de los establecimientos, y en ellas las nuevas plazas de alojamiento deberán tener categoría superior a las sustituidas.

Por todo ello, los Planes de Modernización se configuran como instrumentos de regeneración urbana de los núcleos turísticos consolidados de tramitación ágil y de carácter sustitutorio respecto al planeamiento vigente y ejecutivo, al permitir que se introduzcan modificaciones en la ordenación vigente, de acuerdo con el modelo turístico insular establecido. Este carácter ágil con que cuentan los Planes de Modernización se deduce del texto de la Ley 2/2013 al exigirse a estos Planes “una tramitación abreviada y de fase única”, en la que se dé cumplimiento “a las exigencias de la evaluación ambiental estratégica, prevista en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de determinados planes y programas en el medio ambiente”.





En el caso de que el Plan de Modernización tenga una trascendencia territorial y ambiental limitada, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) podrá determinar la exención de esta evaluación ambiental estratégica, en aplicación de la normativa vigente; correspondiendo a la COTMAC, si queda determinada la necesidad de llevar a cabo la evaluación ambiental estratégica o la declaración de impacto ambiental de cualquiera de los proyectos previstos en la actuación planificada, la aprobación de la memoria ambiental del Plan de Modernización, o la declaración de impacto ambiental, en su caso.

La Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales responde a la necesidad de agilizar los procedimientos de formulación y aprobación de los instrumentos de planificación territorial, ambiental y urbanístico, así como de proceder a la adaptación del ordenamiento jurídico canario a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En concreto, respecto a los Planes de Modernización, la Disposición Adicional Novena de esta Ley 14/2014, establece que una vez aprobado un Plan de Modernización el planeamiento general “deberá incorporar sus determinaciones en la primera revisión general o de la ordenación pormenorizada que se efectúe del mismo”.

En cuanto a los procedimientos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley, 25 de enero de 2015, la Disposición Transitoria Segunda, relativa a planes de ordenación territorial y urbanística e instrumentos de gestión de los espacios naturales protegidos en tramitación y la Disposición Transitoria Séptima, sobre procedimientos de evaluación ambiental iniciados antes de la entrada en vigor de la presente ley, establece la posibilidad de que dichos instrumentos continúen tramitándose, a elección del órgano competente para su formulación, conforme a la normativa en vigor al tiempo del inicio del correspondiente expediente, conservándose en todo caso los actos y trámites ya realizados, motivo por el cual este Plan de Modernización continúa su tramitación conforme a la normativa vigente en el momento de iniciarse el expediente para su formulación.

Se debe señalar que el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, establece en su artículo 71 el régimen jurídico del suelo urbanizable ordenado, determinando que los propietarios de suelo urbanizable ordenado tendrán entre otros, el deber de “ceder obligatoria y gratuitamente al Ayuntamiento, en parcelas urbanizadas y en concepto de participación de la comunidad en las plusvalías, la superficie de suelo precisa para la materialización del 10 por ciento del aprovechamiento del sector. Esta cesión podrá sustituirse por el abono en dinero al Ayuntamiento de una cantidad que, en ningún caso, será inferior al valor de mercado”.

El Plan de Modernización no contempla un desarrollo urbanístico que difiera de las normas generales establecidas, por lo que los propietarios del suelo objeto de este Plan de Modernización deberán ceder el referido 10%, no necesitando para ello ningún convenio, ya que, como decimos, no se está regulando nada diferente a lo establecido en el citado artículo 71. Respecto a la monetarización de la cesión indicada, el Plan de Modernización se limita a justificar que es adecuada esta posibilidad, si bien no es el que la faculta legalmente. Todo ello se encuentra establecido en la legislación autonómica en el citado Texto Refundido y se admitirá en la ejecución de este Plan de Modernización, de la que será responsable el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.





## 2.2 Sectorización del suelo urbanizable no sectorizado turístico.

Además de lo expuesto en el apartado anterior, resulta de aplicación a este Plan de Modernización las determinaciones establecidas en la legislación relativas a la sectorización de suelo urbanizable no sectorizado turístico (SUNS-T) al encontrarse el ámbito objeto de este Plan de Modernización en un suelo de este tipo, suelo urbanizable no programado del Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana vigente.

En el Boletín Oficial de Canarias de 21 de enero de 2011 se publica la Resolución de 14 de enero de 2011, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) de 28 de diciembre de 2010, relativo al criterio interpretativo relativo a la posibilidad de sectorizar desde un Plan General de Ordenación, suelos urbanizables sectorizados con destino turístico, que expresamente dice:

*Primero.- Aprobar el siguiente criterio interpretativo relativo a la posibilidad de sectorizar desde un Plan General de Ordenación suelos urbanizables sectorizados con destino turístico:*

- *Un plan general de ordenación podría sectorizar directamente suelos urbanizables con destino turístico, sin que esté obligado a clasificarlos como suelos no sectorizados para su posterior conversión de acuerdo con el mecanismo del artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, siempre que se cumplan determinados requisitos.*
- *Los requisitos señalados en el anterior apartado son la existencia de un plan territorial especial de ordenación turística, en vigor, que determine las zonas aptas para nuevos desarrollos turísticos, fije el límite máximo de plazas, establezca el ritmo de crecimiento de cada zona y precise los criterios que debe seguir el planeamiento general para sectorizar suelo urbanizable con destino turístico, todo ello en cumplimiento de lo establecido sobre esos planes por la Ley 6/2001, de 23 de julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo de Canarias, en relación con la Ley 6/2002, de 12 de junio, de medidas de ordenación territorial de la actividad turística en las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma, y por la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias. (...)*

Como ya se ha señalado, la Ley 2/2013 le confiere a los planes de modernización, el carácter de instrumentos de ordenación urbanística que complementan y, en su caso, sustituyen a las determinaciones urbanísticas vigentes, con objeto de viabilizar la renovación urbana y edificatoria en los términos señalados en esta ley, sin posibilidad de clasificar o reclasificar suelo, si no existe acuerdo municipal previo que lo permita”. Para ello, la disposición adicional cuarta de la misma Ley modifica el número 1 del artículo 31 del TRLOTCA, al establecer que “la ordenación urbanística en el ámbito municipal se establecerá y desarrollará mediante los siguientes instrumentos:

- a. Planes Generales de Ordenación.
- b. Planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad.
- c. Planes de desarrollo:
- d. Planes Parciales de Ordenación.
- e. Planes Especiales de Ordenación.





f. Estudios de Detalle.

Por lo tanto, los Planes de Modernización se configuran como instrumentos de ordenación urbanística, que pueden complementar y/o sustituir a las determinaciones urbanísticas vigentes, con objeto de viabilizar la renovación urbana en los términos señalados en la Ley 2/2013, con el límite de no poder clasificar o reclasificar suelo, si no existe acuerdo municipal previo que lo permita, entendiéndose, por tanto, que el Plan de Modernización podrá acogerse a las facultades otorgadas a los Planes generales para conseguir su objetivo de viabilizar actuaciones de renovación en el marco de la citada Ley 2/2013. En este contexto, cabría la sectorización del SUNS-T con los límites y condiciones establecidos en el referido Acuerdo de la COTMAC.

La posibilidad de sectorizar suelo turístico depende de la existencia de un plan territorial especial de ordenación turística que determine las zonas aptas para nuevos desarrollos turísticos, fije el límite máximo de plazas, establezca el ritmo de crecimiento de cada zona y precise los criterios que debe seguir el planeamiento general para sectorizar suelo urbanizable con destino turístico, de acuerdo con lo establecido en la Directriz de Ordenación del Turismo 11.1, "El planeamiento insular establecerá las condiciones de sectorización del suelo urbanizable turístico ya clasificado por el planeamiento general. La oportunidad y conveniencia de la sectorización será establecida en función de los límites y en correspondencia temporal con los ritmos de crecimiento fijados por el propio planeamiento, dentro del marco señalado por la legislación específica". Por tanto, una vez entre en vigor un plan territorial especial de ordenación turística, el planeamiento urbanístico, en su adaptación al mismo, puede sectorizar y ordenar suelo urbanizable turístico dentro de las zonas declaradas aptas para ese uso, sin que sea preciso acudir al mecanismo del artículo 69.1 del TRLOT.

En este sentido la COTMAC en sesiones de 28 y 30 de noviembre de 2011 aprueba definitivamente el Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo Insular de Gran Canaria (BOC de 19 de marzo de 2014), en el cual se establecen las zonas aptas para los nuevos desarrollos turísticos y se establecen los criterios para sectorizar suelo urbanizable con destino turístico; respecto al límite de plazas para el crecimiento de las zonas, el PTEOTI da por válido el máximo de plazas establecido por el Plan insular de Ordenación vigente en el Capítulo V del Título 6 de su Memoria de Ordenación, que lo cifra en 216.757, constandingo como plazas materializadas 178.000. Por todo esto, la conclusión sería que sí cabe la sectorización del SUNS-T de El Veril desde este Plan de Modernización.

La edificabilidad permitida en la parcela lucrativa es para la totalidad de los usos permitidos en la misma. Los aprovechamientos han sido justificados en cumplimiento del artículo 60 y la DT Primera del TRLOTENC, además del 32.2.B)2. donde dice: *"El aprovechamiento urbanístico máximo, con base en el establecimiento de los correspondientes coeficientes de ponderación, de las unidades de actuación de ámbitos de suelo urbano no consolidado y sectores de suelo urbanizable, que no podrán diferir en más del quince por ciento para cada núcleo o área territorial de similares características delimitada por el plan general."*

No pudiendo por tanto exceder del 15% del área de reparto considerada en el PGO en vigor.



## 2.3 Legislación sectorial.

### **1. Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias (BOC Nº 48, 19/04/1995 y sus modificaciones posteriores)**

Como reguladora de la ordenación y promoción del sector turístico como elemento económico estratégico en el Archipiélago Canario, contemplando los siguientes objetivos:

- a. La ordenación y el fomento del sector turístico empresarial.
- b. La regulación de la oferta turística.
- c. La conservación, protección y aprovechamiento racional de los recursos turísticos de Canarias.
- d. La ordenación de las infraestructuras territoriales y urbanísticas.
- e. La garantía y protección del status jurídico del usuario turístico.

Además la Ley tiene una incidencia determinante sobre los instrumentos de planificación territorial y urbanística, como vehículos formales a través de los cuales se pretende obtener una rigurosa ordenación del sector, de tal manera que, los Planes Insulares de Ordenación con las previsiones turísticas que la Ley obliga a incorporar a ellos, se posicionan jerárquicamente sobre cualquier otra figura del planeamiento municipal, que se tiene que adaptar necesariamente a aquellos.

Igualmente la Ley incide en el medio ambiente, en cuanto constituye el entorno natural donde el turismo desarrolla, exigiendo como deber general de toda actividad turística su salvaguarda.

### **2. Decreto 10/2001, de 22 de enero, de Estándares Turísticos (BOC Nº 17, 05/02/2011), modificado en su artículo 7 y su disposición adicional 2ª por el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento, aprobado por el Decreto 142/2010, de 4 de Octubre (BOC Nº 204, 15/10/2010).**

El Decreto 142/2010, de 4 de Octubre, desarrolla la Ley 7/1995, modificada por la Ley 14/2009, profundizando en aquellos aspectos dirigidos a la simplificación y racionalización de los requisitos exigibles con el objeto de crear el cauce adecuado para que la actividad turística de alojamiento alcance un mejor posicionamiento en el mercado internacional turístico, con las cotas de calidad demandadas, pero también con una mayor capacidad de adaptación a nuevos productos o estrategias de comercialización.

El Decreto 10/2001, de 22 de enero, procede al desarrollo reglamentario de los distintos estándares aplicables a las urbanizaciones turísticas, al objeto de fijar unos límites razonables al crecimiento y ocupación del suelo, y garantizar de esta forma el desarrollo de una estructura turística sostenible con el fin de lograr el equipamiento necesario para adaptar la infraestructura al constante crecimiento de la población y a los escasos recursos y dotaciones existentes.





### **3. Decreto 142/2010, de 4 de octubre por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento y se modifica el Decreto 10/2001, de 22 de enero**

Los artículos 4 y 5 clasifican a los establecimientos turísticos según modalidad (hotelero/extrahotelero) y tipologías (hotel, hotel urbano, hotel emblemático, hotel rural / apartamento, villa, casa emblemática, casa rural).

En el artículo 9 se clasifican por categorías de la siguiente manera:

- Establecimientos hoteleros:
  - a. Hoteles y hoteles urbanos en seis categorías identificables de una a cinco estrellas y una superior de cinco estrellas gran lujo.
  - b. Hoteles emblemáticos y hoteles rurales en una única categoría identificable.
- Establecimientos extrahoteleros:
  - a. Los apartamentos en tres categorías identificables de tres a cinco estrellas.
  - b. Las villas, casas emblemáticas y casas rurales tendrán una única categoría identificable.

En el artículo 14, de accesos y comunicaciones físicas de las zonas de los establecimientos, se dispone que:

- a. Los ascensores deberán comunicar todas las plantas del establecimiento a partir de dos alturas.
- b. Los accesos para los usuarios turísticos y de servicios deben estar diferenciados en los establecimientos hoteleros de tres a cinco estrellas y en los apartamentos de cuatro y cinco estrellas.
- c. El acceso a los establecimientos ubicados en el medio rural debe ser practicable desde una vía rodada hasta el mismo.

En los anexos 1, 2, 3, 4 y 5 del presente decreto se encuentran las tablas que recogen resumidamente la normativa del mismo respecto de los equipamientos mínimos comunes para todas las unidades de alojamiento de los establecimientos.

Anexo 2 (artículo 13.2). Zonas de los establecimientos turísticos de alojamiento con requerimientos mínimos de superficie útil.

(1) Los m<sup>2</sup> establecidos corresponden al cómputo de la superficie útil total para dos plazas.

Anexo 3 (artículo 13.3). Superficies, condiciones y requisitos técnicos mínimos – hoteles cinco estrellas gran lujo

Anexo 4 (artículo 20.1). Tablas de equipamientos mínimos.

Anexo 5 (artículo 23). Tablas de servicios mínimos incluidos en el precio del alojamiento.



Al suprimir este decreto las categorías de 1 y 2 llaves para la tipología de apartamentos y las categorías de 4 y 5 para las villas, este conjunto de establecimientos existentes a la entrada en vigor del decreto, han de cumplir los requisitos mínimos previstos en los anexos I y II del Decreto 23/1989, de 15 de febrero, sobre ordenación de apartamentos turísticos.

#### **4. Decreto 23/1989, de 15 de febrero, sobre Ordenación de Apartamentos Turísticos (BOC Nº 46, 03/04/1989)**

Este Decreto se mantiene en vigor para los apartamentos clasificados en las categorías de 1 y 2 llaves y las villas clasificadas en 4 y 5 llaves, además de la categoría.

#### **5. Otra legislación de aplicación:**

Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE Nº 181, 29/07/1988) y Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Reglamento General de Costas, aprobado por Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, que deroga expresamente en su "Disposición derogatoria única. Derogación normativa", el Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre.

Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal (BOE Nº 289, 03/12/2003).

Real Decreto 505/2007, de 20 abril, por el que se aprobaron las Condiciones Básicas de Accesibilidad y No Discriminación de las Personas con Discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones (BOE Nº 113, 11/05/2007).

Orden Viv/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el Documento Técnico de Condiciones Básicas de Accesibilidad y No Discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (BOE Nº 61, 11/03/2010).

Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación (BOC Nº 50, 24/04/1995).

Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, aprobado por el Decreto 227/1997, de 18 de septiembre (BOC Nº 50, 24/04/1995).

Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación (BOE Nº 266, 06/11/1999).

Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación (BOE Nº 74, 28/03/2006).

Ley 9/2014, de 9 de Mayo, General de Telecomunicaciones





## 2.4 Instrumentos de ordenación territorial y urbanística.

Durante la elaboración del presente Plan de Modernización se han tenido en cuenta las determinaciones de los distintos instrumentos que, bajo las líneas del TRLOTC, conforman el sistema de planeamiento de Canarias.

### **1. Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO-GC)**

El PIO-GC fue aprobado definitivamente por el Decreto 277/2003, de 11 de noviembre, a reserva de que se subsanasen las deficiencias advertidas por la Comisión de Ordenación del territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 20 de mayo de 2003; y el Decreto 68/2004, de 25 de mayo, por el que se subsanan las deficiencias no sustanciales del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

El PIO-GC diseña el modelo turístico insular en la Sección 31 (artículos 206 a 232), dividiendo el ámbito insular, para la ordenación turística, en dos zonas aptas para el desarrollo de nuevos espacios turísticos: la Zona Turística Litoral del Sur, que engloba los núcleos turísticos del Sur y los barrancos litorales del Suroeste, y la Zona Turística Litoral del Noroeste.

El artículo 208 define la figura de pieza territorial turística (PTT) como unidad territorial en cuyo interior se dispone o preexiste uno o varios productos turísticos, conformando un conjunto unitario e identificable cuyo uso predominante es el turístico en proporción igual o superior al 30% de la edificabilidad total, y/o de la superficie de las parcelas. Esta PTT es la unidad de referencia para la aplicación de los estándares de densidad, equipamiento, dotaciones y servicios, debiendo poseer las instalaciones necesarias para el alojamiento turístico y/o el equipamiento u oferta complementaria.

Por otro lado, reconoce la existencia de Zonas Turísticas a Rehabilitar como Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas cuyos niveles de infraestructuras, servicios y equipamientos turísticos no corresponden en cantidad ni en calidad al número y características de las plazas turísticas de la zona. Se identificarán como tales cuando se constate que la planta de alojamiento tiene una antigüedad superior a quince (15) años en un porcentaje superior al 60% de la edificabilidad destinada al alojamiento turístico del ámbito.

### **2. Plan de Modernización, mejora e incremento de la calidad del sector turístico de San Bartolomé de Tirajana**

Este Plan de Modernización fue aprobado por Decreto 90/2012, de 22 de noviembre y publicado en el BOC de 4 de enero de 2013. Este Plan se elaboró con la finalidad de definir un modelo turístico del destino y ofrecer cobertura a las actuaciones, públicas y privadas, de sustitución, rehabilitación de la planta de alojamiento o infraestructura turística y de remodelación urbanística, mediante la delimitación de actuaciones de transformación urbanística que permitan cumplir con el objetivo amplio de la renovación turística del Sur de Gran Canaria. En ese documento se organizan actuaciones integradas para la renovación y recualificación del núcleo turístico Maspalomas Costa Canaria y contiene parámetros de ordenación de actuaciones particulares conforme a los siguientes objetivos fijados:



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

- La apuesta por una ciudad turística con calidad e identidad.
- Desarrollar el espacio público.
- Intervenir, reordenar y rehabilitar el espacio privado.
- Creación de una identidad fundamentada en las singularidades del núcleo.
- Estimular el desarrollo de la cultura empresarial.
- Desarrollar el clúster de la ciudad turística.

El objetivo del Plan era formular una estrategia general de intervención que requirió la selección de acciones con el criterio de ser la capacidad inductora de regeneración, esto es, la búsqueda y aprovechamiento de externalidades de cada actuación-inversión y con el enfoque de evitar el declive del destino turístico. Para ello se estableció como necesario:

- a. La delimitación de actuaciones de dotación que, de conformidad con el artículo 14 de la Ley de Suelo, permitan, mediante el cobro de plusvalías generadas por los incentivos permitidos desde este Plan de Modernización, obtener las dotaciones necesarias y proceder a la mejora de las infraestructuras existentes, para cumplir con el objetivo de la renovación turística.
- b. Ordenar las intervenciones de acuerdo con un esquema de estrategia director, que no necesita ser una figura jurídica vinculante, sino un plan abierto en su preparación y en su proceso de aplicación, público y capaz de ilustrar, para explicar bien, los objetivos y las acciones seleccionadas.
- c. Una selección de las intervenciones de corto y medio plazo acorde con los recursos disponibles y los que se presumen accesibles, con sentido de la oportunidad en cuanto a la factibilidad de ejecución de cada acción.
- d. La estrategia debe enunciarse de modo comprensible y fácil de comunicar, así como los criterios de preferencia acordes con los efectos positivos esperados de cada acción o proyecto. De aquí surgirá la idea general o idea-fuerza que ha de difundirse sobre lo que se pretende, e ideas-fuerza relacionadas con cada actuación, capaces de comunicar su interés y su influencia en la calidad del territorio turístico.

*De acuerdo con este enfoque se propone la estrategia como planeamiento abierto, que se va cerrando y consolidando jurídicamente conforme se cierran acuerdos de ejecución viables. Los cambios requeridos en el planeamiento vigente y las nuevas ordenaciones propuestas se someten entonces a la L2/2013 y se tramitan de acuerdo con sus procedimientos, que modifican automáticamente el planeamiento municipal y territorial, en procesos abreviados.*

*Las líneas estratégicas del Plan definen un conjunto de acciones que se agrupan según objetivos comunes cuyo desarrollo se considera necesario para el futuro del destino turístico y para la implantación de un nuevo modelo. Nacen de la necesidad de plantear un modelo con visión global e imaginar el mejor de los escenarios futuros para Maspalomas Costa Canaria, teniendo el presente como punto de partida.*

*Dado el marco temporal del Plan de Modernización de Maspalomas Costa Canaria en vigor y el carácter de inmediatez de las acciones, las intervenciones en espacio público recogidas en la Normativa de este Plan de*





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

*Modernización tienen carácter prioritario, mientras que el resto de acciones del presente epígrafe tienen carácter indicativo y deben leerse como "hoja de ruta" a seguir en actuaciones futuras en estos núcleos turísticos.*

### **3. Instrumentos de ordenación territorial**

Los Planes Territoriales de Ordenación (Especiales y Parciales) son, según el artículo 14.3 del TRLOTG, instrumentos de ordenación territorial. Su objeto, ámbito, el carácter de sus determinaciones y la vinculación de éstas a los restantes instrumentos de ordenación se regulan en el artículo 23 del TRLOTG.

El PIO-GC contempla en su volumen normativo 16 Planes Territoriales Parciales y 48 Planes Territoriales Especiales de desarrollo de este PIO-GC. De ellos, se señalan los que afectan al ámbito de actuación de este Plan de Modernización:

- Plan Territorial Parcial de regeneración y estructuración del espacio consolidado de Playa del Inglés (PTP-8).
- Plan Territorial Parcial de ordenación del espacio entre la GC-1 y la GC-500 en San Bartolomé de Tirajana (PTP-9).
- Plan territorial Especial del corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21).
- Plan Territorial Especial de Ordenación Insular del Turismo de Gran Canaria (PTEOTI-GC), previsto en la disposición adicional primera de la Ley de Directrices.
- Plan Territorial Especial del Paisaje de Gran Canaria (PTE-5)
- Plan Territorial Especial de Ordenación de Campos de Golf (PTE-36a).

#### **a.- Plan Territorial Especial de Ordenación Insular del Turismo de Gran Canaria (PTEOTI-GC)**

La Ley de Directrices determina un cambio radical del modelo turístico de Canarias, que abogan por un crecimiento sostenible del turismo en el archipiélago, y por la rehabilitación de los establecimientos turísticos, como apuesta para mantener la competitividad de nuestra oferta turística. Dentro de los límites de esta ley, cada una de las islas ha tenido que definir cómo se regula tal crecimiento a través de un Plan Territorial. En el caso de Gran Canaria, el Cabildo ha elaborado el Plan Territorial Especial de Ordenación Insular del Turismo de Gran Canaria (PTEOTI-GC), aprobado definitivamente por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de fechas 28 y 30 de noviembre de 2011. En el Boletín Oficial de Canarias de 19 de marzo de 2014 se publica la Resolución de 28 de febrero de 2014 por la que se publica el Acuerdo de aprobación definitiva y la documentación con eficacia normativa del citado PTEOTI.

El PTEOTI-GC establece propuestas que versan sobre:

- La renovación edificatoria y la rehabilitación urbana.
- La especialización de usos residencial y turístico.







Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

- La compatibilidad del alojamiento turístico tradicional como el alojamiento temporal para adaptarse a una demanda real del mercado.
- La oferta turística y complementaria en las Piezas Nuevas.

Se definen las Zonas Turísticas Insulares como áreas donde el PTEOTI-GC admite usos turísticos en cualquiera de sus modalidades, así como, en su caso, su compatibilidad con otros usos distintos al turístico, encontrándose el ámbito del Plan de Modernización en:

### **1. Zona Turística Litoral del Sur (ZTLS)**

Constituida por los suelos ya destinados a uso turístico por el planeamiento municipal de acuerdo con el PIO-GC, así como cualquier otro que se genere en desarrollo de las determinaciones del PTEOTI-GC.

Por su parte, el artículo 9.1 realiza una definición de las Piezas Territoriales Turísticas en la línea de lo dispuesto en el PIO-GC, clasificándose, según su grado de consolidación, en Piezas Territoriales Turísticas Nuevas (PTTN) y Piezas Territoriales Turísticas Existentes (Piezas Territoriales Turísticas en Proceso de Consolidación (PTTP) y Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas (PTTC)). Dentro de las “Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas (PTTC)” se adscriben 10 PTTC en el municipio de San Bartolomé de Tirajana.

De cara a la rehabilitación urbana, el PTEOTI determina los mecanismos de la L6/2009 y orienta la rehabilitación urbana a través de los bulevares de ocio, dejando a los Planes Territoriales Parciales o Especial, los Planes Generales y los Planes de modernización la ejecución concreta de la misma. Estos bulevares conectan peatonalmente dos o más piezas turísticas contiguas, concentrando equipamientos y ocio en general y constituyendo puntos de encuentro en la población local y turista.

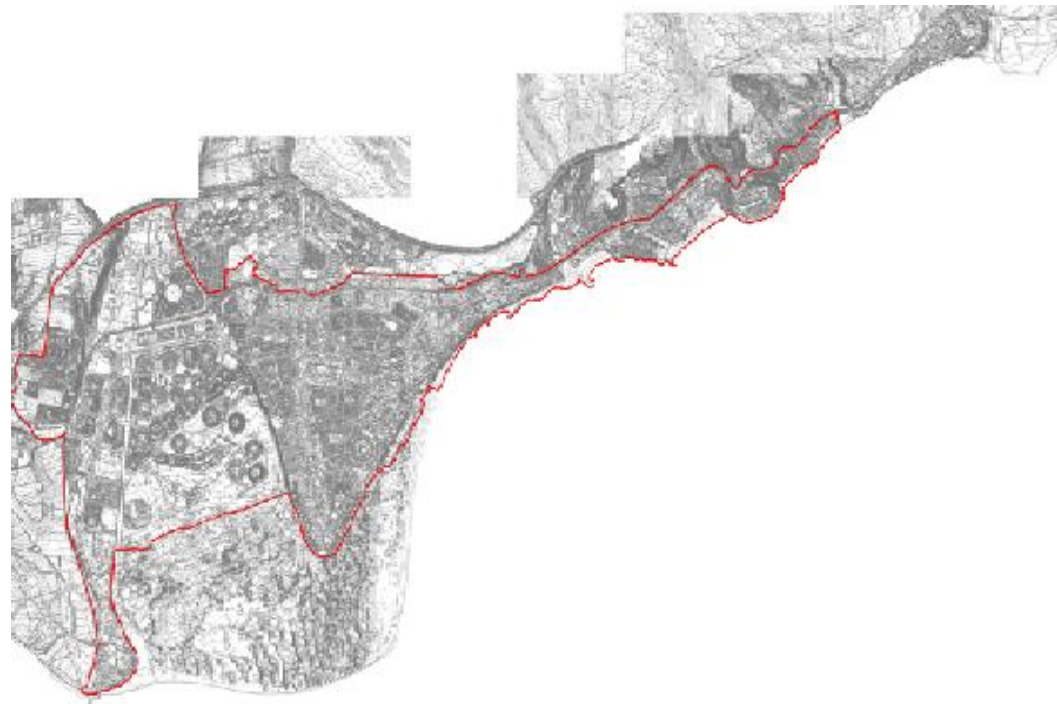




## **2. Plan Territorial Parcial de regeneración y estructuración del espacio consolidado de Playa del Inglés (PTP-8)**

El mencionado Plan Territorial se aprobó definitivamente mediante Orden del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias de 6 de noviembre de 2012 (BOC 27 de noviembre de 2012). Este Plan Territorial ha sido anulado por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias por sentencia de 26 de febrero de 2015, al determinarse que en el momento de su aprobación el expediente para su tramitación y aprobación había caducado.

La delimitación del PTP-8 incluye a las tres zonas objeto de estudio del Plan de Modernización Maspalomas Costa Canaria (San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas), tal y como se muestra en el siguiente gráfico del instrumento de ordenación territorial:



Fuente: PTP-8.

En líneas generales, el PTP-8 tiene como objetivo regenerar y reestructurar la Zona Turística consolidada con signos de degradación, mediante una rehabilitación urbana y una renovación edificatoria que minore la densidad e implante mejores dotaciones; la corrección del uso residencial con la reversión al uso turístico, y la sustitución de la oferta turística de baja calidad.

Estas acciones se concretan en las siguientes líneas de actuación:

- Remodelación de accesos desde la autopista GC-1
- Reconversión en Avda. urbana de la antigua carretera GC-500.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

- Reurbanización y reconsideración de las funciones de la Avda. de Tirajana.
- Acciones concretas en el consolidado tendentes a la remodelación del mismo.

Los objetivos que propone van en la línea de los establecidos en el instrumento insular, planteando actuaciones estratégicas de intervención concretas y aplicables al espacio público y al espacio privado, con líneas de renovación y recualificación de la edificación turística, de la estructura viaria, los espacios libres, los equipamientos y de la oferta comercial.

### **3. Plan Territorial Parcial de ordenación del espacio entre la GC-1 y la GC-500 en San Bartolomé de Tirajana (PTP-9)**

El Plan Territorial Parcial de Ordenación del Espacio entre la GC-1 y la GC-500 (C-812) en San Bartolomé de Tirajana (PTP-9) se encuentra en fase de aprobación provisional de 29 de enero de 2014.

El PTP-9 desarrolla y define la estructura territorial del ámbito definido por el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO-GC) y tiene por finalidad la estructuración y regeneración del espacio consolidado entre la autopista GC-1 y la carretera comarcal GC-500 mediante su consideración como ámbito de oportunidad para la protección paisajística de los vacíos urbanos actualmente existentes, y la introducción de productos de alojamiento turístico y de oferta complementaria más acordes con los nuevos modelos turísticos. Las nuevas implantaciones ocuparán, tal y como establece el PIO-GC, los ámbitos intersticiales entre los espacios protegidos y la GC-1, delimitando definitivamente el crecimiento de la ciudad turística del sur de Gran Canaria hacia el interior más oriental.

El ámbito de ordenación del PTP-9 incluye como ámbitos territoriales destacados el área estratégica de la Punta de Tarajalillo, las áreas turísticas consolidadas de La Gloria y Bahía Feliz (definidas como piezas territoriales turísticas consolidadas 1, 3 y parte de la 5 del PTEOTI-GC) y el espacio libre que configura la UA de Tarajalillo (definida como Pieza territorial turística nueva por el PTEOTI-GC).

Junto con este equipamiento estructurante, el PTP-9 fundamenta su propuesta de ordenación en otras 4 acciones estructurantes de equipamientos caracterizados por el espacio libre y la oferta complementaria, y un sistema de movilidad, y que son:

- El equipamiento en Tarajalillo-Lilolandia (Parque Botánico Paisajístico del Sur)
- Equipamiento de relevancia e interés insular en la Punta de Tarajalillo (Parque del Mar)
- Parque urbano en La Maleza (Parque Internacional de la naturaleza y el deporte)
- Parque Lineal equipado en la GC-500
- Sistema de movilidad (ámbito extenso) y la red de transportes alternativos.

La necesidad de establecer criterios que favorezcan la armonización de los procesos urbanísticos y naturales en el ámbito territorial del PTP-9, podrá obligar a la adaptación de los instrumentos de inferior rango, o bien al establecimiento de medidas concretas de coordinación.



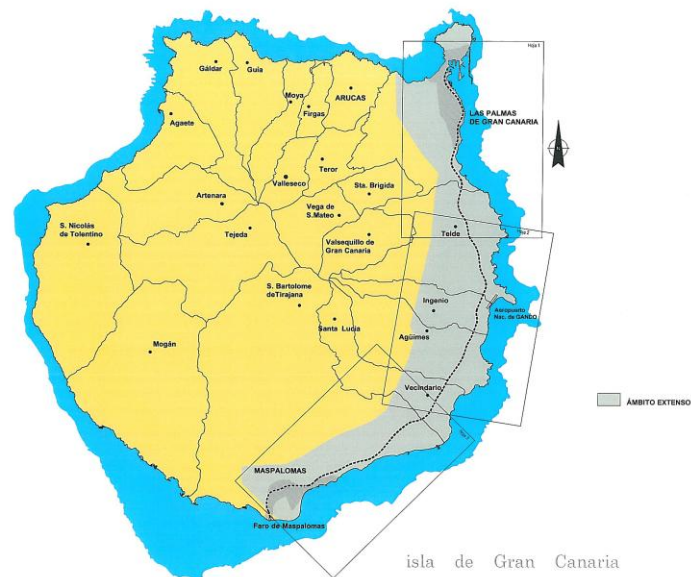


#### **4. Plan territorial Especial del corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21)**

El PTE-21 se encuentra actualmente en vigor, al aprobarse definitivamente por Orden de 16 de junio de 2010, y ser publicado en el BOC nº 123, de 24 de junio de 2010.

En el marco legal definido por las Directrices de Ordenación General 86.1, 86.2 y 102.5 que corresponden al Título V “Infraestructuras y Transporte” y por los artículos 157 y 160 “Infraestructuras del Transporte Terrestre - Criterios sobre la ordenación y el trazado de un sistema de transporte colectivo con infraestructura propia y modo guiado” del PIO-GC, se establece que este Plan tiene como objetivo ordenar el sistema de transporte público en el corredor este de Gran Canaria, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, así como constituir un nuevo sistema de transporte con infraestructura propia y modo guiado.

El ámbito de actuación del PTE-21 afecta directamente a los municipios de Las Palmas de Gran Canaria, Telde, Ingenio, Agüimes, Santa Lucía de Tirajana y San Bartolomé de Tirajana, e indirectamente a los municipios de Valsequillo y Mogán en lo relativo al transporte público en general, en cuanto que éste habrá que ser reordenado tras la creación del nuevo sistema de transporte.



Fuente: PTE-21.

Las determinaciones de dicho Plan tendrá carácter vinculante en todo lo que se refiera al establecimiento de reservas de terrenos para el establecimiento de infraestructuras e instalaciones ferroviarias, normas de protección de las mismas y condiciones para la ejecución de las obras, que tendrán la consideración de normas de aplicación directa, y por lo tanto, serán de inmediata aplicación y obligado cumplimiento, sin necesidad de adaptación, por la Administración Pública y/o por los particulares.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Se ha tenido en cuenta la ordenación que establece el PTE-21 para el tratamiento del Plan de Modernización, dado que su ámbito coincide con parte del trazado de la red ferroviaria, tal y como refleja el siguiente plano de delimitación del Plan Territorial:

Así, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana el PTE-21 prevé que la línea ferroviaria hasta la estación de Playa del Inglés (El Veril) discorra sensiblemente paralela a la autopista GC-1. A partir de la estación de El Veril la línea pasa a discurrir en túnel hasta la estación término de Meloneras. En este tramo la línea atraviesa en túnel perforado bajo el barrio de San Fernando, para después discurrir en falso túnel bajo el viario existente hasta la zona del Faro de Maspalomas.

No obstante, el tramo que afecta al ámbito de El Veril de este Plan Territorial se encuentra suspendido, dada la aprobación del Decreto 358/2015, de 9 de noviembre.

### **5. Plan Territorial Especial del Paisaje de Gran Canaria (PTE-5)**

Aprobado definitivamente el 02 de abril de 2014 (BOC 20 de mayo de 2014). El ámbito objeto de este Plan de Modernización está afectado por este Plan Territorial, ya que contiene determinaciones de carácter general, para atenuar los impactos ambientales negativos que se pudieran producir por la ejecución de las determinaciones generales de ordenación del Plan, tanto para aquellas determinaciones de obligado cumplimiento como para aquellas otras que, aun teniendo el carácter normativo de Recomendación, decidieran llevarse a cabo.

Además de ello, se reflejan otras determinaciones de carácter específico, para corregir y compensar los impactos ambientales negativos que se pudieran producir por la ejecución de las intervenciones ligadas a las Actuaciones Estructurantes propuestas en el Plan que, aun teniendo el carácter normativo de Recomendación decidieran llevarse a cabo.

### **6. Plan Territorial Especial de Ordenación de Campos de Golf (PTE-36a)**

Aprobado definitivamente el 22 de noviembre de 2012 (BOC 24/12/2012). El objeto de este Plan Territorial Especial se circunscribe a la definición de las áreas territoriales de la isla aptas para albergar equipamientos para la práctica del golf, en concreto, a la localización de áreas territoriales aptas para la construcción de campos de golf así como a la regulación de las condiciones de implantación de dicho uso. Así, se establece que los campos de golf se han de situar dentro de alguna de las zonas aptas localizadas por el plan como Zonas Aptas de Campos de Golf (ZACG), que en San Bartolomé de Tirajana se localizan en “Zona 2: Barranco de Tirajana-Aldea Blanca”, “Zona 3: La Cazuela-Llanos de Berriel” y “Zona 4: Zona Sur”. En caso de que desde el Plan General, se proponga algún campo golf, se deberá atender a las determinaciones de localización y condiciones de implantación del uso dentro de estas Zonas. En caso de encontrarse ya localizado algún campo de golf fuera de las Zonas Aptas establecidas en este Plan Territorial, el Plan General deberá aplicar el régimen de fuera de ordenación del TRLOTG.

### **7. Planeamiento urbanístico**

El Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana, en adelante PGO, fue aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias en sus sesiones celebradas el 9 de mayo y 1 de octubre de 1996 (BOC 05/06/1996 y BOP 15/11/1996) y mediante Orden de 26 de noviembre de 1996 se toma conocimiento del Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de San Bartolomé de Tirajana (BOC 26/02/1997 y BOP 06/12/1996); en el





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Boletín Oficial de la Provincia de 11 de mayo de 2012 se publica el texto íntegro de la Normativa del Plan General, así como todas las modificaciones puntuales, suspensiones y normativas sustitutorias y el planeamiento de desarrollo, aprobado desde 1996 hasta el 2012..

El Pleno Municipal de 15 de octubre de 2002 tomó el acuerdo de aprobar inicialmente la revisión, Modificación y Adaptación del PGO al TRLOTIC. Sin embargo, esta revisión resulta de todo punto insuficiente puesto que el marco legal de aplicación se amplía con la aprobación de la Ley de Directrices y el resto de legislación sobrevenida. Por ello, el PGO vuelve a tramitarse, aprobándose inicialmente este nuevo documento de PGO el 6 de noviembre de 2004.

El documento de ordenación en vigor en el municipio es el PGO de San Bartolomé de Tirajana, si bien no se encuentra adaptado a ninguno de los instrumentos de ordenación territorial, ni al TRLOTIC, ya realiza una ordenación de las zonas turísticas del municipio.

La zona turística del municipio de San Bartolomé de Tirajana se desarrolla al amparo del PMM Maspalomas Costa Canaria, que presentaba un desarrollo unitario del ámbito costero comprendido entre la zona de Las Burras y Morro Besudo hasta las laderas del barranco de Maspalomas, estructurándose en dos líneas paralelas al mar y separadas por el trazado de la carretera G-500. Sin embargo, el resultado final de la zona es una sumatoria de Planes Parciales desarticulados entre sí que provocan la aparición de una gran zona urbana carente de una estructura interior funcional y equilibrada, lo que da lugar, en palabras del PGO “a una apariencia caótica y poco inteligible para sus habitantes”

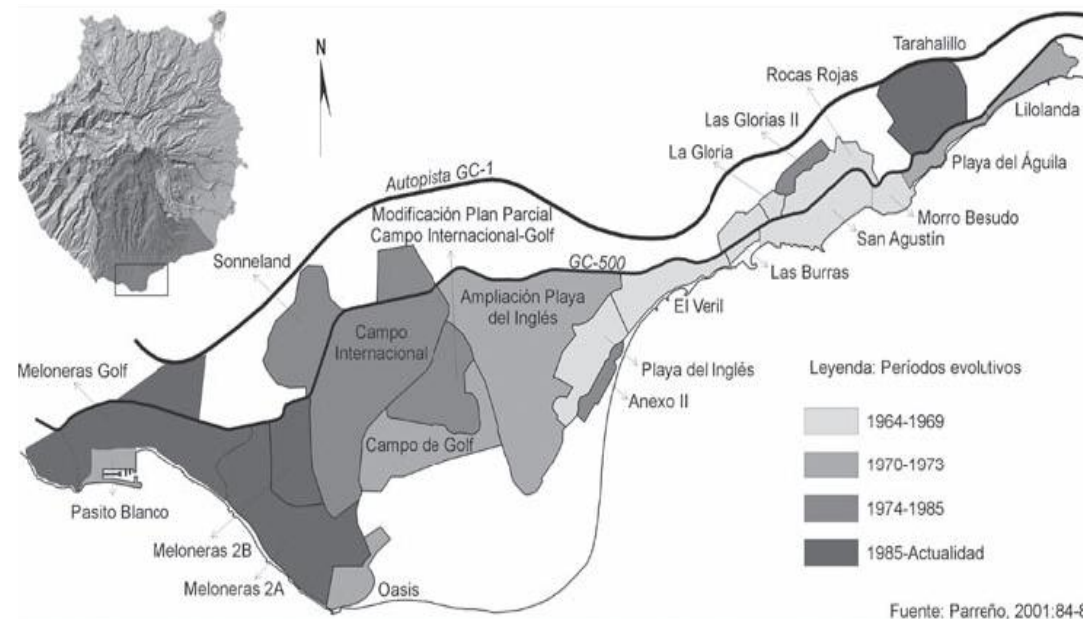
La clasificación del suelo que hace el PGO para la zona turística objeto de este Plan de Modernización es en su gran mayoría de suelo urbano. El uso predominante, según el plano de Usos Globales es el turístico de alojamiento, aunque en algunas parcelas el PGO recoge y regula el uso de segunda residencia, que convive con el uso turístico.

Respecto de la función de la red de comunicaciones, el PGO declara que la red general de caminos pasa a ser la red de carreteras del interior del municipio y de conexión de los núcleos de población con la autopista. Por otra parte, la GC-500 modifica su función desde la ejecución de la GC-1, pasando de ser una vía de comunicaciones de carácter insular a reservarse para las comunicaciones interiores de la zona turística, por lo que el PGO se plantea darle a esta vía un tratamiento de vía estructurante de la zona turística y remitir su ordenación a un Plan Especial del tramo desde el enlace de la Viuda de Franco hasta Tarajalillo.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana



Fuente: “Lluvias e inundaciones en los centros turísticos de Gran Canaria: el caso de San Bartolomé de Tirajana”.  
Autores: Pablo Máyer Suárez, Emma Pérez-Chacón Espino, Lidia Esther Romero Martín. Departamento de Geografía.  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

El PGO define el uso turístico en su capítulo Normativo y regula las condiciones del mismo, las tipologías edificatorias que comprende, y las condiciones generales aplicables a la parcela y a la edificación. Por otro lado, determina en su Título Séptimo las normas particulares y zonas de ordenanza para el suelo urbano en zonas turísticas, a las que serán de aplicación las ordenanzas de cada uno de los Planes Parciales con las variaciones introducidas por las modificaciones al PGO y las ordenanzas generales contenidas en este Título.

Con respecto al uso comercial, como segundo uso predominante, decir que destaca éste en forma de comercio a pie de calle y en los ejes viarios donde está permitido por el PGO. El mayor número de locales comerciales se concentra en Playa del Inglés, en la Avenida de Gran Canaria, la Avenida de Tirajana, la Avenida de Italia y la Avenida de Alféreces Provisionales.

Como zona predominantemente comercial también está el Anexo II, que el PGO remite su ordenación a su instrumento de ordenación correspondiente, regulándose por las disposiciones del Plan Director de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas, actualmente en vigor.

En este sentido, la aparición de la Ley 19/2003, de 14 de abril, de Directrices de Ordenación General y de Directrices de Ordenación del Turismo (BOC nº 73, de 15 de abril de 2003), en adelante, Ley de Directrices, supone un hito legislativo para el control de la oferta de alojamiento y la apuesta por la rehabilitación y renovación edificatoria, como mecanismo para lograr reconducir dicha oferta de alojamiento y complementaria hacia niveles de calidad suficientes para mantener a nuestros destinos turísticos en el mercado.





A partir de esta Ley de Directrices, el resto de legislación sobrevenida, así como los instrumentos de ordenación del territorio siguen la misma línea establecida en la Ley. Esto implica una serie de mandatos al PGO, de cara a su futura adaptación a todos ellos, que se materializan principalmente en:

- La regulación específica y pormenorizada de los usos, que el PTP-8 regula a nivel de usos globales, debiendo el PGO establecer la ordenación pormenorizada de éstos dentro de los parámetros de intensidad, categoría, calidad, proporción y coherencia que estime para la regeneración del espacio consolidado de Playa del Inglés.
- El análisis pormenorizado de cada una de las Piezas Turísticas Territoriales, que en desarrollo del PIO-GC, define el PTEOTI-GC, debiendo el PGO delimitar las áreas a especializar en el uso residencial y el turístico.
- Los criterios para la intervención en Piezas Turísticas a Rehabilitar definidas por el PTEOTI, pudiendo el PGO ordenar pormenorizadamente las operaciones de reforma interior y prever su gestión urbanística.
- La renovación de los equipamientos comerciales y zonas comerciales incluidas en las zonas turísticas.
- Las actuaciones estratégicas de intervenciones concretas y aplicables al espacio público y al espacio privado, con líneas de renovación y recualificación de la edificación turística, de la estructura viaria, los espacios libres, los equipamientos y de la oferta comercial que determinan.
- En la existencia de nuevas infraestructuras previstas por el PTE-21
- La fijación del sistema de ejecución que resulte acorde con la actuación estratégica concreta fijada por el PTP8, estableciendo con los propietarios afectados por las actuaciones del Plan Territorial los Convenios urbanísticos o de sustitución que procedan en los casos de intervenciones que requieran deslocalización de plazas de alojamiento o sustitución edificatoria de áreas sobresaturadas y/o obsoletas previamente declaradas por el PTEOTI o por la Administración competente en materia turística.

Todos estos mandatos fueron asumidos por el Plan de Modernización vigente por cuanto que la L6/2009 le otorgaba el poder de asumir, dentro el marco insular y territorial vigente, la ordenación detallada de los núcleos turísticos consolidados. Esta ordenación, una vez aprobado el Plan de Modernización deberá ser incorporada a los instrumentos de ordenación territorial y urbanística pertinentes, como modificación de los mismos en el ámbito afectado.

## **8. Planeamiento de desarrollo**

La normativa de los distintos Planes Parciales, que contiene la ordenación pormenorizada de dichas piezas fue asumida y refundida por el PGO, en el documento normativo que recoge las Ordenanzas Regulatoras en Zona Turística Litoral.

Es decir, además de la normativa general establecida en el PGO para todo el término municipal de San Bartolomé de Tirajana, existen unas ordenanzas propias de la zona turística y, por tanto, de El Veril, Playa del Inglés, Parcelas V y Ampliación de Playa del Inglés, que tienen su origen en sus respectivos Planes Parciales.









Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana





### 3. INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTA A LAS ADMINISTRACIONES.

#### 3.1 Trámite de información pública y consulta.

Por los Servicios Técnico y Jurídico-Administrativo de Planeamiento Oriental de la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias, se evacuaron informes técnicos de fecha 29 de enero de 2015 y jurídicos de 9 de diciembre de 2014 y de 2 de febrero de 2015, relativos al documento “Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de El Veril, TM de San Bartolomé de Tirajana (Gran Canaria)” así como al Informe de Sostenibilidad Ambiental, realizado en concordancia con el documento de referencia para la elaboración de informes de sostenibilidad ambiental para los planes de modernización del sector turístico a los efectos de su sometimiento a evaluación ambiental estratégica, aprobado por la COTMAC el 29 de mayo de 2012, determinándose que, una vez subsanadas deficiencias detectadas en los primeros informes, los citados documentos se consideran completos desde el punto de vista documental para iniciar su tramitación.

En el Boletín Oficial de Canarias de 6 de febrero de 2015, se publica la Resolución de 2 de febrero de 2015 de la Dirección General de Ordenación del Territorio, en la que resuelve:

**“Primero.- Someter a información pública el expediente del “Plan para la modernización, mejora e incremento de la competitividad de El Veril y su Informe de Sostenibilidad Ambiental”, mediante anuncios en el Boletín Oficial de Canarias y diario provincial, por plazo de 2 meses al contener Informe de Sostenibilidad Ambiental, de conformidad con el Documento de Referencia de los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la competitividad aprobado por la COTMAC el 29 de mayo de 2012 (BOC nº 122, de 22 de junio de 2012).**

*Los documentos técnicos podrán ser consultados en <http://www.gobiernodecanarias.org/citv>, y el expediente estará de manifiesto en la Dirección General de Ordenación del Territorio, sita en la Plaza de los Derechos Humanos, nº 22, Edificio de Usos Múltiples I, 7ª planta, 35071-Las Palmas de Gran Canaria, en horario de 9,00 a 14,00 horas, de lunes a viernes.*

**Segundo.- Solicitar informe del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, del Cabildo de Gran Canaria, y del departamento competente en materia de turismo de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias y a los agentes económicos y sociales a través de sus entidades representativas. (...)**

La publicación en un diario provincial se realiza en el diario “La Provincia/Diario de Las Palmas” el 10 de febrero de 2015.

El documento de referencia para la elaboración de informes de sostenibilidad ambiental para los planes de modernización del sector turístico a los efectos de su sometimiento a evaluación ambiental estratégica, antes referido, establece la necesidad de consultar a las siguientes Administraciones Públicas:

*“1. Administración General del Estado.*

- *Se consultará según la competencia afectada.*

*Expresamente, todas aquellas medidas ambientales propuestas en los PMMICT que afecten al Dominio Público Marítimo Terrestre o su zona de Protección deberán ser informadas por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.*

**2. Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias:**

- *Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad.*
- *Consejería competente en materia de Turismo.*
- *Consejería de Sanidad.*
- *Cualquier otra Consejería afectada.*

**3. Administración Insular:**

- *Cabildos Insulares.*
- *Consejos Insulares de Aguas si las actuaciones afectan a sus competencias.*

**4. Administración Local:**

- *Ayuntamiento en el que se desarrolla el Plan de Modernización.*
- *Ayuntamientos limítrofes si las actuaciones colindan con el mismo.*

**5. Público interesado, considerando como tal las Federaciones o Asociaciones de Empresarios Turísticos de la Provincia de que se trate y cualquier persona física o jurídica”.**

En consecuencia, se realizan las siguientes consultas:

- **Administración del Estado:**
  - Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, recibido el 11/02/2015.
  - Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Secretaria General de Telecomunicaciones, recibido el 17/02/2015.
  - Ministerio de Defensa, recibido el 17/02/2015.
  - Ministerio de Fomento. Subsecretaría de Fomento. Dirección General de Ferrocarriles, recibido el 17/02/2015.

A todos ellos, se les reenvía la documentación en formato digital para facilitar el acceso a sus datos, siendo recibido en Costas el 04/03, en Defensa y Fomento el 09/03 y en Telecomunicaciones el 11/03.

- **Administración Autonómica:**
  - Presidencia del Gobierno. Viceconsejería de Turismo. Dirección General de Infraestructura Turística, recibido el 12/02/2015.
  - Consejería de Sanidad. Dirección General de Salud Pública, recibido el 12/02/2015.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

- Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial. Viceconsejería de Infraestructura y Planificación. Dirección General de Infraestructura Viaria, recibido el 13/02/2015.
  - Consejería Empleo, Industria y Comercio. Dirección General de Industria y Energía, recibido el 12/02/2015.
  - Consejería de Cultura, Deportes, Políticas Sociales y Vivienda. Instituto Canario de la Vivienda, recibido el 12/02/2015.
  - Consejería de Economía, Hacienda y Seguridad. Viceconsejería de Hacienda y Planificación. Dirección General de Patrimonio y Contratación, recibido el 12/02/2015.
  - Consejería Empleo, Industria y Comercio. Dirección General de Comercio y Consumo, recibido el 12/02/2015.
  - Consejería de Educación, Universidad y Sostenibilidad. Viceconsejería de medio ambiente. Dirección General de Protección de la Naturaleza, recibido el 12/02/2015.
- Administración Local:
    - Cabildo de Gran Canaria:
      - Servicio de Planeamiento, recibido el 13/02/2015.
      - Servicio de Patrimonio Histórico, recibido el 13/02/2015.
      - Área de Carreteras, recibido el 13/02/2015.
      - Consejo Insular de Aguas, recibido el 13/02/2015.
        - Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, recibido el 17/02/2015.
        - Ayuntamiento de Santa Lucía de Tirajana, recibido el 18/02/2015.
        - Ayuntamiento de Mogán, recibido el 16/02/2015.
  - Asociaciones:
    - Federación de Empresarios de Hostelería y Turismo de Las Palmas, recibido 19/02/2015.

Además, en cumplimiento del artículo 8.1 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, desde la Dirección General de Ordenación del Territorio, mediante escrito de 28 de enero de 2015, se interesa la conformidad del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana para la tramitación del Plan de Modernización, indicándose que dicha conformidad se entenderá otorgada si en el plazo de un mes desde el recibo de la solicitud no se comunica el pronunciamiento municipal. Dicha solicitud es recibida en el Ayuntamiento el 2 de febrero de 2015.

### 3.2 Alegaciones recibidas e informes sectoriales emitidos.

#### 3.2.1 Alegaciones recibidas.

Una vez finalizado el plazo de información pública y consulta se han recibido las siguientes alegaciones de los ciudadanos y público interesado:

Nº ALEGACIÓN	Nº REGISTRO	FECHA
1	4129	10/03/2015
2	45005	10/04/2015
3	6429	10/04/2015

#### 3.2.2 Informes emitidos.

Respecto a las Administraciones a las que, conforme el documento de referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad y la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, se les requirió la emisión de informe, así como las que deben emitir informe preceptivo, se han recibido los siguientes informes:

- **Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Secretaria General de Telecomunicaciones**, se emite informe de fecha 18 de febrero de 2015 en el que se comunica que, *“debido al tamaño de los ficheros que se encuentran en la dirección web indicada en su escrito, no han podido ser descargados, por lo que resulta imposible trabajar con ellos y, en consecuencia, emitir el informe sectorial solicitado”*. Por ello se requiere la remisión de la información en formato accesible en un plazo máximo de 15 días hábiles, periodo durante el cual quedará interrumpido el cómputo de los plazos establecidos para la emisión del informe solicitado.

El 24 de marzo de 2015 se emite informe desfavorable sobre el contenido del Plan de Modernización al no ajustarse algunas previsiones del mismo a la legislación sectorial.

- **Ministerio de Fomento. Subsecretaría de Fomento. Dirección General de Ferrocarriles**, se emite informe de fecha 20 de febrero de 2015 en el que se concluye que:

*“1ª.- No se han detectado instalaciones ferroviarias de interés general y de competencia estatal en el ámbito de actuación del Plan.*

*2ª.- Desde el punto de vista de la planificación sectorial, esta Dirección General no tiene prevista, a corto y medio plazo, ninguna actuación en la zona.”*

- **Consejería Empleo, Industria y Comercio. Dirección General de Comercio y Consumo**, se emite informe de fecha 20 de febrero de 2015 en el que se informa que *“este Departamento carece de competencias para emitir el informe solicitado, a los efectos establecidos en los artículos 27.1,b) del Reglamento de Procedimiento de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, y art. 11 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, toda vez que aún no se ha aprobado definitivamente los Planes Territoriales Especiales de Grandes Equipamientos Comerciales de la islas mencionadas”*.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

- **Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio**, se emite informe técnico de fecha 9 de abril de 2015 e informe ambiental de fecha 13 de abril de 2015, en los que se realizan una serie de observaciones que deberán corregirse en el documento.

- **Servicio de Planeamiento del Cabildo de Gran Canaria**, se emite informe de 31 de marzo de 2015 en el que se realizan una serie de consideraciones a tener en cuenta para la redacción del documento del Plan de Modernización.

- **Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana**, se emite un primer informe de fecha 26 de febrero de 2015 en relación a la solicitud de conformidad del Ayuntamiento al Plan de Modernización, en el que se realizan una serie de apreciaciones al documento a efectos de que se subsanen, relativas a que pueden ser malinterpretadas algunas afirmaciones contenidas en la Memoria que no responden a la realidad municipal y relativas a aclarar que al Ayuntamiento no le corresponde asumir los compromisos de financiación que se detallan en el estudio económico del Plan.

El 14 de abril de 2015 y con registro número 6608, tiene entrada en la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias oficio del Ayuntamiento mediante el cual se adjunta Decreto de 13 de abril de 2015 no prestando conformidad al Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de El Veril, *“a la vista del informe emitido por la oficina técnica municipal”*, en el que se realizan una serie de consideraciones cuya observación condicionan la prestación de la referida conformidad.

- **Ayuntamiento de Mogán**, se emite informe de fecha 24 de marzo de 2015 (por error se pone 2014) del Jefe del Área de Urbanismo, Promoción Turística y Seguridad (Desarrollo), en el que se indica que, una vez analizada la documentación alojada en la página web del Gobierno de Canarias para su consulta así como la obrante en esa sección departamental municipal, no se observa detalle alguno que afecte al municipio de Mogán por lo que no se realiza ninguna reparo al referido Plan de Modernización.

- **Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio**, la Jefa de Servicio Jurídico Administrativo de Planeamiento Oriental emite informe el 24 de abril de 2015 en el que se realizan una serie de observaciones que se deben corregir en el documento.

### 3.2.3 Contestación de las alegaciones.

Durante el periodo de información pública se han presentado tres alegaciones cuyo análisis y contestación se realiza a continuación.

- **Alegación 1.-** Presentada por ENDESA, se señala que la red de distribución de energía eléctrica dispone de instalaciones de media y baja tensión, que podrían verse afectadas, por lo que se deberá especificar en el documento que, de ser así, la variación que pudiera producirse deberá ser costeada por la Administración, bien por los promotores, de conformidad con el artículo 154.3 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transportes, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica. Además, señalan que de conformidad con el artículo 5 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, la planificación de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica



debe contemplarse en los instrumentos de ordenación, calificando correctamente el suelo y previendo reservas de suelo para nuevas instalaciones y protección de las existentes.

Recuerdan que los proyectos técnicos de las infraestructuras eléctricas deben integrarse en la ordenación pormenorizada y, en su caso, en el proyecto general de urbanización, y por último, que las citadas infraestructuras tienen la condición de sistemas generales.

Respecto a esta alegación para su consideración se incorpora en la Normativa del Plan de Modernización el siguiente párrafo en el artículo 25.2.

*“Cualquier modificación de los tendidos eléctricos de media y baja tensión como consecuencia de la ejecución de los proyectos planteados, de conformidad con el artículo 154.3 del R.D. 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de las instalaciones de energía eléctrica, comportará el pago del costo de dicha variación por parte de la Administración o por los promotores de los correspondientes sectores o unidades de actuación.”*

- **Alegación 2.-** Presentada por D. Francisco Javier Betancor Acosta, se divide en varios apartados para una mejor comprensión y consideración.

#### Primera. Falta de cobertura legal del Plan de Modernización.

La alegación hace alusión a los artículos 1 y 3 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias; objeto y finalidad del plan y por otra parte, se cita el artículo 18 en referencia a los equipamientos turísticos complementarios.

En base a ello aprecia que el Plan de Modernización no tiene cobertura dentro de las disposiciones de la Ley 2/2013, lo que es contrario a lo que expresa la Memoria del ámbito El Veril, puesto que no hay ninguna infraestructura turística preexistente que precise de operaciones de rehabilitación o mejora. Además se hace alusión a que se trata de un suelo natural, virgen, no antropizado, que no puede ser objeto de operaciones de renovación o rehabilitación urbana y edificatoria.

Además, se alude al apartado 1.2 de la memoria y a lo que expone, concluyendo que la actuación no tiene cabida en el amparo de la Ley 2/2013; ya que en la memoria del Plan de Modernización se declara que el objeto del mismo es viabilizar en el Veril la realización de una actuación privada, así como la realización de actuaciones públicas ligadas a la privada, sin que estas tengan el más mínimo soporte en la Ley 2/2013 en base a los apartados 1 y 2 del artículo 18 de la misma.

*“Por sólo este motivo, la tramitación del PMM debería paralizarse y declararse su archivo, so pena de que las autoridades, entidades y personas intervinientes en la redacción del mismo puedan incurrir en responsabilidad criminal, administrativa, o de cualquier otra naturaleza que pueda resultar exigible, sin que puedan alegar desconocimiento de las normas, que no exime de su cumplimiento, pero que en el presente caso es más doloso en cuanto que se conoce la norma, pero se tramite un PMM que no tiene el más mínimo apoyo en la misma, a pesar de los denuestos que se hace en la Memoria para buscar apariencia legal.”*

- El artículo 7 de la citada Ley 2/2013 establece que los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad “son instrumentos de ordenación urbanística que complementan y, en su caso, sustituyen a las determinaciones urbanísticas vigentes, con objeto de viabilizar la



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

*renovación urbana y edificatoria en los términos señalados en esta ley, sin posibilidad de clasificar o reclasificar suelo, si no existe acuerdo municipal previo que lo permita”.*

*En este sentido, el artículo 6. De la renovación urbana de la citada Ley establece:*

*“1. La renovación urbana de las urbanizaciones y núcleos turísticos de Canarias tendrá por objeto establecer las intervenciones públicas que resulten necesarias para inducir la regeneración de la ciudad turística conforme a un modelo sostenible y de calidad, y definirán las operaciones que impulsen la modernización y mejora de la planta de alojamiento turístico y complementaria, y la reactivación de la actividad económica*

*2. Las actuaciones de renovación urbana podrán incluirse en el planeamiento general o, en su caso, en los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad regulados en esta ley. A tal fin, el instrumento que determine las actuaciones de renovación deberá delimitar con precisión el área de intervención, que podrá ser continua o discontinua”.*

En base a esto se ha redacta el Plan de Modernización al entender que si estamos ante una actuación amparada por la Ley ya que se trata de una actuación de renovación del núcleo turístico, que supone una mejora de la planta complementaria existente en la zona turística insular y en concreto de San Bartolomé de Tirajana y supone una reactivación de la actividad económica. Se entiende que, por la posición del suelo objeto de este Plan en la entrada de la principal zona turística insular, la implantación de un equipamiento complementario sin duda contribuye a la renovación de la ciudad turística, como es Playa del Inglés considerado por los instrumentos territoriales insulares como núcleo turístico consolidado.

No se entiende la alusión al artículo 18, ya que este Plan de Modernización no se justifica en él, que tiene por objeto la regulación de *“Incentivos por implantación, sustitución y traslado de equipamientos turísticos complementarios”*. En este sentido, en el Plan de Modernización sólo se alude a la posibilidad de obtener plazas alojativas en caso de cumplir con las condiciones recogidas en el apartado 2 del mismo artículo, que en ningún caso es competencia de este Plan de Modernización.

Segunda. En cuanto a la colisión del Plan de Modernización con otras figuras de planeamiento (PTE-21 y PTP-9). Falta de oportunidad del cambio del trazado del tren.

Según el alegante, el Plan de Modernización cuestiona la totalidad de la construcción del tren, asentando el Plan de Modernización en la Revisión Parcial del PTE-21 iniciada por el Consejo del Gobierno Insular, lo que lleva a cuestionarse qué pasaría si no fuera posible su traslado.

Del mismo modo se hace alusión a la colisión del Plan de Modernización con el PTP-9, que propone un parque urbano en esta área, posibilidad nula de recuperación para usos colectivos del espacio.

Se insiste que los objetivos de la Ley que ampara este tipo de ordenación, no contemplan las actuaciones del Plan de Modernización.

Respecto a estos aspectos, debemos remitirnos para una mejor contestación, al informe emitido el 31 de marzo de 2015 por el Servicio de Planeamiento del Cabildo Insular de Gran Canaria



respecto a la compatibilidad del Plan de Modernización del Veril con los distintos instrumentos territoriales de ámbito insular.

En el mismo sólo se señala la incompatibilidad de las actuaciones previstas con el PTE-21 respecto a la traza ferroviaria y la ubicación de la estación de Playa del Inglés prevista por dicho instrumento, considerándose que, dado el estado del PTE-21 incurso en un procedimiento de revisión que implica el traslado de la referida estación y la modificación de trazado ferroviario al paso de los suelos objeto del Plan de Modernización, sería necesario incluir como anexo al Plan de Modernización el Veril del estudio de “Alternativa de trazado” elaborado por INECO a su paso por el ámbito de ordenación, por lo que se procede a su incorporación en el documento del Plan de Modernización del Veril.

En concreto respecto al PTP-9, el referido informe señala que la propuesta de *“un Parque Temático con oferta alojativa asociada resulta COMPATIBLE con la ordenación establecida por el PTP-9 actualmente en tramitación, previendo este último en su Memoria de Ordenación, la futura Revisión del PTE-21 que contemple el traslado de la estación de tren de Playa del Inglés y del trazado ferroviario a su paso por la parcela objeto de ordenación del PMM”*.

Tercera. En cuanto a la falta de oportunidad y legalidad del PMM para la revitalización de la oferta complementaria turística preexistente.

Se insta desde la alegación a que las Administraciones públicas que creen en el espíritu de la Ley 2/2013 fomenten y promuevan operaciones reales de renovación y modernización de la oferta turística complementaria existente que ha quedado obsoleta, lo que remite al apartado 4.7 de la Memoria del Plan, en lugar de incurrir en fraude de Ley para dar facilidades a un empresario privado. Conforme a las disposiciones y espíritu de la tan nombrada Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, sería viable y plausible tratar el de problema de los centros comerciales preexistentes y obsoletos, pero no para legitimar el atentado a la Ley que se concibe en el PMM que está en información pública.

En cuanto a la falta de oportunidad y legalidad del Plan de Modernización para la revitalización de la oferta complementaria turística preexistente, se debe señalar que este no es el único objeto de la Ley 2/2013, teniendo como uno de ellos la recualificación de las ciudades turísticas o núcleos turísticos, como ya se ha señalado en la contestación del punto primero de esta alegación.

Además, se debe indicar que ya existe un instrumento que fomenta y promueve operaciones reales de renovación y modernización de la oferta turística complementaria existente que ha quedado obsoleta como es el PTP-8, formulado por el Cabido de Gran Canaria y aprobado por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias el 6 de noviembre de 2012 y publicándose en el Boletín Oficial de Canarias el 27 de noviembre de 2012. Este plan territorial localiza los equipamientos complementarios de la zona de Playa del Inglés que han quedado obsoletos, determinando su obligatoria renovación por parte de los propietarios y de las administraciones y previendo las consecuencias que se originaran por su incumplimiento.

Respecto a la concreta implantación de un Parque recreativo, aparte de ser un equipamiento ya contemplado en el Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana vigente desde 1996, la misma se justifica en que es la propuesta que presenta la entidad que tiene la propiedad del suelo de titularidad privada y la concesión de la ocupación del suelo de titularidad pública, según concesión otorgada por el Consejo Insular de Aguas con fecha 19 de febrero de 2015. En



cualquier caso, esta propuesta ha sido sometida a información pública y no se ha recibido ninguna solicitud de implantación de otro producto o actividad diferente por parte de ciudadanos o Administraciones, que de haberse producido habría supuesto el estudio y análisis de las mismas para su consideración y adecuación al Plan de Modernización.

En cualquier caso, nada impide que, a propuestas de propietarios, del Ayuntamiento o del Cabildo se tome la iniciativa para la formulación y tramitación de un Plan de Modernización que posibilite actuaciones de renovación o mejora turística de la zona turística, agilizando el desarrollo y modernización de la oferta turística complementaria existente que ha quedado obsoleta, tal como se refiere en la alegación.

#### Cuarta. En cuanto a la propiedad de los terrenos del ámbito de actuación.

Se remite al apartado de la memoria 4.10, Estructura de la propiedad, y se discute la propiedad del suelo debido a que existe una "cuádruple" inmatriculación que se admite en un informe del Consejo Insular de Aguas. Así pues parte del suelo propiedad de Loro Parque S.A. se ve afectado por el deslinde del cauce público sin que los propietarios anteriores iniciaran procedimiento de reclamación alguno después de la práctica del deslinde. Por lo que parte del suelo es público y eso desplaza cualquier derecho de la propiedad.

Por otro lado se dice que El Consejo Insular de Aguas no pretende ejercitar las competencias que corresponden a los tribunales ordinarios (en referencia a la propiedad del suelo) y que por esta razón se le atribuye un derecho preferente al proyecto del parque acuático sin haber demostrado la propiedad de dicho suelo.

Al respecto nos remitimos a lo señalado en el apartado anterior en el sentido que para la redacción de este Plan de Modernización la entidad promotora ha acreditado ser titular de los derechos que le permiten actuar sobre los suelos objeto de este Plan de Modernización. En cualquier caso, de existir algún conflicto de propiedad o por ocupación de los suelos, estos, evidentemente tendría que dirimirse ante el orden jurisdiccional civil, lo cual excede del alcance de este Plan de Modernización.

#### Quinta. Inexistencia de alternativas de ordenación

Para el alegador, las alternativas 01 y 02 no son alternativas de ordenación como tal, sino la aplicación del PGO, el Plan de Modernización Maspalomas Costa Canaria y el PTE-21. La alternativa 1 tampoco, puesto que habilita el uso principal previsto desde el PGO y el PIO-GC, mientras que la alternativa 2 es el equipamiento estructurante ad hoc.

Argumenta que la alternativa 01 toma posición a favor de la implantación del uso privado como única solución y en este caso un parque acuático y que ese es el objetivo del Plan. Esto hace pensar que el objetivo fundamental del Plan General es implantar un parque acuático cosa que no considera cierta, ya que el PTP-9 pretende la recuperación del espacio para un uso colectivo en sus condiciones actuales.

Con respecto a la alternativa 0.2, donde además de lo que se expone en la alternativa 0.1 se añade el PTE-21 se encuentra en vigor y se desarrolla una línea ferroviaria, alega que vuelve a haber parcialidad por parte del Plan ya que desecha cualquier alternativa que por un motivo o por otro ponga impedimentos al desarrollo del parque. Lo que entiende fuera de la realidad ya que el PTE-21, está aprobado definitivamente y adaptado al TRLOTENC'00 y a las DOGT'03 y sus determinaciones son de plena observancia, de tal modo que cualquier alteración requiere Revisión cualificada.

Se alega que la definición de las alternativas del ISA justifica las contradicciones y que no se entiende que no se recupere en su situación actual y que posee unos indudables valores botánicos y faunísticos.

Respecto a las consideraciones sobre las alternativas 0-1 y 0-2, en cumplimiento de lo señalado en el informe técnico emitido desde la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias, al no cumplir con el objetivo que se pretendía desde el Plan de Modernización de explicar de forma más clara la alternativa 0, se ha procedido a refundir las mismas en las alternativa 0.

Debe tenerse en cuenta que, tanto en el documento de referencia, como en el artículo 8 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, se establece que deben aportarse alternativas de ordenación viables desde el punto de vista técnico, ambiental y económico, lo cual se aporta y analiza en el documento de Memoria del PMM y en el ISA, dando así cumplimiento estricto a lo establecido en la legislación de aplicación.

#### Sexta. En cuanto al contenido del informe de sostenibilidad del Plan de Modernización

Se alega lo siguiente:

En el Plan de Modernización se puede observar como se trata de minimizar los valores naturales y ambientales del espacio estudiado para forzar una decisión predeterminada que obliga a omitir datos, retorcer premisas y actuar como si fuera un lienzo en blanco.

A este respecto, hay que señalar que en los apartados “3. Aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicar el Plan” y “4. Características ambientales de las zonas que pueden verse afectadas de manera significativa. Diagnóstico ambiental” del Informe de Sostenibilidad Ambiental del PMM”, (expuestos de manera sintética en los apartados “3.2 Análisis ambiental” y “4. Diagnóstico” de la Memoria del PMM), se realiza una caracterización detallada de las variables ambientales y, en consecuencia, se recoge un diagnóstico ambiental del ámbito, acorde con la escala, el objeto y los objetivos del PMM. En todo caso, tales contenidos, responden estrictamente a los requisitos exigidos por el Documento de Referencia para el desarrollo de ISA de PMM (*Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 29 de mayo de 2012, relativo al Documento de Referencia para elaborar los Informes de Sostenibilidad Ambiental de los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad del Sector Turístico*). En este sentido, cabe abundar que dadas las características y escalas del PMM, también se ha cumplido con los requisitos exigidos por el Documento de Referencia para el desarrollo de ISA de Planes Parciales (*Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 20 de diciembre de 2006, relativo a la aprobación definitiva del Documento de Referencia para elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo*).

Existe contradicción entre el objeto y la intención de colocar una iniciativa de carácter privado en el exterior del tejido turístico, en confrontación con el concepto de Renovación y Recualificación. Esto es ampliable a los objetivos de carácter ambiental.

Respecto a la “iniciativa de carácter privado en el exterior del tejido turístico”, hay que recordar que el ámbito de actuación se trata, en la mayor parte de su extensión, de un suelo urbanizable,



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

que queda inserto entre la GC-1 y la vía municipal GC-500, cuyo entorno es suelo urbano. No se trata de un suelo rústico.

A su vez, se recuerda que el sector se encuentra incluido en la Zona Turística Litoral del Sur en el que el PGO y el PIO-GC en vigor, preveían la incorporación de un parque temático y un equipamiento estructurante respectivamente y por tanto, el PTEOTI permite la creación de una nueva pieza turística. Además, el PMM en vigor lo contenía en su ámbito de estudio. Se concluye por tanto, que se trata de un suelo con un entorno urbanizado, inserto en el tejido turístico y tratado como tal en el planeamiento urbanístico y territorial.

En cuanto a la observación sobre los objetivos ambientales, en el PMM se consideran como tales los siguientes:

- a. *“Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.*
- b. *Incrementar el bienestar de los visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.*
- c. *Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso turístico y residencial en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.*
- d. *Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.*
- e. *Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.*
- f. *Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.*
- g. *Fomentar el atractivo turístico propio de la zona, integrando paisajísticamente los productos turísticos de nueva planta.”*

Tales objetivos son plenamente coherentes con el objeto del PMM. De hecho, en el apartado 5.2.1 “Evaluación comparativa de la incidencia ambiental” se establece la coherencia de las distintas alternativas del modelo de ordenación con el cumplimiento de los objetivos anteriores.

El Plan de Modernización parece afirmar que sólo los instrumentos promovidos por la administración general del Estado prevalecen sobre los Planes de Modernización, lo que abre el territorio a que cualquier intervención se puede imponer a los planes insulares, urbanístico e incluso las Directrices de Ordenación.

A este respecto, el contenido al que hace referencia el alegante, deriva del mandato que recoge el Documento de Referencia de los ISA de los PMM, en su apartado II.1.2, sobre que en la exposición de objetivos se ha de establecer la “Coherencia con otros planes promovidos por la Administración General del Estado...”. En este sentido, en el PMM, únicamente se recoge tal determinación, recordando la prevalencia natural de dichos planes.

En cualquier caso, por razones obvias, el PMM no tiene las competencias, ni la capacidad, para determinar la prevalencia de un instrumento de ordenación sobre otro, en contra de lo que estipule la legislación vigente al respecto.

El ISA reitera la idea que pretende justificar la situación del área como degradada por actuaciones antrópicas, vertidos incontrolados, depósitos de basuras y escombros y colonización por especies invasoras, evidencia de la dejación del deber de conservación por parte del Consejo Insular u otros propietarios. Esta es la argumentación en ausencia de razones objetivables respecto a los valores naturales evidentes en el área.

En relación a esto, como se ha referido anteriormente, tanto los valores ambientales, como los impactos preexistentes en el ámbito de actuación quedan detalladamente especificados en el apartado “3. Aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicar el Plan” del Informe de Sostenibilidad Ambiental, así como en los planos correspondientes a dichos contenidos.

Respecto a la vegetación, el ISA realiza afirmaciones que entra en contradicción con la observancia neutral del paisaje, con la historia y con expedientes anteriores que han sido rechazados por el Cabildo por los valores de la vegetación autóctona y la certificación del información ambiental del a Viceconsejería de Medio ambiente del Gobierno de Canarias que obra en el expediente.

Ya que no se aporta documentación, ni se concreta tales consideraciones, se entiende por tanto, que no procede estimar tales observaciones.

En visita al lugar fue posible observar varios ejemplares de lagarto de Gran Canaria (*Galltia stehlini*).

En el apartado 3.1.8 “Fauna”, del Informe de Sostenibilidad Ambiental, se cita lo siguiente: “Los reptiles. Están representados por el lagarto tizón o de Gran Canaria (*Gallotia stehlini*), las lisas (*Chalcides sexlineatus*) y salamaguesa (*Tarentola boettgerii*). Estas especies están distribuidas en la práctica totalidad del ámbito de actuación”. En este sentido nunca se ha dudado de la existencia del *Gallotia stehlini* en el ámbito de actuación, especie que por otra parte presenta una amplia distribución y numerosos ejemplares a lo largo de todo el territorio insular.

Se plantea la duda acerca de los riesgos naturales de inundaciones y se toma como elemento de apoyo el Proyecto de Canalización del Barranco del El Veril, no aprobado, en fecha de Resolución del Director General de Ordenación Territorial, por la que se somete a información pública.

En relación a esto, el Proyecto de Canalización del Barranco del Veril, por su objeto, escala y nivel de detalle específico, se consideró adecuado para el estudio sobre hidrología, al entender que por su carácter más técnico, podía precisar más exhaustivamente los contenidos del PMM respecto a dicha variable ambiental. En este sentido, cabe precisar que el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria ha otorgado a la entidad mercantil Loro Parque S.A. la concesión administrativa para ocupar terrenos de dominio público hidráulico del cauce público del Barranco del Veril, bajo la condición, entre otras, de que la obras a ejecutar se ajusten a lo recogido en dicho proyecto.



### Séptima. Nulidad radical del ISA por inexistencia del resumen no técnico

En este apartado se realizan las siguientes consideraciones:

Las disposiciones legales y reglamentarias en materia de evaluación ambiental de planes y programas exigen la existencia de un resumen no técnico del ISA a los efectos de que los ciudadanos puedan entender y valorar con un lenguaje sencillo y exento de tecnicismos las implicaciones ambientales que tiene el plan, lo que no se aporta. Además de entenderse que se trata de un resumen técnico que tacha de nulidad el ISA.

En cuanto a su contenido no sólo no se hace un resumen, sino que se relata de manera genérica el método empleado y que se han obtenido unos resultados, pero sin precisar cuáles.

No se consigue la finalidad del resumen no técnico, además de que no existe el preceptivo resumen no técnico.

Con respecto a lo anterior, cabe destacar que en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, concretamente el apartado 9. "Resumen" (tal y como cita el Documento de Referencia para elaboración de los ISA de los PMM), se hace un esfuerzo por sintetizar los contenidos ligados al análisis, diagnóstico, planteamiento de alternativas y resultados de la evaluación del modelo de ordenación elegido. No obstante, estimándose las observaciones planteadas en el ISA (actualizado), se ha incorporado una mejora de dicho resumen.

### Octava. Aplicación de las determinaciones de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Para el alegante, resulta inaudito y levanta suspicacias que se haya trasladado a GESPLAN como redactora que complete la documentación técnica en fecha 11 de diciembre de 2013, un día antes de que entrara en vigor las disposiciones de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, poniendo en duda la existencia de un documento redactado. En cualquier caso, se alega que si el documento no era apto para tramitarlo, ya que había que completarlo, resultaría de aplicación la Ley 21/2013, puesto que la incoación no equivale a que exista un documento que pueda ser excluido de la Evaluación Ambiental Estratégica, conforme al artículo 1 de la DT Séptima de la Ley 14/2014, pudiendo la Administración iniciar expedientes sin contenido por práctica fraudulenta, para evitar la aplicación de la citada Ley 21/2013, al límite de la entrada en vigor de la misma.

Por todo ello, el alegador considera que en los antecedentes de la incoación no se menciona encomienda previa, ni documento completo para remitir al Ayuntamiento, Cabildo Insular, departamento competente en materia de turismo de la Comunidad Autónoma y los agentes económicos y sociales, como establece el artículo 8.3 de la Ley 2/2013, esa parte considera que procede la aplicación de la normas de la Ley 21/2013

La Disposición Transitoria Séptima de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales (vigente desde el 25 de enero de 2015), relativa a los Procedimientos de evaluación ambiental iniciados antes de la entrada en vigor de la presente ley, establece:

*"1. Los procedimientos de evaluación ambiental de planes y programas de carácter territorial o urbanístico que se hubieran iniciado antes de la entrada en vigor de la presente ley continuarán tramitándose por las reglas procedimentales vigentes cuando se iniciaron hasta su aprobación, salvo que el promotor del plan o programa voluntariamente opte por acogerse al nuevo procedimiento, ordinario o simplificado según corresponda, en cuyo caso se conservarán los trámites y actuaciones ya efectuados, sin necesidad de convalidación o ratificación alguna".*



Se debe señalar que la citada Ley 14/2014 supone la trasposición de la nueva legislación ambiental estatal, la citada Ley 21/2013, de 9 de diciembre al ordenamiento canario para su correcta aplicación dentro del sistema de planeamiento de los instrumentos de planeamiento que la legislación canaria contempla y regula.

En concordancia con lo anterior, con fecha 11 de diciembre de 2014 se determina que el procedimiento de evaluación estratégica se regirá, conforme al principio de unidad de procedimiento por la normativa conforme a la cual comenzó su tramitación, siendo en este caso la L9/2006, por Resolución del Director General del Territorio.

#### Novena. En cuanto a la de la categorización como suelo urbanizable sectorizado y ordenado

Se alega lo siguiente:

La conclusión del Plan de que cabe la sectorización del SUNS-T de El Veril desde el Plan de Modernización, no omite que se deban cumplir los requisitos que la ley establece para esta categoría:

A) Documentación: la documentación de información y ordenación adolece de ausencia de datos que permitan analizar cual se pretende que sea la imagen final de la intervención.

Se recomienda una revisión de los planos hipsométricos y clinométrico por tener una escala inadecuada al nivel de detalle exigible.

Los planos de ordenación recogen un nivel de esquematismo que traslada a actuaciones proyectuales futuras lo que debería venir perfectamente establecido en el documento.

Respecto a la documentación que integra el Plan de Modernización, no está expresamente establecida ni por Ley ni por Reglamento, la regulación contenida en la Ley 2/2013, de 29 de mayo, en su artículo 7.1 recoge que son instrumentos de ordenación urbanística para la renovación urbana y edificatoria, y en su apartado 3, señala que estos Planes “se elaborarán sobre la base de un estudio previo, donde se describirán, como mínimo, el ámbito de aplicación, las características ambientales y territoriales de la urbanización o del núcleo turístico y su entorno, así como el análisis de viabilidad económica de su ejecución, incorporando medidas normativas oportunas y actuaciones, ambiental, técnica y financieramente viables, de reactivación y cualificación de las urbanizaciones y los núcleos turísticos consolidados.”

En este sentido, al ser considerado como instrumento de ordenación urbanística debe contener la documentación necesaria prevista en el Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley del Suelo, artículos 37 y siguientes, Memoria y estudios complementarios, Planos de información y ordenación, normas, programa de actuación y estudio económico y financiero, además se han incorporado los contenidos exigidos para la redacción de los planes parciales, cumpliendo con todos los requisitos necesarios para la incorporación de la ordenación pormenorizada. La escala utilizada es habitual en los instrumentos de ordenación y desarrollo urbanístico, entendiéndose que es suficientemente clara. En cualquier caso, se ha procedido a revisar las horquillas en metros y porcentaje de los planos hipsométrico y clinométrico, al objeto de aportar la información más precisa posible.



B) Normativa: indeterminada, se evidencia la inexistencia de controles a la potestad de edificación, aparcamientos con 13,5 metros y 6 plantas, ausencia de reconocimiento de cuál es la edificabilidad y con ello, el aprovechamiento de la parcela, no aportando aprovechamiento según sus números.

Se han incorporado las obligaciones de cesión que ya se preveían en la Memoria a la normativa, además se ha procedido a matizar en la ficha urbanística, aclarando que el aparcamiento sólo podrá ser en superficie o subterráneo. Respecto a la edificabilidad y aprovechamiento, se entiende que se ha aportado, si bien se ha procedido en el caso de la edificabilidad al ajuste decimal del parámetro.

C) Parcelas de cesión: La Ley obliga a los suelos urbanizables a establecer un equilibrio entre los espacios de aprovechamiento privado y un mínimo de espacios de uso colectivo que den servicio al sector ordenado y propongan lugares de vida ciudadana, en la propuesta el parque ocupa la práctica totalidad del espacio, siendo los espacios libres y dotaciones superficies mínimas y localizaciones manifiestamente inservibles para la colectividad.

Las reservas de suelo contempladas en el artículo 36 específicas para los suelos turísticos, del TROLOTENC'00 son las que resultan de aplicación en estos supuestos. En cualquier caso, indicar que los informes emitidos por las distintas administración en consultas y en control de legalidad, no se ha cuestionado este aspecto, por lo que nos remitimos a lo que en su caso las mismas han informado al respecto.

D) Superficies de cesiones. El PMM parte de una edificabilidad de 24.282 m<sup>2</sup>, que resulta ser correspondiente al hotel en la PV2, omitiendo la edificabilidad de la PV1, olvidando que, hasta que se apruebe el Reglamento de Planeamiento derivado del TROLOTENC'00 es de obligado cumplimiento el Reglamento del Planeamiento Urbanístico aprobado por RD 2159/1978, que al aplicar sus reservas resultaría una cesión obligatoria de 19.040 m<sup>2</sup> y 7.616m<sup>2</sup>, lo que se incumple en ambos supuestos en dimensión como localización.

Respecto al cumplimiento de las reservas de suelo previstas en el anexo de Reglamento de Planeamiento de 1978, se debe indicar que estas reservas no están destinadas a los suelos turísticos, no previendo el citado Reglamento reservas específicas para el suelo con este destino, por lo que se ha entendido que las reservas de suelo contempladas en el TROLOTENC'00 específicas para los suelos turísticos son las que resultan de aplicación en estos supuestos.

SUPERFICIE EDIFICADA LUCRATIVA (M <sup>2</sup> )	RESERVAS DE SUELO TROLOTENC		
	ESPACIO LIBRE (M <sup>2</sup> )	DOTACIÓN (M <sup>2</sup> )	EQUIPAMIENTO (M <sup>2</sup> )
24.227	9.518,1(mínimo)	1.696 (máximo)	Es el uso ppal.

La superficie de espacio libre de reserva corresponde a 9.518,1 m<sup>2</sup> del cumplimiento del artículo 36 del TROLOTENC y 450 m<sup>2</sup> del artículo 46.5.b, si se estima una superficie de sector aproximada de 18 Ha y 25 plaza/Ha.

Se han reservado un total 12.400 m<sup>2</sup> (P2 y P3) de espacio libre, 130 m<sup>2</sup> de dotación y un mínimo de 140.119 m<sup>2</sup> de equipamiento, por lo que se aprecia que se cumple sobradamente.

Décima. En cuanto al pretendido “interés general” del proyecto que se pretende implantar

Se alega que en este supuesto no existe el pretendido interés público, más allá de la inversión prometida, en detrimento de valores de naturaleza urbanística, el planeamiento en vigor, la naturaleza social, el uso público como parque urbano del cauce y de los imponderables físicos y ambientales.

Por su parte el Acuerdo de fechas de 26 de junio de 2014, del Cabildo Insular de declaración de interés general del proyecto presentado, se alega que no se trata de un Acuerdo del Pleno del Cabildo, sino de una moción institucional, sin el más mínimo valor jurídico.

Respecto al interés general, se debe señalar que la entidad promotora ha iniciado la declaración de interés general de esta actuación ante el Gobierno de Canarias, por lo que será este el que determine si la misma tiene o no este carácter. En el documento del Plan de Modernización no se alude a la declaración de interés general para justificarlo, se pone de manifiesto que una actuación de este tipo responde al objetivo de la Ley 2/2013 de renovación y modernización turística de Canarias de servir de reactivación de la actividad económica, de ahí su interés general.

En cuanto al acuerdo del Cabildo de Gran Canaria, el mismo no deriva de una moción institucional, sino de un Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular, que se ha convertido, tras la modificación de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de Medidas para la Modernización del Gobierno Local, en órgano colegiado de Gobierno Insular, con atribuciones propias, institucionalizándose de forma significativa, y residenciándose en el mismo el peso de las competencias y decisiones de la Corporación, con las competencias atribuidas por los artículos 127 y 124.5 de la citada Ley 7/1985.

En dicho Acuerdo del Cabildo se concluye, entre otros, que teniendo en cuenta “*su interés económico, turístico y social se apoya la implantación en Gran Canaria del Parque Acuático, como equipamiento turístico de máxima referencia capaz de generar sinergias, actividades y actuaciones complementarias*”. Por otro lado, hay que recordar, que es en el expediente del otorgamiento de la concesión del Barranco, donde se alude al interés general.

Undécima. En cuanto al programa, estudio económico financiero y estudio de sostenibilidad económica.

Se alega que no se establece detalladamente qué sostenibilidad económica implica para las Administraciones Públicas, sólo se hace referencia a sus ingresos, pero no los costes que para éstos este tipo de equipamientos, mantenimiento y conservación de las infraestructuras públicas. Además que resulta un programa de actuación que limita sus efectos al acto de segregar la actuación privada de la pública, resultando tres parcelas mínimas y residuales cuya utilidad va en función del parque. Presupone que la corporación municipal no tiene conocimiento del compromiso presupuestario.

La corporación tiene conocimiento del compromiso presupuestario, habiendo manifestado su posición al respecto de la ejecución de las obras y su mantenimiento posterior, no obstante se han efectuado cambios en algunas partidas, que han sido asumidas por el Cabildo y el promotor privado. Es decir, el programa de actuación modificado tiene coste cero para el ayuntamiento.



Respecto a la cesión del 10% del aprovechamiento lucrativo, asegura que se va a monetarizar, alegándose que no se incluye convenio para tal fin. Además considera que la cesión en metálico sería contraria a las determinaciones legales y no puede ser establecido en el documento de naturaleza planificadora.

Respecto a las consideraciones relativas a la cesión del 10% del aprovechamiento lucrativo y su monetarización, se debe señalar que el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, establece en su artículo 71 el régimen jurídico del suelo urbanizable ordenado, determinando que los propietarios de suelo urbanizable ordenado tendrán entre otros, el deber de *"ceder obligatoria y gratuitamente al Ayuntamiento, en parcelas urbanizadas y en concepto de participación de la comunidad en las plusvalías, la superficie de suelo precisa para la materialización del 10 por ciento del aprovechamiento del sector. Esta cesión podrá sustituirse por el abono en dinero al Ayuntamiento de una cantidad que, en ningún caso, será inferior al valor de mercado"*.

El Plan de Modernización no contempla un desarrollo urbanístico que difiera de las normas generales establecidas, por lo que los propietarios del suelo objeto de este Plan de Modernización deberán ceder el referido 10%, no necesitando para ello ningún convenio, ya que, como decimos, no se está regulando nada diferente a lo establecido en el citado artículo 71. Respecto a la monetarización de la cesión indicada, el Plan de Modernización se limita a justificar que es adecuada esta posibilidad, si bien no es el que la faculta legalmente. Todo ello se encuentra establecido en la legislación autonómica en el citado Texto Refundido y se admitirá en la ejecución de este Plan de Modernización, de la que será responsable el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

No entiende que se utilice un valor de repercusión del Plan de Modernización en vigor, para esta actuación.

Según lo dispuesto en el artículo 21.1.a) del Texto refundido de la Ley del Suelo (aprobada por Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio), tanto los cálculos de superficies como las tasaciones de los valores de repercusión del suelo (VRS), deben ser verificadas por los servicios técnicos municipales, mediante los oportunos levantamientos topográficos y tasaciones oficiales.

Estas valoraciones se realizarán en el momento que sea pertinente, conforme a estos preceptos y cualquier otra legislación vigente que le sea de aplicación, al concretarse las unidades de gestión, que se pueden desarrollar de forma independiente, mediante la suscripción de los oportunos "convenios de gestión y ejecución", para viabilizar el objeto de la actuación.

La evaluación no puede ser entendida como una "tasación o valoración oficial", con arreglo a lo preceptuado para la real y definitiva ejecución de la propuesta de ordenación, sino que se trata de realizar un ejercicio de "presupuestación" estimativa para la evaluación y seguimiento de la sostenibilidad económica y ambiental del Plan.

Estos criterios aportan seguridad jurídica al acto de valoración definitivo, por cuanto se ha de realizar en un momento más ajustado y preciso en el tiempo, así como, teniendo en cuenta todas las especificidades y particularidades espaciales de los bienes objeto de tasación, por cuanto serán evaluados de forma concreta y única, no con arreglo a módulos generales para un ámbito o sector del territorio.

Se afirma en la alegación que el centro de la implantación es el parque acuático, pieza que consume el 80% de la intervención, que admite usos y construcciones con fin lucrativo y que no tiene aprovechamiento urbanístico, con lo que no debería hacer cesión alguna conforme al artículo 47 de la Constitución Española.

La edificabilidad permitida en la parcela lucrativa es para la totalidad de los usos permitidos en la misma. Los aprovechamientos han sido justificados en cumplimiento del artículo 60 y la DT Primera del TRLOTENC, no pudiendo exceder del 15% del área de reparto considerada en el PGO en vigor. Una cuestión aparte es que determinados usos, como es el caso del quiosco de piscinas, no compute a efectos de edificabilidad, en consonancia con lo ya establecido en el PMM y artículo 46.9.D del PGO en vigor.

El alegante, más allá de calificativos, considera que los efectos presupuestarios omiten los antecedentes del gasto ya realizados para la ordenación de El Veril, de los gastos efectivos que habrá que afrontar y los esfuerzos de gasto que se asignan inadecuadamente a la administración. Expone el gasto que va a suponer la implantación, según su criterio, incluyendo la reforma de los proyectos de ejecución del tren, el PTP-9, además se exponen gastos que no aparecen en el Plan de Modernización, como son: la demolición de la GC-500 y todas sus instalaciones para implantar el tren, la implantación del trazado del tren bajo la GC-1 y la nueva localización de la Estación de El Veril.

En base a los cálculos y consideraciones aportados en el Estudio Económico y Financiero, se concluye que el impacto sobre la Hacienda Pública considerada es neutro, incluso puede suponer un ahorro para la corporación municipal ya que no existe obra nueva, se produce una mejora en los actuales sistemas generales y locales, cuya remodelación de las construcciones e instalaciones técnicas han de ser ejecutadas con arreglo a la normativa actual que le es de aplicación, mejores y más eficientes que las actuales, por lo que la sostenibilidad de este Plan resulta viable para los fines que se pretenden conseguir.

Duodécima. En cuanto a la presencia de especies protegidas por la directiva de hábitat, por las directivas de aves silvestres y otras normas de derecho interno y su afección por el Plan de Modernización y su falta de consideración en el informe de sostenibilidad ambiental.

Resolución de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, en respuesta a la solicitud de parte del alegante, de información ambiental referente al espacio físico de suelo que se encuentra entre la autovía GC-1 y la CTRA GC-500 en la zona del Veril, San Bartolomé de Tirajana, en cuya parte resolutive declaraba (a modo de resumen), en su dispositivo Segundo, la presencia de diversas especies protegidas. En su dispositivo Tercero, que el ámbito no se sitúa dentro de los límites de ningún espacio perteneciente a la Red Natura. En su dispositivo Cuarto que se ha inventariado la presencia del habitat 5330.

Consultadas las fuentes oficiales sobre hábitats de interés comunitario en Canarias, se constata que ninguno de ellos se inventaría en el ámbito del PMM. Ello se evidencia, si se acude a la cartografía oficial del Gobierno de Canarias, así como al Inventario Español de Hábitats Terrestres del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA). Además, esta circunstancia se refuerza si se acude a otros estudios ambientales de instrumentos de ordenación, cuyos ámbitos de actuación incluyen el del PMM, tales como el PIO-GC o el PTE-21, aprobados definitivamente con su correspondiente evaluación ambiental estratégica.

Se concluye en este apartado que en la citada Resolución se constata la presencia de las especies *Chalcides sexlineatus* y *Gallotia stehlini* como de Protección Especial, la *Fulica atra* como especie de Interés para los Ecosistemas Canarios, mientras que el *Falco pelegrinoides* como especie en Peligro de Extinción y la *Puffinus assimilis baroli* como



especie Vulnerable. La *Euphorbia canariensis*, consta incluida en el Anexo II del Orden de 20 de febrero de 1991, sobre Protección de Especies de la Flora Vasculare Silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias. Finalmente se hace referencia a la presencia del hábitat 5330 Matorrales termomediterráneos y preestéticos, caracterizado por la comunidad *Plocametum pendulae*, incluido en el Anexo I relativo a los tipos de hábitats naturales de interés comunitario para cuya conservación es necesario designar zonas especiales de conservación, del Directiva 92/43/CEE. El alegante entiende que de la Resolución se desprende que la presencia de las especies hace inviable cualquier actuación en el cauce del barranco de El Veril y zonas aledañas, dado el duro régimen de protección que se predica de los hábitats, especies y comunidades que allí conviven.

En relación a lo anterior hay que señalar lo siguiente:

1. En la relación de especies, con sus categorías de protección, recogidas en el apartado 3.1.8 “Fauna” del Informe de Sostenibilidad Ambiental, se recogen la *Chalcides sexlineatus* y *Gallotia stehlini*, así como, la *Euphorbia canariensis*. No obstante, hay que destacar que las especies que se refieren en los apartados 3.1.7 “Vegetación” y 3.1.8 “Fauna” son las detectadas en el ámbito de actuación por el trabajo de campo realizado por técnicos competentes, con datos objetivos, de los últimos 4 años, recogidos en documentos técnicos que han tenido por objeto del ámbito de actuación. En este sentido, hay que significar que también otros instrumentos de ordenación aprobados recientemente y con su correspondiente evaluación ambiental estratégica, como es el caso del PTE-21, concluye en su página 93 de la Memoria de Información lo siguiente:

*“Cabe concluir que en el ámbito de afección directa de este proyecto (en el que se encuentra incluido el ámbito del PMM) (...) no se localizan posibles áreas de especial interés para la fauna”.*

Con respecto a la consideración de los datos aportados por el Banco de Biodiversidad de Canarias, hay que hacer las siguientes observaciones:

2. Tales datos muestran significativas diferencias en función de la fuente consultada. Tal es así, que si se acude al Banco de Biodiversidad de Canarias, de la fuente oficial IDE Canarias, se aprecia que en las cuadrículas de presencia de especies protegidas, que afectan al ámbito de actuación del PMM, muestran la práctica inexistencia de tales especies en dicho ámbito, como se muestra en la siguiente reproducción de las fichas descriptivas de tales cuadrículas:

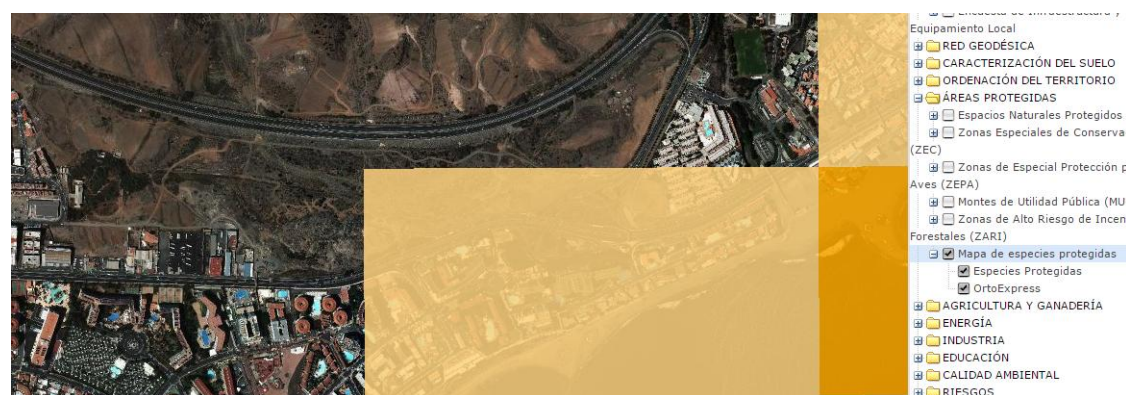


Imagen de las cuadrículas que aparecen en el ámbito de actuación del PMM al activar el Mapa de Especies Protegidas en el IDE Canarias.

Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

### INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/4/2015

#### MAPA DE SITUACIÓN - CUADRÍCULA DE 500x500 m.

Ámbito: Gran Canaria

Coordenadas UTM del centro de la cuadrícula: x=444.750 y=3.071.250



Imagen de una de las dos cuadrículas (la más al Oeste) que aparecen en el ámbito de actuación del PMM.

### INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/4/2015

#### RELACIÓN DE ESPECIES PROTEGIDAS PRESENTES EN LA CUADRÍCULA

Nombre científico	Nombre común	Endémica	Origen
Cymodocea nodosa	Seba		

#### INFORMACIÓN GENERAL DE LAS ESPECIES PROTEGIDAS

Distribución por Islas	EH	LP	LG	TF	GC	FV	LZ
Cymodocea nodosa	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

#### Categoría de protección en el Catálogo Canario de Especies Protegidas<sup>1</sup>

Cymodocea nodosa	Isla	Categoría
	El Hierro	Interés para los ecosistemas canarios
	Fuerteventura	Interés para los ecosistemas canarios
	Gran Canaria	Interés para los ecosistemas canarios
	La Gomera	Interés para los ecosistemas canarios
	Lanzarote	Interés para los ecosistemas canarios
	La Palma	Interés para los ecosistemas canarios
	Tenerife	Interés para los ecosistemas canarios

Catálogo Canario de Especies Protegidas (BOC nº 112 de 9 de junio 2010, Ley 4/2010, de 4 de junio)

(1) Valores de Categoría de Protección

- En peligro de extinción (E): Constituida por taxones o poblaciones cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.
- Vulnerable (V): Constituida por taxones o poblaciones que corren riesgo de pasar a la categoría de "en peligro de extinción", en un futuro inmediato, si los factores adversos que actúan sobre ellos no son corregidos, o bien porque sean sensibles a la alteración de su hábitat, debido a que su hábitat característico esté particularmente amenazado, en grave regresión, fraccionado o muy limitado.
- Interés para los Ecosistemas Canarios: Constituidas por aquellas especies que, sin estar en la situación de "E" o "V", sean merecedoras de atención particular por su importancia ecológica en espacios de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos o de la Red Natura 2000.
- Protección Especial: Son aquellas especies silvestres que sin estar en ninguna de las situaciones de amenaza (E o V), ni ser merecedoras de atención particular por su importancia ecológica (IEC)

Listado de especies y su estatus de protección, en la cuadrícula anterior, según el Informe de especies protegidas del Gobierno de Canarias



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

#### INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/4/2015

MAPA DE SITUACIÓN - CUADRÍCULA DE 500x500 m.

Ámbito: Gran Canaria

Coordenadas UTM del centro de la cuadrícula:  $x=445.250$   $y=3.071.250$



Imagen de la otra cuadrícula (la más al Este) que aparece en el ámbito de actuación del PMM. Se aprecia como solo una reducida extensión de la misma afecta a dicho ámbito.



## INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/4/2015

### RELACIÓN DE ESPECIES PROTEGIDAS PRESENTES EN LA CUADRÍCULA

Nombre científico	Nombre común	Endémica	Origen
Cymodocea nodosa	Seba		
Pimelia granulicollis	Pimelia de las arenas	✓	Nativo seguro (NS)

### INFORMACIÓN GENERAL DE LAS ESPECIES PROTEGIDAS

Distribución por islas	EH	LP	LG	TF	GC	FV	LZ
Cymodocea nodosa	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pimelia granulicollis					✓		

### Categoría de protección en el Catálogo Canario de Especies Protegidas<sup>1</sup>

Especie	Categoría	
	Isla	Categoría
Cymodocea nodosa	El Hierro	Interés para los ecosistemas canarios
	Fuerteventura	Interés para los ecosistemas canarios
	Gran Canaria	Interés para los ecosistemas canarios
	La Gomera	Interés para los ecosistemas canarios
	Lanzarote	Interés para los ecosistemas canarios
	La Palma	Interés para los ecosistemas canarios
	Tenerife	Interés para los ecosistemas canarios
Pimelia granulicollis	Gran Canaria	En peligro de extinción

Catálogo Canario de Especies Protegidas (BOC nº 112 de 9 de junio 2010, Ley 4/2010, de 4 de junio)

(1) Valores de Categoría de Protección

- En peligro de extinción (E): Constituidas por taxones o poblaciones cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.

- Vulnerable (V): Constituidas por taxones o poblaciones que corren riesgo de pasar a la categoría de "en peligro de extinción", en un futuro inmediato, si los factores adversos que actúan sobre ellos no son corregidos, o bien porque sean sensibles a la alteración de su hábitat, debido a que su hábitat característico está particularmente amenazado, en grave regresión, fraccionado o muy limitado.

- Interés para los Ecosistemas Canarios: Constituidas por aquellas especies que, sin estar en la situación de "E" o "V", sean merecedoras de atención particular por su importancia ecológica en espacios de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos o de la Red Natura 2000.

- Protección Especial: Son aquellas especies silvestres que sin estar en ninguna de las situaciones de amenaza (E o V), ni ser merecedoras de atención particular por su importancia ecológica (IEC) en la Red Canaria de Espacios Protegidos o de la Red Natura 2000, sean merecedoras de atención especial en cualquier parte del territorio de la Comunidad Autónoma en función de su valor científico, ecológico, cultural o por su singularidad o rareza.

### Categoría de protección en el Catálogo Español de Especies Amenazadas<sup>2</sup>

Especie	Categoría	
	Isla	Categoría
Pimelia granulicollis	Gran Canaria	En peligro de extinción

Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas (RD/1433/2002, de 23 de febrero de 2002, Real Decreto)

Listado de especies y su estatus de protección, en la cuadrícula anterior, según el Informe de especies protegidas del Gobierno de Canarias

3. Por el contrario, si se acude a las cuadrículas de presencia de especies protegidas de la aplicación Atlantis del Banco de Biodiversidad de Canarias, se aprecia que efectivamente aparecen las especies citadas por el alegante, en relación a la Ley 4/2010 (modificada por el Decreto 20/2014), Orden 20 de febrero de 1991, Real Decreto RD139/2011, Directiva 2009/147/CE y Directiva 92/43/CEE.

Respecto a esto, hay que señalar que las mencionadas cuadrículas del Banco de Biodiversidad de Canarias, en todas las fuentes consultadas, presentan una dimensión de 500x500 metros sobre el territorio. Es por ello que dicha fuente debe usarse de modo orientativo en tanto, que la superficie que abarca las cuadrículas que afectan al ámbito es muy superior al mismo. De ello se deriva, que si bien, es cierto que potencialmente pudieran considerarse inicialmente la presencia de tales especies en la zona, el trabajo de campo realizado para el presente PMM, a escala de detalle, desestima la presencia de otras especies diferentes a las recogidas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del PMM.

4. En todo caso, en el apartado 7. “Descripción de las Medidas Ambientales” del Informe de Sostenibilidad Ambiental, en su subapartado 7.2.3 y otros, se dan una serie de medidas



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

correctoras de protección de las especies de vegetación y fauna orientadas a facilitar su conservación. A este respecto, que entre las medidas correctoras que se plantean para algunas de las propuestas del Plan, también se alude a la protección de especies florísticas y faunísticas. Cabe recordar que estas medidas correctoras son trasladadas al Capítulo VI de la Normativa del Plan, y al fichero normativo, con lo cual su aplicación resulta de obligado cumplimiento.

**Alegación 3.-** Presentada por D. Santiago Santana Cazorla en representación de Hermanos Santana Cazorla S.L., se anexan a la misma un plano del contrato, diligencias preliminares y sentencia, relacionado todo ello con lo alegado, se alega lo siguiente:

Primer dispositivo:

- a) Los terrenos del Veril vendidos a Loro Parque se encuentran afectados por un contrato de 1985, que es vigente, según sentencia que se aporta.
- b) La parte del alegante conserva intactos los derechos con respecto a los terrenos.
- c) Esa parte se encuentra preparando las pertinentes acciones de carácter civil de reclamación de los derechos de propiedad en virtud del citado contrato y de la nulidad de compraventa efectuada con posterioridad.

Respecto a estas cuestiones nos remitimos a lo que a continuación se expone sobre la estructura de la propiedad, en el sentido de aclarar que para la redacción de este Plan de Modernización la entidad promotora ha acreditado ser titular de los derechos que le permiten actuar sobre los suelos objeto de este Plan de Modernización, lo que se adjunta en el apartado 4.10 *Estructura de la propiedad* de la Memoria del Plan de Modernización. En cualquier caso, de existir algún conflicto de propiedad o por ocupación de los suelos, estos, evidentemente tendría que dirimirse ante el orden jurisdiccional civil, lo cual excede del alcance de este Plan de Modernización, que se limita a establecer una propuesta de sectorización y ordenación de un ámbito de suelo.

Segundo dispositivo:

**RESPECTO A LA ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD**

Visto el informe del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, se observa que la solicitud de encauzamiento del Barranco en el que se dice que la finca adquirida por la entidad mercantil LORO PARQUE S.A tiene una superficie de 174.827 m<sup>2</sup>, mientras que la superficie de ocupación de terrenos de dominio público hidráulico solicitada es de 121.000m<sup>2</sup> aproximadamente. Por su parte, el PMM dice que la superficie del sector asciende a 190.405 m<sup>2</sup>, sin embargo la suma de las tres parcelas asciende a 183.089 m<sup>2</sup>. El suelo no programado según el PGO en vigor es de 172.865 m<sup>2</sup> y se dice que el ámbito de actuación coincide de forma casi total con el ámbito del PGO. Se solicita que se aclaren todas las cifras mencionadas.

Además, se dice que la finca adquirida para Parque Acuático figura formando parte del SUNC de Ampliación de Bellavista, lo cual también necesita aclaración.

En otro orden de cosas, le resulta discutible la condición de propietario único porque el Estado Español no deja de ser propietario del Dominio Público.



Se solicita aclarar si los tres metros del dominio público de la GC-500 se incluyen en el Sector.

Se debe señalar que en el documento del Plan de Modernización, y a raíz del informe emitido por el Ayuntamiento al mismo, se ha procedido a aclarar todas las superficies que en el documento aparecen respecto a los suelos objeto de este Plan de Modernización para que no haya ninguna duda respecto a que los mismos son los que en el Plan General vigente conforman el SUNS El Veril, y que no se afecta a terrenos localizados dentro del Plan Parcial Ampliación Bellavista.

En cuanto a la consideración de la diferencia de superficies entre el Plan de Modernización y el Plan General en Vigor, debe aclararse que el cálculo material de las superficies no es coincidente entre ambos documentos debido a la medición efectuada. Para el Plan de Modernización se ha utilizado el sistema más preciso disponible, apoyándose en el Sistema de Información Territorial de Canarias a través de la Infraestructura de Datos Espaciales de Canarias (IDE Canarias).

El pasado 26 de diciembre de 2014, el Parlamento de Canarias aprobó la Ley 12/2014, de transparencia y acceso a la información pública, que incluye a IDECanarias como vehículo de difusión de información en materia de ordenación del territorio. El artículo 32 establece que la Comunidad Autónoma de Canarias “Deberá, asimismo, garantizar el acceso público a toda la información geográfica disponible del Sistema de Información Territorial de Canarias a través de la Infraestructura de Datos Espaciales de Canarias (IDE Canarias), o de cualquier otra infraestructura de información geográfica de Canarias que permita el libre acceso a los datos y servicios geográficos y su interoperabilidad”.

Por todo ello las mediciones se consideran más precisas que las planteadas en el Plan General en vigor, sin diferir las parcelas espacialmente de los límites que las definen desde el citado Plan General. No obstante, el Plan General de San Bartolomé que se encuentra en fase de redacción calcula estos mismos parámetros de superficie para la parcela en cuestión, que se aproximan mucho más a los señalados en el presente Plan de Mejora y Modernización para el ámbito de El Veril.

Respecto a la alusión de propietario único, se procede a corregir, explicando que la propiedad de los terrenos de titularidad privada y la concesión de ocupación de los terrenos de Dominio Público Hidráulico, propiedad del estado, corresponden a la misma entidad, según la misma ha acreditado y tal como se recoge en la Memoria del Plan de Modernización.

#### RESPECTO A LOS ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS:

Se concluye que se cumple con el estándar urbanístico previsto en el artículo 36 del TRLOTENC'00, pero no se justifica el cumplimiento de las reservas de suelo previstas en el artículo 12 del anexo de Reglamento de Planeamiento, no cumpliendo con el mismo. En el mismo sentido se expresa con respecto a la zona verde.

Además se discute la calidad pues prácticamente se limita a dos plazas de entradas públicas, al servicio único del mismo parque.

Respecto al cumplimiento de las reservas de suelo previstas en el artículo 12 del anexo de Reglamento de Planeamiento de 1978, se debe indicar que estas reservas están destinadas a los suelos residenciales, no previendo el citado Reglamento reservas específicas para el suelo con destino turístico, por lo que se ha entendido que las reservas de suelo contempladas en el citado artículo 36 específicas para los suelos turísticos son las que resultan de aplicación en estos



supuestos. En cualquier caso, indicar que los informes emitidos por las distintas administración en consultas y en control de legalidad, no se ha cuestionado este aspecto, por lo que nos remitimos a lo que en su caso las mismas han informado al respecto.

## RESPECTO A LA MOVILIDAD

No se cree que se pueda cargar la red con este nuevo tráfico sin acometer la transformación de la movilidad de la zona.

No le parece al alegante que una actuación estructurante de este calado, pueda hacerse en un contexto neutral en lo que se refiere a la movilidad. Se refiere a los objetivos de los estudios de movilidad de la zona como descongestionar la GC-500 y la Glorieta de la Viuda de Franco, al tiempo que segregan el tráfico de la ciudad turística, no apuntando el PMM a ninguno de ellos, por la discreción que observa respecto al sector vecino. La expresa utilización de la calle Enrique Jorge puede servir mediante unión transversal uniendo está y la GC-500 por el ámbito de la Ampliación de Bellavista, según trazado similar al existente en el planeamiento vigente.

No se “adivina” como confluye la calle Escorial, la calle Enrique Jorge, el acceso al Parque y la GC, que se cita en la actuación de la Rotonda de Acceso a Playa del Inglés.

El equipamiento estructurante turístico goza de una excelente conectividad con la principal vía de la circulación de la isla la autopista GC-1, y se comunica a través del enlace de Las Burras con la GC-500.

Se podrá acceder al nuevo equipamiento a través de la GC-500. La sección actual de esta infraestructura viaria está formada por dos calzadas por sentido separadas por una mediana, cada calzada posee dos carriles de circulación. Esta sección viaria es adecuada y está correctamente diseñada para absorber sin problemas el tráfico rodado que pueda generar el nuevo equipamiento. Es inviable e innecesario incorporar nuevos carriles, ya que esta medida sobredimensionaría la actual carretera GC-500. Para facilitar el acceso al nuevo equipamiento se ha propuesto una rotonda en la GC-500.

El PMM ha tenido acceso a los datos de aforos de un equipamiento de similares características, el Parque Acuático del Siam Park de Tenerife. El 92% de las personas que visitan esta instalación son turistas extranjeros o nacionales. Es muy importante matizar este aspecto ya que los turistas en su mayor parte no poseen un vehículo privado, desplazándose generalmente con otros medios de transporte. Con este dato queda de manifiesto que la afección en la red viaria actual será mínima, ya que la mayor parte de sus visitantes no se desplazarán en su vehículo privado. Otra cosa distinta es que en fechas puntuales y señaladas acudan turistas insulares a disfrutar del parque. Hay que tener en cuenta que una infraestructura viaria no puede diseñarse con el valor máximo obtenido en una fecha puntual, ya que se sobredimensionaría la red viaria y el resto del año sería una estructura infrutilizada.

Por lo tanto el PMM no presenta una postura neutral desde el punto de vista de actuar en la red viaria, ya que queda demostrado que con la infraestructura existente más la nueva glorieta propuesta se garantiza viabilidad funcional de la red viaria y el acceso al nuevo equipamiento.

Este hecho reafirma porque no existen acciones nuevas en las vías, centrándose el PMM en la adecuación de las mismas.

La propuesta de adecuación de las vías se realiza porque uno de los principales problemas existente en el ámbito es la falta de accesibilidad y conexión de las redes no motorizadas. Por este motivo los principales objetivos del PMM es dar mayor importancia a los peatones y ciclista, pues tradicionalmente han venido siendo los grandes olvidados dentro del sistema de movilidad. Al mismo tiempo que se fomenta el uso del transporte público. La idea que se quiere implantar es que las personas utilicen estos medios de transporte para desplazarse al nuevo equipamiento en detrimento del uso del vehículo privado. Por este motivo todas las intervenciones en el espacio público se han centrado en mejorar las conexiones del ámbito con la ciudad turística actuando en la red peatonal y en la red ciclista, favoreciendo la accesibilidad de estas redes de movilidad. Todo ello explicado en el estudio de movilidad que se incluye en el PMM como anexo.

Por otra parte el PMM se apoya en la calle Alcalde Enrique Jorge basándose en la propuesta del Plan General de Ordenación Urbana en vigor y en el Plan Parcial de Ampliación de Bellavista.

## RESPECTO A LA DELIMITACIÓN

Se alega pérdida de oportunidad de ordenar en su totalidad la zona del Sector de El Veril.

Se debe señalar que la concreta delimitación de este Plan de Modernización, se justifica en la Memoria, a efectos de conseguir de forma ágil y dentro de los instrumentos que la legislación permite usar para ello, dotar al núcleo turístico de Playa de Inglés en particular de un equipamiento complementario que contribuya a la recualificación turística de la zona. Además, se debe indicar que ya existe un instrumento que fomenta y promueve operaciones de renovación y modernización para la zona de El Veril como es el PTP-8, formulado por el Cabildo de Gran Canaria y aprobado por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias el 6 de noviembre de 2012 y publicándose en el Boletín Oficial de Canarias el 27 de noviembre de 2012.

En cualquier caso, nada impide que, conforme a la Ley 2/2013, a propuestas de propietarios, del Ayuntamiento o del Cabildo se tome la iniciativa para la formulación y tramitación de un Plan de Modernización que posibilite actuaciones de renovación o mejora turística de la zona turística, agilizando el desarrollo y modernización de la misma.

### Tercer dispositivo:

En el dispositivo tercero, se alega que la morfología del parque no atiende a las demandas, ni a la mejor inserción territorial, sino a hacerlo coincidir con un suelo urbanizable no programado de propietario único y así simplificar la gestión para evitar el convenio de gestión y con ello la supresión del sistema de equidistribución, que es el momento para calificar la finca como litigiosa y el alegante valer sus derechos, evitando el planeamiento la fase de Gestión del Plan y privando al alegante derechos fundamentales, por lo que debería suprimirse la tesis de propietario único y abrir la fase de gestión del PMM.

Respecto a la concreta implantación de un Parque recreativo, que suponemos es a lo que se refieren, aparte de ser un equipamiento ya contemplado en el Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana vigente desde 1996, la misma se justifica, como ya se ha señalado, en que es la propuesta que presenta la entidad que tiene la propiedad del suelo de titularidad privada y la concesión de la ocupación del suelo de titularidad pública, según concesión otorgada por el Consejo Insular de Aguas con fecha 19 de febrero de 2015. En cualquier caso, esta propuesta ha sido sometida a información pública y no se ha recibido ninguna solicitud de implantación de otro



producto o actividad diferente por parte de ciudadanos o Administraciones, que de haberse producido habría supuesto el estudio y análisis de las mismas para su consideración y adecuación al Plan de Modernización. No es intención de los redactores del Plan de Modernización ocultar ninguna información o evitar procedimientos, que por otra parte, se tendrán que llevar a cabo si así lo establece la legislación. En concreto, al tratarse de un suelo urbanizable, de determinarse que hay más propietarios en el ámbito objeto de este Plan de Modernización, deberá llevarse a cabo la equidistribución que se menciona en la alegación, como no puede ser de otra forma.

Se solicita finalmente que en base a las alegaciones se acuerde dejar sin efecto el PMM hasta que la justicia ordinaria resuelva la adecuada titularidad de los terrenos objeto del citado Plan y subsidiariamente se produzca su reforma en los términos indicados, mejorando el planeamiento y respetando los derechos del alegante, sin perjuicio de las acciones judiciales que se ejerciten.

Respecto a la concreta solicitud realizada, por lo expuesto no se considera adecuada su estimación, ya que el Plan de Modernización lo que establece son parámetros urbanísticos para posibilitar la implantación de un equipamiento turístico complementario en unos determinados suelos, independientemente de la propiedad de los mismos. Respecto a estas propuestas de parámetros y destino del suelo, el alegante no ha presentado ninguna alternativa a los mismos, por lo que no hay otra propuesta que analizar que justifiquen la paralización de un instrumento cuyo objetivo es la recualificación turística de la zona y la activación económica de la misma.

#### 3.2.4 Consideración de los informes emitidos.

De los informes emitidos, se tratan los que han realizado alguna objeción u observación a este Plan de Modernización.

- **Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio**, respecto a las observaciones del informe técnico, se consideran todas ellas incorporando en los diferentes documentos que conforman el Plan de Modernización las correcciones solicitadas, como se indica a continuación:

1. *"En el apartado 2.2 de la Memoria del PMM se señala que el límite de plazas es de "211.000 constando como plazas materializadas 178.000", en este sentido, se deberá recoger en la Memoria la capacidad de carga fijada por el PIO y su localización en ese documento, como justificación de estos datos".*

Se ha incluido en el apartado 2.2 de la Memoria del Plan de Modernización la capacidad de carga fijada por el PIO GC reseñando la localización de dicha determinación en el Capítulo V del Título 6 de la Memoria de Ordenación del Plan Insular vigente.

2. *"En cuanto al imperativo de que la solución del funcionamiento de las instalaciones previstas sea en su totalidad con cargo al promotor, hay que señalar, que la actuación pública PB3 prevista para la ejecución de la rotonda elíptica en la carretera GC-500, necesaria de acuerdo con el Estudio de Movilidad presentado, deberá ser con cargo al promotor".*

Se considera, la financiación y ejecución de la actuación PB3 Rotonda en la carretera GC-500 de acceso a Playa del Inglés como de iniciativa privada a cargo del urbanizador. Se ha sustituido este aspecto en normativa ficha PB3 y en el EEF.

3. *"Si bien, en el punto e) anterior se limita la edificabilidad bruta de la pieza turística a 0,10 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>suelo, hay que señalar que en el PMM que nos ocupa la edificabilidad bruta establecida es mayor (0,13 m<sup>2</sup>construidos/m<sup>2</sup>suelo). Este incumplimiento se justifica en la Memoria del PMM, ya que para poder cumplir con la determinación legal de no diferir del 15% del aprovechamiento medio se ha tenido que aumentar la referida edificabilidad.*

*Recordemos que se está dando cumplimiento a un imperativo legal en detrimento de un condicionante establecido en el PTEOTI que, de conformidad con el art.7 de la Ley 2/2013, sus determinaciones tendrán carácter normativo de recomendación para el Plan de modernización, de forma que se podrá apartar motivadamente, siempre que sea como objeto de viabilizar operaciones de renovación urbana, como es este caso.*

*No obstante, se deberá ampliar la justificación en la Memoria en este sentido”.*

Se mantiene el criterio para el cálculo del aprovechamiento medio. En la memoria se ha ampliado la justificación según imperativo legal de no diferir del 15% del aprovechamiento medio. Se amplía la justificación en la memoria apartado 2.3.

4. *“Hay que señalar que no se entiende la subdivisión en dos de la alternativa 0, ya que ésta se caracteriza por la aplicación del planeamiento vigente, tanto urbanístico como territorial, por lo que se deberá refundir en una única alternativa sin tener en cuenta la posible Revisión Parcial del PTE-21”.*

Se han refundido las alternativas 0.1 y 0.2 en una sola, denominada alternativa 0. En todos los apartados de la memoria donde se refieren dichas alternativas se han sustituido definiéndolas con esta nomenclatura. A efectos de la valoración ambiental de las alternativas, se justifica la equivalencia de la evaluación realizada con respecto a la refundida.

5.- *“En la ordenación pormenorizada propuesta se observa que la parcela de cesión de uso deportivo y espacio libre, parcela P2, no tiene acceso a vía pública, por lo que se deberá prever en la ordenación de este sector la accesibilidad a dicha parcela.*

*En este sentido, en el apartado 8 de la Memoria del PMM se establece que para el ámbito de este Plan de Modernización, se debe tener en cuenta, en concreto, el Plan Parcial Ampliación de Bellavista, aprobado definitivamente por la CUMAC de fecha 28 de septiembre de 1988 (BOC 17/04/1989), respecto al vial que prevé este Plan Parcial y que da acceso a los suelos del ámbito de este Plan de Modernización.*

*Esta última consideración se deberá eliminar, ya que como se ha adelantado, el propio PMM deberá resolver el acceso a las dotaciones públicas sin tener que apoyarse en un viario de otro Plan Parcial que, a día de hoy, no se ha ejecutado”.*

Se ha incluido la vía de acceso al espacio libre dotacional. El trazado de la vía queda reflejado en la ficha normativa PB1 Espacio libre ajardinado con dotación. Se ha eliminado la referencia al Plan Parcial Ampliación de Bellavista del apartado 8 del punto 2.5 Instrumentos de ordenación territorial y urbanística.

6. *“La superficie del sector (190.404,57 m<sup>2</sup>) es la suma de la superficie de las parcelas (183.089 m<sup>2</sup>) más “la superficie de las infraestructuras que se incluye”. En el apartado 10.2.2 punto a. se señala que en la cuantificación de la superficie total del ámbito hay que tener en cuenta los 3 metros de dominio público de la GC-500 que se localiza en el sector. En este sentido, se tendrá que especificar la superficie de las infraestructuras que se incluyen en el cuadro de los parámetros urbanísticos presentado en la ordenación pormenorizada (apartado 7.4, alternativa 2), a fin de que la superficie total del sector coincida con la superficie total aportada en dicho cuadro”.*

Se ha corregido la superficie en el apartado 10.2.2 especificando la superficie de las infraestructuras teniendo en cuenta el dominio público, coincidiendo la superficie total del sector



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

con la superficie total aportada en el cuadro de parámetros urbanísticos del apartado 7.4, alternativa 2.

Con posterioridad, se han actualizado las superficies en la propuesta, habida cuenta del documento de expropiaciones facilitado por el ayuntamiento.

7. *"En el apartado 2.3 de la Memoria del PMM se desarrollan los incentivos y medidas para la renovación y rehabilitación de la infraestructura y edificaciones turísticas, sin embargo, en el caso que nos ocupa no existen tales incentivos al no tratarse de una pieza de renovación o rehabilitación, ya que es una nueva pieza que se crea, considerando que este apartado lleva a confusión se recomienda eliminar".*

Se ha procedido a eliminar el referido apartado de la Memoria.

8.- *"En el punto 2 de este artículo se establece que "La materialización de nueva oferta de alojamiento sólo se permite vinculada al equipamiento turístico que se implante y tendrá carácter excepcional debiendo proceder necesariamente de la deslocalización de plazas por sustitución, salvo los supuestos de excepción establecidos en la legislación turística". Esta segunda parte del artículo fue establecida por la Ley 6/2009 de medidas urgentes, y así lo recogió el PTEOTI, sin embargo, esta determinación ha sido derogada por la Ley 2/2013, por lo que se deberá corregir".*

Se ha procedido a corregir el artículo 13.2 eliminando la determinación derogada.

9.- *"Se ha detectado un error en el punto a) de este artículo, ya que se hace referencia a las condiciones establecidas en el artículo 17.1, sin embargo, en el referido artículo no se establecen condiciones".*

Se ha procedido a modificar el artículo 18 a), corrigiendo la referencia indicada.

10.- *"En el esfuerzo inversor se ha contabilizado la actuación PB3 de la rotonda a ejecutar en la GC-500, sin embargo, tal y como se ha indicado en el presente informe esta actuación deberá correr a cargo del promotor, por lo que se deberá corregir el documento de Estudio Económico en este sentido".*

Se considera la financiación y ejecución de la actuación PB3 Rotonda en la carretera GC-500 de acceso a Playa del Inglés como de iniciativa privada a cargo del urbanizador. Se ha corregido este aspecto en el estudio económico financiero, al igual que en la ficha correspondiente.

11.- Se refiere lo siguiente.

- *"Los puntos r), s) y t) de medidas ambientales específicas de la ficha PV1 Parque temático Zona B. Establecimiento alojativo están repetidas, son las mismas que se expresan en los puntos a), b) y d).*
- *En el cuadro de datos generales de la ficha PB9 los asteriscos de la leyenda no se han indicado.*
- *En el apartado de la Memoria relativo a los usos globales (apartado 3.4.1), referidos al PIO y al PTEOTI, se dice que "Dentro de la Zona Turística Litoral del Sur o ámbito de referencia territorial, el ámbito de actuación viene delimitado como Zona Sin Uso Turístico Específico. Sin embargo, en el plano correspondiente a la Ordenación y Estructura del territorio, señala el ámbito de actuación como Área Libre con "Equipamiento".*

*Esto no es cierto ya que el plano referido tiene en la leyenda una nota donde señala que es copia del plano 7.3 Ordenación y estructura del territorio del PIO-GC".*



Se han eliminado las medidas ambientales repetidas de la ficha PV1 Parque temático Zona B establecimiento de alojamiento. Se han indicado los asteriscos de la leyenda en el cuadro de datos generales de la ficha PB9, además se ha ampliado y aclarado el carácter orientativo de la estructura de la sección viaria en todas las fichas afectadas.

- **Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio**, el informe ambiental emitido concluye en sentido favorable sobre las cuestiones de adecuación a la legalidad, sin perjuicio de lo cual, se consideran una serie de mejoras en algunos de sus contenidos, que se han tenido en cuenta como a continuación se indica:

*Se considera que el ISA puede mejorar su contenido, en los términos establecidos en el documento de referencia, tomando en consideración los siguientes contenidos:*

1. *"Marco legislativo de aplicación del informe de sostenibilidad ambiental.*

*Cabe precisar que con fecha 11 de diciembre de 2013 entra en vigor la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la cual refunde en un mismo texto legal la evaluación ambiental de planes y proyectos. Al respecto, por resolución del Director General de Ordenación del Territorio, de 11 de diciembre de 2014 se determina que el procedimiento de evaluación ambiental estratégica se regirá, conforme al principio de unidad de procedimiento por la normativa conforme a la cual comenzaron su tramitación, siendo en este caso la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias".*

Se ha considerado esta aclaración, la cuál ha sido incluida en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del presente Plan, en el apartado "0. Introducción", concretamente en el subapartado denominado "Marco legislativo de aplicación del informe de sostenibilidad ambiental".

2. *"Caracterización de las variables ambientales.*

*En el análisis ambiental debe realizarse una caracterización de la calidad de las aguas en coherencia con los objetivos de la Directiva de Aguas y Ley de Protección del medio marino, tal como requiere el Documento de Referencia. Por lo tanto, resulta oportuno tomar en consideración este aspecto, más si cabe cuando una gran parte de las intervenciones en el espacio privado ocupan el dominio público hidráulico."*

A este respecto, se ha incluido un nuevo apartado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del presente Plan, denominado "3.1.10 Calidad de las aguas", realizado en consonancia con los objetivos medioambientales que establece la Directiva 2000/60/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 23 de Octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

En relación a la Ley de Protección del medio marino, se ha desestimado su inclusión en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del presente Plan, ya que en la citada Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, y concretamente en su artículo 2. Ámbito de aplicación, se establecen unas delimitaciones, de las cuáles el ámbito de actuación del presente Plan se encuentra fuera.



### 3. "En cuanto a los indicadores ambientales

El ISA recoge un amplio número de indicadores orientados a múltiples aspectos, incorporándose también los indicadores aportados por el Documento de Referencia:

- Indicadores sobre los objetivos ambientales (1)
- Indicadores sobre el medio urbano-turístico (4)
- Indicadores sobre el producto turístico (2)
- Indicadores sobre la población (4)
- Indicadores sobre el medio ambiente (3)
- Indicadores del Documento de Referencia (23)
- Indicadores del de la estructura socioeconómica y bienestar social (1)

En total, las categorías anteriores agrupan hasta 38 indicadores, de los que se expone una definición de cada uno de ellos, sus parámetros cuantificables, sus fuentes estadísticas, sus valores actuales y sus valores límites respecto a la aplicación de las determinaciones del Plan de Modernización.

Como aspecto meramente propositivo y al objeto de mejorar la calidad del ISA, se recomienda, con respecto a la descripción del indicador 38. Número de empleos directos, eliminar los párrafos que exceden lo relativo al empleo y a la actividad económica, sobre todo aquellas cuestiones propias del análisis ambiental.

En conclusión, puede afirmarse que el tratamiento que se realiza en el ISA de los indicadores de seguimiento, cumple sobradamente las expectativas derivadas del Documento de Referencia que eran exclusivamente referentes a 23 indicadores; estando en plena sintonía con el necesario seguimiento de las afecciones ambientales potenciales detectadas en la evaluación ambiental del Plan de Modernización."

En el Informe de Sostenibilidad Ambiental se incluye la propuesta de modificación del indicador "38. Número de empleos directos", en el apartado "8.4 Descripción de las medidas previstas para el seguimiento de los efectos adversos: definición de los indicadores y fijación de los datos cuantitativos y cualitativos necesario para el seguimiento de los efectos adversos, estableciendo la definición del indicador, la fuente para su obtención y las unidades de medida de sus parámetros cuantificables", eliminando los párrafos mencionados.

- **Consejería de Gobierno de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje del Cabildo de Gran Canaria, Servicio de Planeamiento.** Del informe emitido se realiza la siguiente síntesis que coincide con las conclusiones señaladas en el mismo, al objeto de su consideración:

1. Respecto de los Planes de Modernización en el marco de la Ley 2/2013 y 8/2013

a) De la naturaleza de los planes de modernización: Se señala la posible incompatibilidad de los Planes de Modernización con el resto de instrumentos del Sistema de Planeamiento de Canarias con la concepción que el TRLOTG otorga a estos.

b) De la confluencia de Instrumentos de Ordenación: Se señala la posibilidad de interferencias con los instrumentos de ordenación ya aprobados y que redundan en aspectos y estudios ya analizados, concretamente con los estudiados y resueltos por el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Gran Canaria (PTEOTI) y Plan Insular, así como el PTP-8, PTP-9, PTE-21 y PTE-5.

c) De la interferencia en competencias turísticas: Se alude a problemas de jerarquización entre el Plan Insular y los Planes de Modernización. La Ley 2/2013 otorga a los Planes de Modernización la potestad de establecer determinaciones contrarias a los instrumentos de ordenación en materia de rehabilitación y remodelación turística, obligando al Plan Insular a adaptarse frente a los Planes de Modernización, siendo el Plan Insular un instrumento de ordenación de superior jerarquía.

2. Del Plan de Modernización del Veril en el marco de la Ley 2/2013 y 8/2013

a) Del objeto, alcance y delimitación del Plan de Modernización del Veril: Las características y escala no se ajustan a las previstas por el artículo 7 de la Ley 2/2013 para justificar el Plan de Modernización.

Consideran que el ámbito de estudio, individualmente concebido, constituye un vacío territorial que carece de la consideración de “urbanización” y “núcleo turístico consolidado” a lo que el propio Plan de Modernización alude. Dicho suelo no cumple con esa condición, por lo que el ámbito de ordenación del Plan de Modernización trascendería el marco de ordenación de un suelo urbano consolidado turístico establecido por la Ley 2/2013 para los Plan de Modernización.

b) De la posible discrecionalidad de la decisión: Uso inadecuado de un instrumento de ordenación formulando un Plan de Modernización específico para el único objeto de desarrollar una actuación privada de carácter lucrativo. Posible tratamiento diferenciado de este suelo respecto a propietarios de otros suelos.

c) De la gestión y ejecución del Plan de Modernización del Veril: No se alude a la obligatoriedad de suscribir convenios para la materialización de la intervención privada, de las nuevas plazas alojativas y del equipamiento de ocio turístico, entre el titular y el órgano que tramita el Plan de Modernización.

Refiriéndose a la Ley 2/2013 sobre los incentivos derivados, alega la falta de qué operación de sustitución de planta alojativa o de la infraestructura de ocio de un emplazamiento urbano sobresaturado deriva esta propuesta, así como la procedencia de la nueva propuesta de la oferta alojativa, no concretándose la instrumentación de los incentivos.

3. De la adecuación del Plan de Modernización de El Veril al Plan Insular: La sectorización y ordenación del actual SUNP El Veril, mediante su recategorización como SUSO no se ajusta al procedimiento ordinario previsto en el TRLOTG, al art 211.1 de la normativa del Plan Insular y art 54 PTEOTI-GC.



#### 4. De la adecuación del Plan de Modernización de El Veril al PTEOTI.

- Falta de adaptación del planeamiento general a la ley 19/2003 y al TRLOTG a la hora de desarrollar el suelo urbanizable en contra de lo establecido en el epígrafe 5 del artículo 54 de la normativa del PTEOTI.
- Falta de concertación de donde proceden la nueva oferta alojativa, no se aportan convenios de sustitución y de donde se derivan la deslocalización de igual número de plazas en suelo urbanos sujetos a rehabilitación artículo 54.6 PTEOTI.
- Falta de medidas y actuaciones para la adecuación y óptimo mantenimiento de los equipamientos y actividades. Art 27 del PTEOTI.
- Art. 31 PTEOTI. No se menciona en Normativa la necesidad de seguimiento y control para garantizar que el EET mantenga con carácter indefinido los elementos cualificadores que motivaron su declaración.

#### 5. De la adecuación del Plan de Modernización de El Veril al PTE-21:

- Sin perjuicio de lo que se diga en este informe, se estará a lo que se disponga en el informe de consulta a la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, de conformidad con lo establecido en el artículo 9.1 de la Normativa del PTE-21.
- Incompatibilidad del parque temático con la disposición actual de la traza ferroviaria y la actual ubicación de la estación de Playa del Inglés previstas en el PTE-21. Pide estudio de “alternativa de trazado” como anexo al Plan de Modernización el Veril elaborado por INECO a su paso por el ámbito de ordenación.

Respecto a las cuestiones que se plantean en el punto 1, se debe señalar que no se entra en ellas al entender que esos planteamientos van más allá del contenido de este Plan de Modernización, que inciden sobre cuestiones que obedecen a la propia naturaleza de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias. En cuanto a la confluencia de Instrumentos de Ordenación, se tratará al entrar en ver las consideraciones emitidas en este informe sobre la compatibilidad de los mismos con este Plan de Modernización.

Respeto a las cuestiones planteadas en el punto 2, se señala lo siguiente:

El artículo 7 de la citada Ley 2/2013 establece que los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad *“son instrumentos de ordenación urbanística que complementan y, en su caso, sustituyen a las determinaciones urbanísticas vigentes, con objeto de viabilizar la renovación urbana y edificatoria en los términos señalados en esta ley, sin posibilidad de clasificar o reclasificar suelo, si no existe acuerdo municipal previo que lo permita”*.

En este sentido, el artículo 6. De la renovación urbana de la citada Ley establece:

*“1. La renovación urbana de las urbanizaciones y núcleos turísticos de Canarias tendrá por objeto establecer las intervenciones públicas que resulten necesarias para inducir la regeneración de la ciudad turística conforme a un modelo sostenible y de calidad, y definirán las operaciones que impulsen la modernización y mejora de la planta de alojamiento turístico y complementaria, y la reactivación de la actividad económica*

*2. Las actuaciones de renovación urbana podrán incluirse en el planeamiento general o, en su caso, en los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad regulados en esta ley. A tal fin, el instrumento que determine las actuaciones de renovación deberá delimitar con precisión el área de intervención, que podrá ser continua o discontinua”*.

En base a esto se ha redacta el Plan de Modernización al entender que si estamos ante una actuación amparada por la Ley ya que se trata de una actuación de renovación del núcleo turístico, que supone una mejora de la planta complementaria existente en la zona turística insular y en concreto de San Bartolomé de Tirajana y supone una reactivación de la actividad económica. Nada obliga en la Ley a que el ámbito de un Plan de Modernización no se pueda circunscribir a un sector de suelo, como es el caso de este Plan, y se entiende que, por la posición del suelo objeto de este Plan en la entrada de la principal zona turística insular, la implantación de un equipamiento complementario sin duda contribuye a la renovación de la ciudad turística, como es Playa del Inglés considerado por los propios instrumentos territoriales insulares como núcleo turístico consolidado.

Respecto a la posible discrecionalidad de la decisión, como se ha señalado, nada impide que un Plan de Modernización se circunscriba a un concreto sector de suelo, ya que la Ley 2/2013 no establece un mínimo para delimitar los ámbitos de los Planes de Modernización. A partir de ahí, dependerá de la capacidad de cada Plan para justificar y motivar el concreto ámbito y las concretas actuaciones que se recogerán en el mismo. En la Memoria de este Plan de Modernización se justifican las intervenciones públicas y privadas que se proponen en su ámbito de actuación. Respecto a la concreta implantación de un Parque recreativo, que suponemos, es a lo que se refieren en el informe, la misma se justifica en que es la propuesta que presenta la entidad que tiene la propiedad del suelo de titularidad privada y la concesión de la ocupación del suelo de titularidad pública, según concesión otorgada por el Consejo Insular de Aguas. En cualquier caso, esta propuesta ha sido sometida a información pública y no se ha recibido ninguna solicitud de implantación de otro producto o actividad diferente por parte de ciudadanos o Administraciones, que de haberse producido habría supuesto el estudio y análisis de las mismas para su consideración y adecuación al Plan de Modernización.

En cuanto a que puede haber otros suelos con parecidas circunstancias y condicionantes urbanísticos aptos para la implantación de un equipamiento similar, nada impide que, a propuestas de los propietarios, del Ayuntamiento o del propio Cabildo se tome la iniciativa para la formulación y tramitación de un Plan de Modernización que posibilite actuaciones de renovación o mejora turística de la zona turística, agilizando el desarrollo de esos posibles suelos a los que se refieren en el informe.

Respecto a los convenios, hay que señalar que el artículo 8.2 lo que establece es una posibilidad, no una obligación.

*“2. Los particulares incluidos en el ámbito de un plan en tramitación podrán suscribir convenios de gestión y ejecución con el ayuntamiento competente, con objeto de viabilizar la ejecución de los proyectos de renovación edificatoria, o de sustitución y traslado de su establecimiento, en coordinación con el órgano que tramite el plan. (...)”.*

Respecto a la nueva oferta de plazas de alojamiento, se debe señalar que el Plan de Modernización no otorga plazas de alojamiento, se limita a recoger en la Normativa lo establecido en el PTEOTI respecto a la posibilidad de que un equipamiento turístico complementario tenga vinculadas plazas, que no podrán entenderse independientes al equipamiento. En este sentido, se establece en la Normativa que las mismas dependerán de lo que exige el PTEOTI y estarán sometidas a las condiciones que en el momento de su materialización establezcan los instrumentos y legislación competente en la materia. No se considera adecuado establecer la



forma o circunstancias en las que se puedan obtener las plazas porque esto no es competencia de los Planes de Modernización y lo lógico y correcto es que sean las administraciones competentes las que lo determinen en el momento en que esa posibilidad se materialice.

En cualquier caso, en consideración al informe técnico emitido desde la Dirección General de Ordenación del Territorio, se ha eliminado de la Normativa del Plan de Modernización la referencia a que las plazas sólo podrían venir de plazas de sustitución, ya que esta previsión se recogía en el artículo 16 de la Ley 6/2009 de Medidas Urgentes, hoy derogado, y al que el PTEOTI se remitía para incorporar esa determinación.

La alusión que se haga el artículo 18 de la Ley 2/2013 es meramente indicativa, no supone que el Plan de Modernización la esté estableciendo, ya que, entre otras cosas, no tiene capacidad para ello y, por supuesto la posibilidad de materializar plazas conforme al citado artículo dependerá de que se cumplan todas las condiciones y circunstancias en él establecido.

En cuanto al punto 3, De la adecuación del Plan de Modernización de El Veril al Plan Insular: La sectorización y ordenación del actual SUNP El Veril, mediante su recategorización como SUSO no se ajusta al procedimiento ordinario previsto en el TRLOTG, al art 211.1 de la normativa del Plan Insular y art 54 PTEOTI-GC, se debe señalar lo siguiente:

En la Memoria del Plan de Modernización, en el apartado 2.2 Sectorización del suelo urbanizable no sectorizado turístico, se explica y justifica dicha sectorización, amparada en la Resolución de 14 de enero de 2011 relativo al Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) de 28 de diciembre de 2010, sobre el criterio interpretativo respecto a la posibilidad de sectorizar desde un Plan General de Ordenación, suelos urbanizables sectorizados con destino turístico, publicada en Boletín Oficial de Canarias de 21 de enero de 2011. El referido acuerdo determina que, una vez entre en vigor un plan territorial especial de ordenación turística, el planeamiento urbanístico, en su adaptación al mismo, puede sectorizar y ordenar suelo urbanizable turístico dentro de las zonas declaradas aptas para ese uso, sin que sea preciso acudir al mecanismo del artículo 69.1 del TRLOTG.

En este apartado se justifica la aplicación de este criterio, realizando la asimilación del Plan de Modernización al planeamiento municipal, y el cumplimiento de sus condicionantes que tiene como obligatorio la existencia de un Plan Territorial Especial de ordenación turística que determine las zonas aptas para nuevos desarrollos turísticos, fije el límite máximo de plazas, establezca el ritmo de crecimiento de cada zona y precise los criterios que debe seguir el planeamiento general para sectorizar suelo urbanizable con destino turístico, cosa que, salvo que desde el Cabildo se informe lo contrario, se entiende que cumple el PTEOTI de Gran Canaria.

Respecto a los criterios y condiciones para llevar a cabo la sectorización establecidos en el PTEOTI y en el Plan Insular, la Memoria del Plan recoge la compatibilidad de las actuaciones propuestas con los distintos instrumentos de ordenación, entre ellos el Plan Insular y el PTEOTI. En este sentido, se recogen todos los condicionantes que determina el PTEOTI, entendiendo que lo exigido es precisamente la motivación de este Plan de Modernización, por lo que se cumplen todos ellos. En cuanto al apartado 5 del artículo 210 del Plan Insular, si es cierto que se ha observado que no se recogía en la Memoria la justificación del cumplimiento del punto 1 del mismo, que se procede a incluir, entendiendo que lo exigido queda solventado por la existencia del PTP-8 que tiene como objetivo regenerar y reestructurar la Zona Turística consolidada con

signos de degradación, mediante una rehabilitación urbana y una renovación edificatoria que minore la densidad e implante mejores dotaciones; la corrección del uso residencial con la reversión al uso turístico, y la sustitución de la oferta turística de baja calidad. Este PTP-8 se aprobó el 6 de noviembre de 2012, publicándose en el Boletín Oficial de Canarias el 27 de noviembre de 2012.

En cuanto al punto 4, se entiende que los dos primeros aspectos ya se han contestado, señalándose lo siguiente respecto al cumplimiento de los artículos 27 y 31 del PTEOTI.

Se entiende que la referencia al artículo 27 es un error, queriendo referirse al artículo 28.g y h del PTEOTI-GC.

De conformidad con el art.28.g del PTEOTI-GC, en donde se recogen las justificaciones necesarias referidas en este tercero, este PMM remite a la Normativa Tomo III del presente Plan en sus siguientes artículos:

Art.39.- Medidas para integrar los nuevos crecimientos edificatorios, equipamientos e infraestructuras, en donde se detallan las diferentes medidas a adoptar a tal fin.

Art 35.- Medidas para el patrimonio cultural.

Art.37.- Medidas para la mejora del paisaje.

En este apartado se hace referencia a las medidas enfocadas a la mejora de la integración paisajística que determina este PMM en:

Art.36.- Medidas para mejorar el paisaje urbano, la movilidad y accesibilidad, para integrar los nuevos crecimientos urbanos, equipamientos e infraestructuras en el paisaje a incorporar en el Plan.

Se añaden además las siguientes medidas:

Respecto a los RRHH, de formación profesional para el empleo, existiendo una organización sin ánimo de lucro perteneciente al Sector Público Estatal, de carácter tripartito, que se encuentra bajo el protectorado del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, que se financia con las cuotas de la seguridad social para responder a las necesidades del mercado de trabajo y contribuir al desarrollo de una economía basada en el conocimiento.

Respecto a la promoción turística:

- Fomentar la promoción y atractivo turístico de un lugar.
- Aumentar y dar a conocer la oferta que existe para el turista.
- Captar eventos de cierta relevancia para la zona.
- Incentivar la implicación de todos los profesionales relacionados con el turismo para impulsar el mismo y atraer a mayor número de visitantes.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Toda esta estrategia y condiciones de desarrollo viene siendo realizada con arreglo a planes y campañas financiadas sin dinero público, pero con demostrada coordinación y cooperación con agentes públicos (patronatos de turismo, consejería de turismo...) para un mejor y mayor aprovechamiento de las mismas.

Respecto al artículo 31 se considera que no es necesario que el Plan de Modernización la contemple ya que, a todos los efectos, es irrelevante su inclusión al ser una norma de aplicación directa que obliga directamente a las administraciones competentes en cada materia sin necesidad de desarrollo para ello. En cualquier caso se incluye esta obligación en el artículo 21 de la Normativa.

Por último, respecto a la compatibilidad de las actuaciones, sólo se señala la incompatibilidad con el PTE-21 respecto a la traza ferroviaria y la ubicación de la estación de Playa del Inglés prevista por dicho instrumento, considerándose que, dado el estado del PTE-21 incurrido en un procedimiento de revisión que implica el traslado de la referida estación y la modificación de trazado ferroviario al paso de los suelos objeto del Plan de Modernización, sería necesario incluir como anexo al Plan de Modernización el Veril el estudio de “Alternativa de trazado” elaborado por INECO a su paso por el ámbito de ordenación, por lo que se procede a su incorporación. Se verifica que esta nueva alternativa es compatible con la propuesta de ordenación del PMM El Veril.

En estos momentos no consta que se haya recibido informe la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria.

- **Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana**, condiciona en su Decreto de 13 de abril de 2015 prestar conformidad al Plan de Modernización a que se modifiquen o aclaren todas las alegaciones planteadas y extremos reseñados que se resumen en lo siguiente:

*1 y 2. Referente a la superficie del ámbito de actuación.*

- *El sector del ámbito de actuación según el PGOU'96 es Suelo Urbanizable No Programado. Su superficie es de 172.865m<sup>2</sup> y el SUSO TU del PMM es de 190.404,57 m<sup>2</sup>.*

- *Se solicita que se aclare si el aumento del sector es debido a reclasificación del suelo rústico, en cuyo caso se debería contar con un acuerdo Municipal. Se advierte a su vez que los límites del sector no son exactamente iguales en el PMM a los del PGOU'96.*

- *La superficie de las parcelas ordenadas no coincide con la superficie del sector, por lo que se solicita aclaración sobre la superficie de diferencia y si corresponde con la rotonda de acceso u otro suelo.*

Estas observaciones son consideradas en el Plan de Modernización: la superficie del sector SUSO TU que se describía en el Plan de Modernización era la suma de las parcelas P1, P2 y P3 más el área que se entendía desafectada al municipalizarse la carretera GC-500, la rotonda menor de acceso al parque y el viario de acceso al espacio libre correspondiente a la actuación PB1. La superficie del sector es inferior a la superficie del ámbito de actuación, que comprende la del propio sector más el viario, aspecto que se ha aclarado en el apartado 11.1 *Descripción de la*



*ordenación y soluciones aportadas de la Memoria.* No se está clasificando suelo respecto al planeamiento vigente.

En todo caso, habida cuenta que con fecha 1 de diciembre de 2015, desde el ayuntamiento se hace entrega del plano de expropiaciones de la GC-500, que hasta este momento no obraba en poder del equipo redactor, se ha procedido a reconsiderar y ajustar la delimitación del sector y parcela P1, al objeto de adecuarlos al suelo clasificado como urbanizable por el PGOU en vigor, ya que no es objeto de este plan ni la reclasificación de suelo, ni la afectación de Dominio Público que no se encuentre en concesión.

Tras este ajuste se establecen las siguientes superficies: El sector tiene una superficie de 179.448 m<sup>2</sup>, la parcela P1 da un total de 164.378 m<sup>2</sup>, zonificadas en ZA con 140.119 m<sup>2</sup>, y ZB con 24.259 m<sup>2</sup>. Las parcelas restantes que componen el ámbito son la P2 de 9.395 m<sup>2</sup> y la P3 de 3.005 m<sup>2</sup> y la rotonda de acceso al parque incluida en el sector y del acceso al espacio libre público según medición actualiza sobre levantamiento en tecnología GIS.

Teniendo en cuenta dicha medición, y al objeto de estimar lo informado por el ayuntamiento, se aclara lo siguiente:

1. Cabe suponer que la diferencia de superficie entre el Suelo Urbanizable No Programado del PGOU en vigor y el SUSO-TU establecido en este PMM, responde a una medición actualizada y adecuada a las tecnologías disponibles en el momento actual.
2. No se reclasifica suelo rústico.
3. La superficie del sector actualizado es la correspondiente a la suma de las tres parcelas (P1, P2 y P3), de la rotonda de acceso al parque incluida en el sector y del acceso al espacio libre público.

*3.-Se debe reflejar en las fichas de intervenciones públicas que el Espacio libre es uso principal y obligatorio y no complementario.*

Se han modificado los usos en el fichero de actuaciones, ficha PB1 Espacio libre con dotación, recogiendo como uso principal el de espacio libre y como uso complementario el uso comunitario.

*4.- La rotonda PB2 de 1.312 m<sup>2</sup> no puede formar parte de los EELL públicos. Descontándolo de los 3.005 m<sup>2</sup> resultan 1.693 m<sup>2</sup> – exigidos 2.300 m<sup>2</sup>.*

PB2 es el código de la intervención que incluye la glorieta de 1.312 m<sup>2</sup> y la plaza pública de 3.005 m<sup>2</sup>, con un total de 4.317 m<sup>2</sup>. La parcela que se denomina P3, coincide en su totalidad con la plaza de acceso, que como se ha dicho tiene una superficie total de 3.005 m<sup>2</sup> y un uso de espacio libre público.

Sobre la no necesidad de prever y reservar suelo para el Sistema General de espacios Libres Públicos cuando las actuaciones conllevan aumento de la densidad residencial o de alojamiento turístico el artículo 9 de la ley 14/2014, de 26 de diciembre, de armonización y simplificación en



materia de protección del territorio y de los recursos naturales, modifica el artículo 32 texto refundido de las leyes de ordenación del territorio y espacios naturales de canarias (TRLOTENC).

*"Artículo 9.- Planeamiento General Municipal. Objeto, determinaciones e instrumentación.*

1. *Se modifica el artículo 32 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, que queda redactado con el siguiente contenido:*

*"Artículo 32. Plan general de ordenación. Objeto y determinaciones.*

2. *Los planes generales definirán, dentro del marco de la utilización racional de los recursos naturales establecido en las directrices de ordenación y en el planeamiento insular, para la totalidad del término municipal, la ordenación urbanística, organizando la gestión de su ejecución.*

*(...)*

*En la ordenación pormenorizada se establece la dotación mínima de espacios libres en cuanto metros cuadrados necesarios por habitante o plaza de alojamiento según se establece en el apartado 2.B.5 del artículo 32.*

*"(...)*

3. *Los planes generales establecerán la ordenación estructural, conformando el documento denominado plan básico de ordenación municipal, y la ordenación pormenorizada del municipio, conformando el documento denominado plan de ordenación pormenorizada.*

*(...)*

*B) Ordenación pormenorizada: constituye la ordenación urbanística pormenorizada el conjunto de las determinaciones que, dentro del marco de la ordenación estructural, desarrollan aquellas en términos suficientemente precisos, para permitir la legitimación de las actividades de ejecución. La misma deberá incluir en todo caso:*

*(...)*

5) *Al establecer la ordenación pormenorizada se deberá garantizar una dotación mínima de 5 metros cuadrados de espacios libres por habitante o plaza alojativa. No podrán ser computables a estos efectos, los espacios de protección por sus condiciones naturales o de protección de infraestructuras públicas, ni los que se sitúen en el dominio público marítimo-terrestre, portuario y aeroportuario. Computarán a estos efectos los resultantes de las reservas y estándares establecidos en el artículo 36."*

*Esto supone un notable cambio, puesto que la anterior redacción del artículo 32 determinaba la exigencia de cumplir con un mínimo de 5 metros cuadrados de Sistemas generales de Espacios libres por habitante o plaza alojativa, y en la nueva redacción la exigencia es para espacios libres, sin hacer distinción en si se trata de una dotación local o un sistema general municipal.*

*Los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad son, según determina el artículo 7 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias*

*(LRMTC), “instrumentos de ordenación urbanística que complementan y, en su caso, sustituyen a las determinaciones urbanísticas vigentes, con objeto de viabilizar la renovación urbana y edificatoria en los términos señalados en esta ley, sin posibilidad de clasificar o reclasificar suelo, si no existe acuerdo municipal previo que lo permita”.*

Como señala la Exposición de Motivos de la propia norma legal, “*el texto recoge y hace suyo la habilitación que la Ley 6/2009 otorgó a la Administración autonómica para que proceda a diseñar intervenciones de cualificación de los núcleos turísticos, y al propio tiempo ajuste y complemente su ordenación detallada a través de los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad. Manteniendo, como ya se ha indicado, su tramitación ágil y su carácter sustitutorio respecto al planeamiento vigente, la nueva ley refuerza sus aspectos más relevantes y ratifica su carácter ejecutivo y alcance, insertándose como instrumento de ordenación urbanística en el sistema de planeamiento de Canarias*”.

Por tanto, aunque su origen fue ajeno al Sistema de Planeamiento, la consolidación del instrumento de planificación se realiza incorporándolos, como instrumentos de ordenación urbanística en suelos turísticos, al Sistema de Planeamiento de Canarias y, consiguientemente, sujetándolo, en todo lo no previsto expresamente en la LRMTC, a la legislación urbanística general.

En conclusión, a la hora de llevar a cabo la ordenación, se da cumplimiento del artículo 32.2.B).5), garantizando una dotación mínima de 5 metros cuadrados de espacios libres por plaza alojativa.

Ahondando en lo anteriormente expuesto, el Pleno del Parlamento de Canarias, en sesión celebrada el día 21 de abril de 2015, aprobó la Ley de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, y de otras leyes relativas a la ordenación del territorio, urbanismo, medio ambiente, y asimismo de la Ley 4/2014, de 26 de junio, por la que se modifica la Regulación del Arbitrio sobre Importaciones y Entregas de Mercancías en las Islas Canarias, incorporando el siguiente texto:

“(....)

*c) Cuando el incremento de edificabilidad vaya acompañado de un aumento de plazas alojativas, se deberá cumplir, dentro de lo previsto en el apartado anterior, la cesión prevista en el artículo 32.2 B). 5) del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, sin perjuicio de poder ser sustituido por su equivalente en metálico”.*

Sin perjuicio de todo lo anterior, se aclara que se ha cumplido respecto de las reservas de suelo previstas para espacio libre público, tanto con el artículo 36, como con el artículo 46.5.b del TRLOTENC, ya que la parcela P2 de 9.395 m<sup>2</sup> cumple con los 30 m<sup>2</sup> cada 100 construidos (mínimo 7.268m<sup>2</sup>) y la P3 de 3.005 m<sup>2</sup> cumple sobradamente con los 5 m<sup>2</sup> cada plaza alojativa posible de implantar (para 18 Ha, 450 plazas, un total de 2.250 m<sup>2</sup>).

*5.-Cumplimiento del art 71 del TRLOTENC'00. Acerca del régimen jurídico del suelo urbanizable ordenado. No se concreta en memoria ni normativa la cesión obligatoria del 10% de aprovechamiento del sector en concepto de participación de la comunidad en las plusvalías.*



Se incluye en la normativa que hay que ceder obligatoria y gratuitamente al Ayuntamiento, en parcelas urbanizadas y en concepto de participación de la comunidad en las plusvalías, la superficie de suelo precisa para la materialización del 10 por ciento del aprovechamiento del sector. Esta cesión, se considera oportuno en este caso que pueda sustituirse por el abono en dinero al Ayuntamiento de una cantidad que, en ningún caso, será inferior al valor de mercado.

Para el cálculo de esta cesión obligatoria, se ha incorporado al apartado de justificación de los coeficientes de homogenización y aprovechamiento de la ordenación pormenorizada en el epígrafe 11.2.3, la justificación y cálculo de los coeficientes de ponderación por zona del sector, realizando una estimación de los valores de repercusión de suelo por usos, así como las unidades de aprovechamiento correspondiente al 10% de cesión. Asimismo, se incorporan estos coeficientes a la normativa.

*6.- En la memoria del PMM se determina que la parcela tiene propietario único y tiene una superficie de 174.827 m<sup>2</sup>. El sector se establece en 190.404,57 m<sup>2</sup> en la Memoria y 183.093 m<sup>2</sup> según la suma de las parcelas ordenadas. Este aspecto de diferencia de superficies debe quedar aclarado por el equipo redactor.*

*Así mismo se deberá tener en cuenta la concesión administrativa de ocupación del Dominio Público Hidráulico que para el Ayuntamiento consta una superficie de 121.000m<sup>2</sup>.*

Para su consideración, en primer lugar, se ha procedido a actualizar los datos y corregir los errores materiales en la definición de las superficies descritas de parcela y sumatoria de parcelas y los datos referidos en el documento, tanto en la Memoria, como en las fichas normativas correspondientes. Así mismo se ha tenido en cuenta la concesión administrativa de ocupación del Dominio Público Hidráulico que para el Ayuntamiento consta una superficie de 121.000 m<sup>2</sup>, incorporando este hecho al apartado 4.10 *Estructura de la propiedad* de la Memoria.

Respecto a la propiedad, se han solicitado los certificados correspondientes, habiéndose aportado. Si bien los límites parecen coincidir con el sector, existe una diferencia entre la superficie escriturada y la resultante de la medición actualizada (179.448 m<sup>2</sup>). Esta cuestión debe ser aclarada con carácter previo a la elección del sistema de ejecución privado.

*7.-. La ejecución de la PB3 no debe condicionar el acceso al sector debido a esta vinculación, el acceso deberá resolverlo el promotor. De igual manera se entiende como no necesaria (debido a la experiencia con otros pasos similares) la intervención PB7. Pasarela peatonal y ciclista debido a que si se prevé el cambio de sección de la vía, el paso peatonal se podría hacer a nivel.*

Se estima la consideración acerca de la ejecución de la intervención PB3 Rotonda en la carretera GC-500 de acceso a Playa del Inglés y se indica que esta no debe condicionar el acceso al sector, por lo que dicha intervención en cuanto a financiación y ejecución correrá a cargo del urbanizador.

Se estima parcialmente la consideración acerca de la intervención PB7 Pasarela peatonal y ciclista. Se entiende como necesaria a día de hoy ya que va en coherencia con la propuesta de movilidad planteada en el PMM. Se podría considerar no obstante la eliminación de dicha actuación siempre y cuando se plantee por parte de la administración competente un cambio de sección de la carretera GC-500 en el tramo donde se plantea la pasarela que garantice que el paso peatonal se pudiera hacer a nivel. En todo caso, se ha cambiado su financiación, correspondiéndole al promotor.

8.- Planos O-01-12, O-01-14, O-01-15, O-01-18 entre otros se deberán reflejar solo las conexiones a la red general y no las instalaciones interiores a la parcela, que serán objeto del proyecto de obra. Además se deberán señalar como cargas de la urbanización el traslado de preexistencias de los servicios públicos.

Se corrigen los Planos O-01-12; O-01-14; O-01-15 y O-01-18 para así reflejar las conexiones a la red general, diferenciándolas de las instalaciones interiores a la parcela, que si bien son objeto del proyecto de obra, se reflejan a modo orientativo para garantizar la viabilidad de las mismas. Se han señalado a su vez en el documento como cargas de la urbanización el traslado de preexistencias de los servicios públicos.

Respecto al traslado de preexistencias, consta en plano de información con datos aportados por Canaragua, que por el sector atraviesa un colector de saneamiento. Al objeto de la estimación de esta consideración y del cumplimiento del artículo 55 del Reglamento de Planeamiento, se ha procedido a incorporar en el apartado 11, en el epígrafe referido al saneamiento de la Memoria y a las fichas PB-1 y PV-1 Za, la obligatoriedad de compatibilizar las intervenciones con esta red, o bien prever su traslado en el proyecto de urbanización cumpliendo las disposiciones legales de aplicación tanto al diseño como a su gestión y costes. Además, se incorpora en el citado epígrafe de la Memoria, un esquema orientativo del posible traslado y una valoración económica del mismo.

Además de la consideración de los aspectos señalados en las conclusiones del informe, se relacionan y valoran otras cuestiones expuestas en el cuerpo del mismo. Estas son:

- *Los parámetros urbanísticos del sector solo se reflejan en la página 226 de la Memoria y deben constar en la Normativa del PMM, donde solo se reflejan los parámetros de las parcelas.*

Procede a incorporarse los parámetros urbanísticos del sector.

- *En cuanto a la superficie edificable, se señala en el informe municipal que hay diferencia en los datos reflejados en diversas partes del documento*

*Memoria (pag 180 y 227) 24.442 m<sup>2</sup>.*

*Memoria (pag 181) 24.282 m<sup>2</sup>.*

*Normativa (pág 29) 24.282,30 m<sup>2</sup>.*

*Fichero Normativo. (PV1 Zona A) 23.897 m<sup>2</sup>.*

*Se indica que la superficie de la parcela según el PGOU'96, por el coeficiente de edificabilidad, debería dar un dato diferente.  $170.693 \text{ m}^2 \times 0.14 = 23.897 \text{ m}^2$ .*

La superficie edificable de 24.442 m<sup>2</sup>, corresponde a la sumatoria de todas las parcelas (P1 + P2 + P3.)

24.282 m<sup>2</sup> es la superficie edificable de la P1, eliminando la edificabilidad de las parcelas públicas.

El dato de 24.282,30 m<sup>2</sup> responde a un ajuste decimal, no realizado en otras partes del documento.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Respecto a los cálculos realizados por el informante, del que resulta el dato de 23.897 m<sup>2</sup>, se debe a un ajuste a dos decimales de la edificabilidad.

En todo caso, se ha aclarado en la Memoria la referencia a los datos de superficies edificables en las páginas reseñadas. Por tanto, se tiene en consideración lo señalado por el Ayuntamiento y se corrige en el documento dicha cifra por la ajustada utilizada en el cálculo.

Debe tenerse en cuenta además, que estas superficies han sufrido modificaciones, como resultado de la estimación de los informes.

*Se observa diferencia de criterios para calcular las plazas alojativas:*

- Según estándares 275 plazas (25 pl/Ha x 19 Ha ).
- Según PMM 460 plazas (pag 101, 216, 227 y 228 de la Memoria PMM).
- *Se pide aclaración de este aspecto además de incluir en la ficha “PV1 – Parcela La Maleza Zona B. Segunda etapa”.*

El cálculo de las 460 plazas se ha hecho con esta cifra, resultando 18,3972 Ha x 25 Plazas/Ha = 460 plazas. Para mayor claridad en el documento se hará referencia solamente al estándar de 25 plazas por Ha que marca el planeamiento territorial, sin referir el número de plazas de alojamiento resultante. Por otro lado, en la ficha PV1 ya se refiere como: “PV1 Parque temático – Parcela La Maleza Zona B. Segunda etapa”. Por lo dicho se entiende que se aclara lo solicitado y se observa lo indicado.

- *Se deberá tener en cuenta la previsión de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida.*

Tanto en la Memoria de ordenación, como en el artículo 28.4 de la Normativa, se establece la reserva de plazas para personas de movilidad reducida.

- *Debe incorporarse la obligación de cesiones, las precisas para la instalación y funcionamiento de los servicios públicos previstos, la cesión gratuita de los SGEL y la obligación de los propietarios a la distribución equitativa de los beneficios y cargas al documento normativo.*

Se incorporan dichas obligaciones al documento normativo en el artículo 21

- *Deberá distinguirse las intervenciones de ejecución privada en el espacio público de las públicas de ejecución pública, que deberán contar con la conformidad de la administración competente.*

Se procede a distinguir las intervenciones públicas de ejecución privada (PB1, PB2, PB3 y PB7) de las Intervenciones públicas de ejecución pública (PB4, PB5 y PB6). Esto es debido a un error material y ha sido corregido en las fichas normativas. Se han eliminado las intervenciones de ejecución pública de las que no se ha mostrado conformidad por las administraciones implicadas, según los informes recibidos.

- *Se deberá mantener en la ordenación pormenorizada el Dominio Público Hidráulico en la canalización del barranco sin perjuicio de la concesión de la ocupación de dicho DPH.*

Se estima. Se refleja el Dominio Público Hidráulico en los planos de ordenación pormenorizada, señalando en el plano de ordenación de intervenciones que se encuentra en concesión administrativa. Respecto a la consideración relativa a la canalización del barranco respecto a la

GC-1, se ha solicitado informe de Infraestructuras del Gobierno de Canarias, en el que no se alude a este tema. Sin embargo, debe aclararse que la GC-1 se encuentra fuera del sector. Además, el proyecto de canalización del barranco, no es un contenido propuesto por el presente PMM, sino una premisa para el plan, que viene anudada a la concesión del Dominio Público Hidráulico, valorado por el mismo y en su caso, en los trámites correspondientes a la solicitud de licencia.

- *Deberá aclararse con Infraestructuras del Gobierno de Canarias y Servicio de Carreteras del Cabildo de Gran Canaria como la canalización del barranco propuesta se encuentra fuera de la parcela urbanizable (presumiblemente en suelo rústico) y ocupa el Dominio Público de la Carretera GC-1 ya que en la Normativa no se regula nada al respecto. Solo se menciona en memoria.*

Se estima. Como se explica en los antecedentes de este resumen, se ha solicitado informe a las administraciones que se mencionan en esta alegación, no aludiendo a este tema. En todo caso, se aclara que parte de la canalización se encuentra fuera de la parcela urbanizable P1 (la paralela a la GC-1), y parte en el espacio libre público (PB1), es por ello que se ha añadido en la normativa y fichas PV1 Za y PB1, la necesidad de compatibilizar las intervenciones al proyecto de canalización aprobado. Asimismo, se ha añadido en la ficha del espacio libre público (PB1), la obligatoriedad de resolver en el proyecto de urbanización el correcto drenaje de esta parcela.

**- Informe del Ministerio de Industria Energía y Turismo. Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la sociedad de la información.** En su informe se realizan las siguientes consideraciones de carácter vinculante y que conllevan la obligación de incorporar en el documento del Plan y volver a someterlo a su consideración una vez corregido. Así las observaciones recaen sobre lo siguiente:

Respecto al apartado 10.2.4.5 de la Memoria:

Dicho apartado dispone:

*“La red de telefonía se ajustará a las normas de la CTNE. y está formada principalmente:*

- *Canalización de 4x110 mm*
- *Tritubo de 63 mm*
- *Arquetas tipo D y H*

*El punto de partida y conexión es el señalado en el plano correspondiente, este punto se ubica en la plaza de acceso al nuevo equipamiento. Desde los puntos de conexión se realizará una red hasta la centralización de telecomunicaciones del equipamiento estructurante que estará ubicada en el edificio principal de la entrada.*

*A partir de éste punto y de forma interna se distribuye a toda la parcela.”*

Se modifica este punto de la memoria haciendo hincapié en que la red de telecomunicaciones que se implante en el ámbito de actuación deberá cumplir con la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones.

Se elimina de la memoria el párrafo que cita *“La red de telefonía se ajustará a las normas de la CTNE. y está formada principalmente:*



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

- *Canalización de 4x110 mm*
- *Tritubo de 63 mm*
- *Arquetas tipo D y H”*

Respecto al apartado 2.4.5 de la Memoria:

El informe emitido señala que se alude incorrectamente a la Ley de Telecomunicaciones, error que ya se ha corregido mencionando correctamente la Ley 9/2014, de 9 de mayo, de Telecomunicaciones en el punto 2.3 apartado 5.

Respecto al Artículo 39 de la Normativa: este artículo dispone:

*“Se deberá evitar todo tipo de instalaciones aéreas de suministro de servicios públicos. La nueva instalación y la sustitución o ampliación de redes de servicios, se efectuará siempre mediante canalización subterránea. Esto afecta, en particular, a las redes de energía eléctrica y de telecomunicación, aunque sean de baja, media y alta tensión o de servicio supramunicipal”.*

El informe considera que es una obligación que se debe suprimir o matizar en los siguientes casos: circunscribiéndose a casos concretos y justificados de edificaciones del patrimonio histórico-artístico o que puedan afectar a la seguridad pública o, autorizando la realización de despliegues aéreos siguiendo los previamente existentes.

En este sentido se indica que lo que establece este artículo no es una “prohibición absoluta”, pero en consideración al informe se elimina dicho apartado del artículo, ahora, 40 de la Normativa.

**- Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio**, en el informe jurídico de la Jefa de Servicio Jurídico Administrativo de Planeamiento Oriental se señala lo siguiente:

*1.-Debe incorporarse a la documentación del Plan la solicitud de Loro Parque SA, para la formulación de este PMM.*

Se incorpora dicha solicitud como anexo a Memoria del PMM.

*2.-Tiene que actualizarse el marco normativo. Pag 31 de la memoria hace referencia a la Ley 32/2003, general de telecomunicaciones, ya derogada por la Disposición derogatoria única de la Ley 9/2014, de 9 de mayo.*

Se ha procedido a su corrección.

*3.-Habrá de analizar y dar respuesta a las cuestiones planteadas por los informes recibidos y las alegaciones presentadas en el periodo de información pública:*



a) *Alegación presentada sobre el derecho de propiedad, que cuestiona el propietario único. Deberá cumplimentarse las previsiones del artículo 70ter.3 de la Ley de Bases de Régimen Local.*

Se ha procedido a solicitar al promotor la relación de propietarios o titulares de otros derechos reales sobre el suelo afectado en el sentido establecido en el citado artículo: *“Cuando una alteración de la ordenación urbanística, que no se efectúe en el marco de un ejercicio pleno de la potestad de ordenación, incremente la edificabilidad o la densidad o modifique los usos del suelo, deberá hacerse constar en el expediente la identidad de todos los propietarios o titulares de otros derechos reales sobre las fincas afectadas durante los cinco años anteriores a su iniciación, según conste en el registro o instrumento utilizado a efectos de notificaciones a los interesados de conformidad con la legislación en la materia”*

a) *Además de los documentos a que se refieren los artículos 57 a 63 del Decreto 2159/1978 de 23 de junio, los Planes Parciales que tengan por objeto urbanizaciones de iniciativa particular deberán contener un anexo a la Memoria del Plan, con los siguientes datos:*

b) *Relación de propietarios afectados, con su nombre, apellidos y dirección.*

c) *Determinaciones expresadas en el artículo 46 de este Reglamento.*

Respecto a la relación de propietarios, se remite a lo expuesto en apartado anterior. Respecto al artículo 46 del citado Reglamento de Planeamiento, el mismo establece:

*“Los Planes Parciales que se refieran a urbanizaciones de iniciativa particular deberán contener, además de las determinaciones establecidas en el artículo anterior, las siguientes:*

a) *Modo de ejecución de las obras de urbanización, señalando el sistema de actuación.*

b) *Compromisos que se hubieren de contraer entre el urbanizador y el Ayuntamiento, y entre aquél y los futuros propietarios, en orden a:*

*1º Plazos de ejecución de las obras de urbanización e implantación de los servicios, en su caso.*

*2º Construcción, en su caso, de edificios destinados a dotaciones comunitarias de la urbanización, no incluidas entre las obligaciones generales impuestas por la Ley.*

*3º Conservación de la urbanización, expresando si correrá a cargo del Ayuntamiento, de los futuros propietarios de parcelas o de los promotores, con indicación en estos dos últimos supuestos del período de tiempo al que se extenderá la obligación de conservación.*

c) *Garantías del exacto cumplimiento de dichos compromisos por importe del 6% del coste que resulta para la implantación de los servicios y ejecución de las obras de urbanización, según la evaluación económica del propio Plan Parcial. Las garantías podrán prestarse en metálico, en valores públicos o mediante aval bancario.*



d) *Medios económicos de toda índole con que cuenten el promotor o promotores de la urbanización, indicando los recursos propios y las fuentes de financiación”.*

El propio informe ya dice que *“No se considera necesario cumplimentar lo previsto en el apartado a), de este Artículo, relativo a la conveniencia y oportunidad de la urbanización, ya que se entiende suficientemente justificado en la Memoria”.*

Respecto al resto de apartados, el artículo 46 habla de los compromisos que se hubieren de contraer entre el urbanizador y el Ayuntamiento, y entre aquél y los futuros propietarios. En este caso la iniciativa la ha presentado directamente el propietario que es además, el urbanizador. No se ha considerado necesario entre el Ayuntamiento y el propietario llegar a acuerdos, ya que todos los compromisos legales y obligatorios están recogidos en la Normativa y en las fichas del Plan; a raíz del informe municipal emitido a este Plan se han incorporado las cuestiones de compromisos económicos y de urbanización solicitados por el Ayuntamiento, por lo que se entiende que se cumple con lo solicitado.

c) *Ha de modificarse el estudio económico financiero.*

*Los costes de las infraestructuras mencionadas por los informes del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, deben imputarse al solicitante (que en este sentido puede asimilarse al “promotor” en los términos del artículo 210.5.n ND del PIO-GC.*

Se ha introducido tal obligación en la Memoria y Normativa.

d) *En la pag 207 de la Memoria se menciona la rotanda PB3, afectada por el PTE-21, debe incluirse en las previsiones económicas de la Revisión Parcial de este Plan, de acuerdo con el artículo 11.5 del TRLOTENC y artículo 41.3 del Reglamento de Procedimientos.*

*Debe solicitarse pronunciamiento expreso al Cabildo de Gran Canaria sobre este extremo.*

Se ha eliminado este párrafo de la Memoria, al modificarse la obligación de asumir esta intervención, como resultado del informe del ayuntamiento e informe técnico de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial.

4.- *Adecuación de las determinaciones del instrumento de ordenación al Plan General de San Bartolomé de Tirajana.*

*El ámbito del PMM coincide con el previsto en el PGO, una vez se aclaren las diferentes superficies, se considera que se están ampliando los usos previstos en el mismo, según PG, este SUNP no contempla población ni uso alojativo, aún estando justificado en la memoria del PMM, debe cumplirse el art 70 ter de la Ley 7/1985 de 2 de abril.*

Se reitera lo relativo al citado artículo 70. Las cuestiones relativas al ámbito, su superficie y usos ya han quedado aclarados y explicados en la Memoria en contestación al informe emitido por el Ayuntamiento.

*5.- Adecuación del instrumento de ordenación a las determinaciones a las de los instrumentos territoriales.*

*PRIMERO.- Sin perjuicio de lo que se establece en el presente informe, se estará a lo que se disponga en el informe de consulta a la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, de conformidad con lo establecido en el artículo 9.1 de la Normativa del PTE-21.*

*SEGUNDO.-la ubicación de un Parque Temático con oferta alojativa asociada en la parcela de El Veril, resulta incompatible con la disposición actual de la traza ferroviaria y con la actual ubicación de la estación de Playa del Inglés previstas en el PTE-21 vigente.*

*- Afecciones del ámbito del PMM por el trazado del Tren.*

*Se considera que no se trata de apartarse de la norma –trazado del tren en el ámbito- que tal como se ha señalado está contemplado como norma de aplicación directa, que serán de inmediato y obligatorio cumplimiento por las Administraciones, sino de modificarlo o derogarlo singularmente, por tanto se considera que no se dan las circunstancias para poder aplicar el carácter de recomendación para el mismo.*

*- Las cuestiones señaladas, plantean que ha de considerarse que para la continuidad del expediente debe estar resuelto el cambio de trazado del Tren, o suspendida su eficacia en el ámbito afectado.*

Si bien en el momento en que se emitió el informe jurídico no había sido resuelta ni la modificación del trazado del PTE-21 ni su suspensión, con fecha 9 de noviembre de 2015, el Gobierno de Canarias mediante el Decreto 358/2015 aprueba la SUSPENSIÓN de la vigencia de las determinaciones del PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA, en lo relativo a la implantación de la infraestructura ferroviaria, así como las determinaciones del Plan territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria , en ambos casos, exclusivamente entre los puntos kilométricos PK 49+00 y 56+00 del trazado proyectado en este último Plan así como en el área ordenada por el Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad de El Veril. Por ello esta cuestión ha quedado solventada y puede continuarse con el procedimiento de tramitación del presente PMM.

**3.2.5 Comisión de Valoración conjunta de los informes emitidos.**

La Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias, respecto a la competencia y procedimiento de los Planes de Modernización recoge en *su artículo 8.4 lo siguiente:*



*“4. Terminados los plazos anteriores, se convocará por la consejería competente para formular, impulsar y tramitar el plan, a las administraciones y entidades consultadas que hubieran presentado alegaciones a una reunión de valoración conjunta de la propuesta, donde se emita una posición común y razonada. De alcanzarse acuerdo, se hará constar en el acta de dicha reunión y, sin más trámite, se remitirá a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (Cotmac) para informe. En caso de no lograrse acuerdo, la resolución previa a su remisión a la Cotmac será adoptada por el órgano que haya formulado el plan”.*

En virtud de este mandato, el 23 de abril de 2015 se celebró dicha Comisión de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, Viceconsejería de Ordenación del Territorio, presidida por el Viceconsejero de Ordenación del Territorio y estando presentes, además de los Servicios técnicos y jurídicos de Planeamiento Oriental y el equipo redactor del Plan de Modernización, las siguientes administraciones:

- a. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.
- b. Cabildo de Gran Canaria, Servicio de Planeamiento.
- c. Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.
- d. Dirección General de Infraestructura Viaria de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias.
- e. Federación de Empresarios de Hostelería y Turismo de Las Palmas.

En esta Comisión se procedió a realizar un resumen de las alegaciones recibidas, comunicándose en ese momento la existencia de la alegación presentada por D. Santiago Santana Cazorla en representación de Hermanos Santana Cazorla S.L., que no se había hecho llegar al equipo redactor, por lo que se hace un resumen de la misma por parte de la Jefa del Servicio jurídico administrativo de Planeamiento Oriental.

Por parte del equipo redactor se procedió a explicar cómo se habían atendido las observaciones realizadas por todas las administraciones, incluso las no presentes, en el mismo sentido en que se recogen en el punto *“Consideración de los informes emitidos”* de ese apartado. Al respecto las Administraciones se manifestaron en el siguiente sentido:

- Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, en la medida en que todas las consideraciones por ellos realizadas se han observado y aclarado se acepta la propuesta de resolución de las mismas en el Plan de Modernización, aclarando que deben corresponderle al promotor los posibles traslados de infraestructuras afectados por la ejecución del Parque.
- Cabildo de Gran Canaria, Servicio de Planeamiento, quieren que conste que mantienen y reiteran sus consideraciones respecto a la naturaleza de los Planes de Modernización. Respecto a las cuestiones de contenido por ellos formuladas, se considera que algunas pueden haber quedado aclaradas pero mantienen sus dudas con otras, como lo relativo a si lo previsto es sólo un equipamiento turístico complementario o además un alojativo, pese a que se aclara que es un equipamiento turístico complementario. No manifiestan su conformidad o no a la consideración de las observaciones planteadas en su informe.

Se debe señalar que durante el debate del informe emitido por el Servicio de Planeamiento del Cabildo de Gran Canaria, desde los Servicios técnico y jurídico administrativo de Planeamiento Oriental, se manifiesta la duda sobre la conveniencia de aprobar este Plan de Modernización por

lo que respecta a la afección al PTE-21, que si bien el Plan de Modernización tiene capacidad para alejarse motivadamente de las determinaciones del mismo, esto pudiera afectar al trazado del tren en su conjunto, planteándose la necesidad de tramitar con carácter previo la revisión del citado PTE-21 en cuanto a su trazado por el ámbito del Plan de Modernización. Desde el Cabildo se muestra extrañeza ante este planteamiento porque entiende la modificación del trazado en el ámbito de El Veril es insignificante respecto al trazado completo del tren previsto en el PTE-21. Desde los Servicios técnico y jurídico administrativo de Planeamiento Oriental se señala que se seguirá analizando esta cuestión.

- Consejo Insular de Aguas indica que no se emitió informe al entender que la propia concesión de ocupación del cauce otorgada por el Consejo para esta actuación ya es una manifestación de la aceptación para la misma, señalando que en la concesión otorgada se expresan claramente las condiciones y medidas de obligado cumplimiento para la ejecución del proyecto por parte del concesionario.
- Dirección General de Infraestructura Viaria de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, comunica que no han emitido informe ya que están dilucidando una cuestión que se ha planteado ya que en esa Dirección General se entendía que la vía afectada por el Plan de Modernización era competencia de esa Dirección General, sin embargo según se dice en el Plan de Modernización, y confirma el Ayuntamiento en ese momento, tal vía está municipalizada desde 2002. La Dirección General mantiene dudas sobre si el Convenio para la cesión de tramos de Carreteras Insulares en el termino municipal de San Bartolomé de Tirajana, publicado en el BOP de 12 de julio de 2002, por el que se entiende municipalizada, se puede sobreponer a la legislación que lo declara de interés regional.
- Federación de Empresarios de Hostelería y Turismo de Las Palmas, no realiza ninguna consideración respecto al Plan de Modernización.

### 3.2.6 Informes y alegaciones recibidos con posterioridad a la comisión de valoración.

**- Presentada por Don José Miguel Bravo de Laguna Bermúdez, Presidente del EXMO: Cabildo Insular de Gran Canaria.**

Este informe de alegaciones se sustenta en el informe jurídico que con fecha 30 de Abril de 2014, ha sido emitido por Don Carlos Manuel Trujillo Morales, Letrado asesor, Titular de la asesoría Jurídica del Cabildo de Gran Canaria.

Expone lo siguiente:

1.- *El Cabildo de Gran Canaria es el órgano de Gobierno, administración y representación de la isla.*

2.- *Se expone el acuerdo unánime del pleno del Cabildo de Gran Canaria, de fecha 26 de Mayo de 2014, a favor de la creación de un parque temático-acuático (Siam Park) en esta isla.*

3.- *Se hace referencia a la aprobación de la Ley 2/2013.*



4.- *Se hace referencia a la regulación de los Planes de Modernización Mejora e Incremento de la competitividad, en la ley 2/2013*

5.- *Acerca del PMM para el Ámbito de El Veril.*

*En este punto se relatan las características de la nueva pieza turística y las particularidades del PMM, antecedentes, relación con el PMM de Maspalomas Costa Canaria.*

*Se explican los Acuerdos Plenarios de esa administración en relación al presente PMM y documentos que afectan, como el inicio del procedimiento administrativo de Revisión del PTE-21 y la redacción de un documento que incorpora la alternativa al trazado ferroviario actual a su paso por el ámbito de El Veril. (Anexado al documento, Estudio de INECO)*

*Se muestra además en desacuerdo de condicionar la aprobación del PMM a la de la revisión parcial del PTE-21*

*Se concluye con la solicitud de aprobar definitivamente el PMM de "El Veril", como un Plan que complementa el PMM de Maspalomas Costa Canaria y por tanto la renovación turística global de la "Ciudad turística de Playa del Inglés".*

No se realizan consideraciones al documento.

#### - **Informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar.**

En fecha 15 de mayo de 2015 se recibe en GESPLAN de la Viceconsejería de Política Territorial, autorización para realizar los cambios de la aplicación de la Ley de Costas, de conformidad con la reunión mantenida entre dicha Viceconsejería y la Dirección General de la Sostenibilidad de la Costa y el Mar (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente). Por tanto, si bien el informe no ha sido recibido de manera oficial en la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias y ha finalizado el plazo, se ha procedido a corregir el documento, estimando las consideraciones realizadas en el sentido siguiente:

1. *En los planos de ordenación deberán dibujarse las líneas de ribera del mar, deslinde de dominio público marítimo terrestre y servidumbres de protección y de tránsito, y la zona de influencia definidas y nominadas conforme a lo regulado en el artículo 227.4 a) del Reglamento General de Costas, aprobado por Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, aspecto que deberá subsanarse con arreglo a los datos que, previa petición, facilitará la Demarcación de Costas de Canarias. Todo ello con independencia de considerar que, ante cualquier desajuste en la representación de citadas líneas, prevalecerán los datos de los planos de deslinde sobre los reflejados en el planeamiento.*

Se incluye plano de ordenación como anexo al plan, en tanto la escala de los planos de ordenación no permite ver la línea de deslinde del dominio público marítimo terrestre ni las líneas de servidumbres de tránsito y protección, ya que se encuentran alejados del ámbito de actuación.

En los planos de ordenación que ya formaban parte del documento del plan, se incorpora la línea de 500 metros de la zona de influencia que afecta parcialmente al ámbito de actuación.

2. *El ámbito está parcialmente afectado por la zona de influencia de 500 metros de anchura.*

No hay consideraciones.

3. *En el apartado 2.4 de la Memoria se menciona la Ley de Costas como legislación de aplicación, debiendo señalar que las referencias que se hacen al articulado del Reglamento deberán referirse al Reglamento General de Costas, aprobado por Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, que deroga expresamente en su disposición derogatoria única. Derogación normativa”, el Real Decreto 1471/1989 de 1 de diciembre.*

Se había advertido este error material con anterioridad a la recepción del presente informe, habiéndose subsanado ya en el documento de aprobación definitiva que fue remitido a la COTMAC, modificando en los términos de esta consideración la Memoria (ahora apartado 2.3).

4. *Debe justificarse que la edificabilidad del sector es acorde con el planeamiento general vigente y cumple con lo dispuesto para los terrenos afectados por la zona de influencia de acuerdo con lo regulado en el artículo 30 de la Ley de Costas, de tal manera que la densidad de edificación (m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>) de los terrenos afectados por dicha zona no debe ser superior a la densidad media ponderada de los sectores de suelo urbanizable de todo el municipio, cualquiera que sea su calificación.*

Se realiza la comprobación, teniendo en cuenta los urbanizables del PGO en vigor, para lo que se incluye el siguiente cuadro, en el que se comprueba que la edificabilidad propuesta es claramente inferior y cumple con lo establecido en el citado artículo 30 de la Ley de Costas.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

SECTOR URBANIZABLE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	EDIFICABILIDAD (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	SUP. EDIFICABLE (m <sup>2</sup> )
Programado nº1	San Bartolomé	34.960,00	0,25	8.740,00
Programado nº2	Las Lagunas	21.740,00	0,25	5.435,00
Programado nº3	Las Casas	27.810,00	0,25	6.952,50
Programado nº4	El Pajar	81.700,00	0,25	20.425,00
Programado nº5	Juan Grande	26.120,00	0,35	9.142,00
Programado nº6	Castillo-Interior	68.840,00	0,50	34.420,00
Programado nº7	Castillo-Costa	97.680,00	0,20	19.536,00
Programado nº8	Tablero (Planning City)	118.926,00	0,39	46.381,14
Programado nº9	Tablero	123.860,00	0,40	49.544,00
Programado nº10	Tablero (T4)	23.492,00	0,60	14.095,20
Programado nº11	Tablero (T5)	47.305,00	0,50	23.652,50
Programado nº12	Tablero (T7)	41.600,00	0,60	24.960,00
Programado nº13	Tablero (Betancor)	105.000,00	0,30	31.500,00
Programado nº14	Ampliación de Sonneland	68.979,00	0,28	19.314,12
Programado nº15	Lomo de Maspalomas	377.743,00	0,68	256.023,00
Programado nº16	Ampliación del Lomo	134.000,00	0,25	33.500,00
Programado nº17	Montaña La Data	440.800,00	0,44	193.952,00
Programado nº18	El Salobre	1.060.400,00	0,19	201.476,00
Programado nº19	El Hornillo 3C-1	194.065,00	0,20	38.813,00
Programado nº20	El Hornillo 3C-2/3	233.000,00	0,25	58.250,00
Programado nº21	Tablero Municipal	20.000,00	0,60	12.000,00
Programado nº22	Hornillo 3A	307.000,00	0,30	92.100,00
Programado nº23	Aldea Blanca	12.500,00	0,50	6.250,00
Programado nº31	Tablero Industrial I	80.000,00	1,00	80.000,00
Programado nº32	Juan Grande Industrial	41.300,00	0,60	24.780,00
Programado nº24	Meloneras 2B	446.800,00	0,43	192.124,00
Programado nº25	Sector 5	160.000,00	0,31	49.600,00
Programado nº26	Montelon	775.000,00	0,08	62.000,00
Programado nº27	Tarajalillo	2.389.650,00	0,06	146.963,48
Programado nº28	El Hornillo 3b/4 Melonera Golf	1.053.960,00	0,20	210.792,00
Programado nº29	Salobre Golf	2.358.721,00	0,10	241.061,29
<b>TOTAL</b>		<b>10.972.951,00</b>	<b>0,20</b>	<b>2.213.782,22</b>





El informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, firmado en fecha 8 de mayo de 2015, en los términos expuestos, se recibe oficialmente en la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial el 28 de mayo de 2015.

A través de la Dirección General de Ordenación del Territorio es remitida, en fecha 18 de mayo de 2015, documentación complementaria en la que se acreditaba el cumplimiento y correcciones derivadas del informe de 8 de mayo de 2015.

Comprobada dicha documentación, en fecha 29 de mayo de 2015 (Registro de Salida de fecha 1 de junio de 2015), la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar informa favorablemente la documentación complementaria, siempre y cuando sea tenido en cuenta lo indicado que deberá incluirse en el documento de aprobación definitiva del PMM, debiendo ser remitido un ejemplar completo debidamente diligenciado para su comprobación y constancia.

#### - Informe del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.

Con fecha 8 de mayo de 2015 se recibe en la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias informe del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, que concluye diciendo que “*no existe inconveniente en que se lleve a cabo el mismo –Plan de Modernización-, siempre y cuando se tenga en cuenta las siguientes consideraciones:*

- *Las actuaciones previstas en el PMM deberán tener en cuenta y ser compatibles en todos los casos con el contenido del proyecto de construcción del Parque Temático SIAM PARK cuyo promotor es la empresa LORO PARQUE S.A. ya que por parte del Consejo se ha concedido recientemente una autorización amparada en el expediente 514-OCP, para la canalización y ocupación del Barranco del Veril o del Cañizo, sin perjuicio de que a pesar de contar con la autorización del Consejo para la canalización del barranco, la tramitación del Proyecto pueda estar pendiente de otro organismo.*

Las actuaciones previstas en el PMM son compatibles con el proyecto presentado por Loro Parque S.A. que obtuvo la autorización del Consejo Insular de Aguas. En todo caso, se incorpora este deber en el artículo 13.4 de la Normativa y en la ficha.

- *Tener en cuenta en la actuación PB 8 de las tres obras de paso existentes de la carretera GC-1 para asegurar que esta actuación no afectará al correcto funcionamiento hidráulico de las mismas y a las aportaciones que a través de ellas llegan a la canalización propuesta para que la construcción del citado Parque se pueda realizar sin problema.*

Se recoge en la ficha correspondiente de la actuación que esta actuación no podrá afectar al correcto funcionamiento hidráulico de las tres obras de paso existentes.

- *Se deberá prever el vertido de las aguas pluviales que se generen sobre la superficie de actuación del PMM, de forma que sea compatible con las actuaciones planteadas en el Proyecto para la ordenación del Espacio Libre con Dotación o Equipamiento Estructurante Turístico previsto”.*

En el Plano de Ordenación O-01.15 “Red de Pluviales y Drenaje” se representan los puntos de desagüe.



- **Informe del Ministerio de Fomento. Secretaría General del Transporte. Dirección General de Aviación Civil.**

En fecha 5 de mayo de 2015 se emite por parte de esta Administración informe en el cual se explicita que “se ha comprobado por parte de los servicios técnicos de esta Dirección General que, efectivamente, el “Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad del ámbito “El Veril”, de San Bartolomé de Tirajana” no incluye dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario de ningún aeropuerto de interés general, ni en su totalidad ni en parte de la misma. Asimismo, tampoco afecta a los espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas de las instalaciones aeronáuticas civiles”.

- **Informe de la Viceconsejería de Infraestructura y Planificación del Gobierno de Canarias. Dirección General de Infraestructura Viaria.**

En fecha 14 de mayo de 2015 se emite informe por este Centro Directivo, en sentido CONDICIONADO que se recoja en el PMM lo siguiente:

*“Conforme a lo dispuesto en el artículo 2.B del Decreto 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional, es competencia exclusiva del Cabildo de Gran Canaria el uso y defensa de esas carreteras y por consiguiente el otorgamiento de autorización para el ajardinamiento propuesto del terraplén de la autopista GC-1.”*

A pesar de que consideraba dar cumplimiento a esta exigencia, mediante la incorporación en el apartado 10.3.2 de la Memoria de la mención competencial solicitada, con respecto a la actuación PB-8, así como en la Ficha de la misma, durante el transcurso de la sesión de la COTMAC en fecha 26 de noviembre de 2015, se acordó la eliminación de esta actuación, por lo que al desaparecer la misma, no procede el condicionante que obra en el informe de la Dirección General.

**3.2.7 El informe preceptivo de la COTMAC y la suspensión del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21).**

De conformidad con el artículo 8.4 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, en fecha 11 de mayo de 2015, la COTMAC emite el informe preceptivo sobre el presente Plan de Modernización, con carácter previo a la aprobación definitiva del documento.

El acuerdo, literalmente, resuelve:

*“PRIMERO. De conformidad con lo establecido en el artículo 27.1.e.I del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, APROBAR la MEMORIA AMBIENTAL del Plan de*

*Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad del ámbito de EL VERIL, T.M de San Bartolomé de Tirajana (EXP 2014/5196) en los términos en que ha sido propuesta.*

*SEGUNDO. Tomar conocimiento del informe técnico favorable a la ordenación emitido con fecha 29 de abril de 2015, si bien queda interrumpida la tramitación del Plan en tanto no se resuelva el trazado del tren previsto en el PTE-21 “Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, aprobado definitivamente por Orden de 16 de junio de 2010 y publicado en el BOC nº 123, de 24 de junio de 2010, que afecta al ámbito del Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de EL VERIL.*

*TERCERO. Notificar el presente acuerdo al Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana y al Cabildo de Gran Canaria.*

*CUARTO. Publicar el dispositivo primero en el Boletín Oficial de Canarias.”*

El dispositivo primero, por el cual se aprueba definitivamente la Memoria Ambiental es publicado en el BOC nº 110/2015, de 10 de junio.

Derivado del dispositivo segundo del acuerdo transcrito, en fecha 18 de mayo de 2015, **el Cabildo Insular de Gran Canaria solicita formalmente a la entonces Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias la Suspensión Parcial del PTE-21**, para la modificación del trazado Ferroviario del tramo que discurre entre los puntos kilométricos PK.49 y PK. 56, así como para el traslado de la actual estación de Playa del Inglés a una ubicación alternativa, adjuntando el correspondiente Acuerdo plenario de dicha Administración Insular.

Dicha solicitud da lugar a la incoación del expediente administrativo, de acuerdo al artículo 47 del TRLOTENC, justificando el interés público de la propuesta, con la Resolución nº 157/2015, del Director General de Ordenación del Territorio.

De forma paralela a la tramitación del expediente, se dirige solicitud al Comité de Inversiones y Proyectos Estratégicos del Gobierno de Canarias a efectos de la declaración como de interés estratégico del “Parque Acuático SIAM PARK”, a desarrollar por el promotor “LORO PARQUE, S.A”.

Habiendo sido debatida la propuesta en dicho Comité, en fecha 15 de septiembre de 2015, se publica en el BOC nº 180, la Resolución de la Secretaría General de Presidencia del Gobierno, de 7 de septiembre anterior, por la que se dispone la publicación del Acuerdo por el que se declara el interés estratégico de determinadas inversiones, a los efectos previstos en la Ley 3/2015, de 9 de febrero, sobre tramitación preferente de inversiones estratégicas para Canarias, que figura como anexo, constando, entre otros, el proyecto “Parque Acuático SIAM PARK, S.A”.

Finalmente, y tras la culminación y verificación de todos los trámites pertinentes, incluyendo la información pública así como la consulta a las Administraciones afectadas, y haber dado audiencia al Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, en fecha 2 de octubre de 2015, la COTMAC, en virtud del artículo 47.1 del TRLOTENC **informa favorablemente la SUSPENSIÓN de la vigencia de las determinaciones del PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA, en lo relativo a la implantación de la infraestructura ferroviaria, así como las**



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

*determinaciones del Plan territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria, en ambos casos, exclusivamente entre los puntos kilométricos PK 49+00 y 56+00 del trazado proyectado en este último Plan así como en el área ordenada por el Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad de El Veril.*

De acuerdo al informe de la COTMAC, **el Consejo del Gobierno de Canarias**, a propuesta de la Consejera de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad, **aprueba** mediante Decreto 358/2015, en fecha 9 de noviembre de 2015 (BOC nº 218, de 10 de noviembre de 2015) **la SUSPENSIÓN** de la vigencia de las determinaciones del PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA, *en lo relativo a la implantación de la infraestructura ferroviaria, así como las determinaciones del Plan territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria , en ambos casos, exclusivamente entre los puntos kilométricos PK 49+00 y 56+00 del trazado proyectado en este último Plan así como en el área ordenada por el Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad de El Veril.*

Habida cuenta de que, tal como se expuso al inicio de este apartado, la COTMAC en fecha 11 de mayo de 2015 había dejado interrumpida la tramitación de este Plan de Modernización, en tanto no se resolviera la incompatibilidad de este Plan con el PTE-21, habiéndose aprobado por el Gobierno la suspensión del mismo, en el tramo que afecta al ámbito de actuación de este PMM, **puede reanudarse la tramitación del PMM, debiendo elevarse nuevamente a la COTMAC para su informe preceptivo, previo a la aprobación definitiva por parte del Consejo de Gobierno de Canarias**, de acuerdo al artículo 8.5 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo.

### 3.2.8 Segunda Comisión de Valoración conjunta de los informes emitidos y correcciones en el documento derivadas de la misma.

En fecha 26 de noviembre de 2015, habida cuenta de la recepción de informes sectoriales tras la celebración de la Reunión de Valoración conjunta que tuvo lugar el 22 de abril de 2015, es convocada una segunda al objeto de poner de manifiesto el contenido de dichos informes así como la propuesta de su toma en consideración por parte del equipo redactor.

Asistieron a la misma los representantes de:

- Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias.
  - o Viceconsejería de Política Territorial.
  - o Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación
- Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.
- Cabildo de Gran Canaria
  - o Consejería de Política Territorial.
  - o Consejería de Obras Públicas.

- Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.
- Equipo Redactor. Gesplan S.A.
- Arquitecto responsable del informe técnico de la Dirección General de Ordenación del Territorio.

Una vez comenzada la reunión por parte del Viceconsejero de Política Territorial, fue expuesto el contenido de los informes por parte del equipo redactor, así como su toma en consideración, se dio la palabra a los representantes de las Administraciones presentes que, en resumen, pusieron de manifiesto lo siguiente:

- a) El Consejo Insular de Aguas señala que en la concesión otorgada se expresan claramente las condiciones y medidas de obligado cumplimiento para la ejecución del proyecto por parte del concesionario pero además para mayor claridad consideran oportuno que se recoja en la Memoria, tal y como ya se ha realizado en las fichas y normativa del Plan. También expresan que sería conveniente que se incluyera la canalización digitalizada para que los planos la tengan como premisa, menciona que por simulación creen que efectivamente aparecen los puntos marcados, pero que ellos de forma inmediata facilitarán la canalización del cauce en formato digital para que la incorporen al Plan. También manifiestan que en el plano de Intervenciones en espacio público- privado, la leyenda especifique las intervenciones en zona de concesión administrativa.
- b) El representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, expresa que si recogen literalmente el contenido de su informe, no hay ninguna observación que realizar.
- c) El Cabildo de Gran Canaria, por parte la Consejería de Política Territorial y el Servicio de Planeamiento, desean conocer si se han tenido en cuenta las correcciones solicitadas por la propiedad. Así como que no existe previsión para que el Cabildo asuma el importe de la intervención PB-8.
- d) Por parte del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, comienza el Sr. Concejel señalando que están a favor de este Plan, pero que no han tenido tiempo de examinar el contenido completo del documento, ya que les llegó el martes, pero que siguen manteniendo las consideraciones por ellos realizadas ya que no están de acuerdo en cómo se han observado y/o aclarado, mantienen lo relativo a la superficie del sector y propietarios, ya que sólo figura el de los 174.000 y no de todos los 190.000. Cede la palabra a la Técnico que le acompaña, quien reitera que no han tenido tiempo, y que es imprescindible que los aprovechamientos hay que revisarlos, ya que no se recogen los coeficientes necesarios para que el Ayuntamiento pueda realizar la gestión.

Además el problema de las redes de saneamiento que transcurren por el Parque no ha sido resuelto. En resumen piden que se deje sobre la mesa hasta que se aclaren estas cuestiones.

Consideran que los coeficientes de ordenación pormenorizada no están adecuados, ya que no se ha realizado en función de los usos que contempla el Plan. Tampoco entienden por qué se incluye dentro del Sector las zonas de dominio público de la GC-500.



Derivados de lo manifestado por las Administraciones, se han producido en el documento los siguientes cambios:

- a) En relación con lo expuesto por el Consejo Insular de Aguas, además de reflejarse en el artículo 13.4 de la Normativa y en la ficha correspondiente el deber de que las actuaciones que se realicen en ejecución del PMM se adecúen a las que contiene el Proyecto en virtud del cual se otorgó autorización para la canalización y ocupación del Barranco de El Veril, **se añade en el apartado 10.4 y 11.1 de la Memoria.**

**Se incorpora en los al plano de información I-04-07 y al plano de ordenación que representa la imagen orientativa del parque temático la canalización del Barranco,** aportada por el Consejo Insular.

Se refleja en la **leyenda del Plano O-01-22** que las intervenciones se realizan en zona de **concesión administrativa.**

- b) En relación con lo expuesto por el representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria, se asume lo dispuesto en el informe, sin perjuicio de que, tal como se verá más adelante, la actuación PB-8 a la que afecta la carretera de interés regional GC-1 se ha eliminado, por lo que no procede la observación de este Centro Directivo.
- c) En relación con lo manifestado por el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana:
- Se ajusta la superficie del sector, eliminando la superficie del dominio público de la GC-500, y se justifica la superficie final de la misma, teniendo en cuenta las mediciones efectuadas sobre el terreno. En relación con las redes de saneamiento, se incorpora en el apartado 11.2.4.2.1, valoración económica estimada en caso de ser necesario el traslado de la red de saneamiento actual, incorporando un esquema orientativo de la posible futura ubicación y remitiendo al proyecto de urbanización su concreto diseño y gestión de acuerdo con la legislación y disposiciones de aplicación.
  - En relación con los coeficientes de ponderación, se justifica. Se ha procedido a justificar de forma pormenorizado los coeficientes de ponderación y los aprovechamientos en el apartado 11.2.3 de esta Memoria.
  - Teniendo en cuenta lo expuesto, se modifica el apartado 3.2.5 en relación a la respuesta a las consideraciones vertidas en el informe del Ayuntamiento emitido en abril de 2015.

### 3.2.9 Correcciones en el documento derivadas del pronunciamiento de la COTMAC de fecha 26 de noviembre de 2015.

Habida cuenta de lo expuesto en el apartado anterior, una vez suspendida mediante el Decreto 358/2015, en fecha 9 de noviembre de 2015 (BOC nº 218, de 10 de noviembre de 2015), la vigencia de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria y del PTE-21, el presente Plan, habiendo incorporado las cuestiones puestas de manifiesto en los informes y

alegaciones recibidos antes y después del pronunciamiento de la COTMAC de 11 de mayo de 2015, vuelve a ser sometido a la misma para la emisión del informe preceptivo previo a la aprobación definitiva del mismo.

Al objeto de evitar repeticiones, se irá exponiendo la forma en que se ha dado cumplimiento al acuerdo de la COTMAC, en cada punto del mismo.

Así, en fecha 26 de noviembre de 2015, la COTMAC emite acuerdo en el que literalmente resuelve:

*“PRIMERO. INFORMAR CONDICIONADO el documento “PLAN PARA LA MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DEL ÁMBITO DE EL VERIL, TM DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA (GRAN CANARIA) EXP. 2014/5196, a efectos de que en el plazo de una semana se proceda a la subsanación de las siguientes consideraciones:*

4. *Se elimine del documento la actuación PB-8.*

Ha sido eliminada de toda la documentación del Plan dicha actuación, así como puesto de manifiesto en la contestación a aquellos informes emitidos que ponían de manifiesto algo sobre la misma (Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación y Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, así como informes técnico y jurídico de la Dirección General de Ordenación del Territorio).

5. *Se supriman los párrafos mencionados en el apartado 5 de la consideración primera del informe emitido por el Servicio Jurídico-Administrativo de Planeamiento Urbanístico de fecha 20 de noviembre de 2015 que consta en el expediente.*

a. El primer párrafo al que hace alusión la consideración primera (ap.5) del informe jurídico de 24 de abril de 2015, era el siguiente:

**Página 90 de la Memoria:** *“Esta es la conclusión del informe, por lo que no cabe otra cosa que manifestar que podría intentarse otra solución que no impida la aprobación de este Plan de Modernización, entre otras cosas, por las manifestaciones del Cabildo de Gran Canaria en la reunión de valoración conjunta de los informes emitidos que se trata en el siguiente apartado, en las que se entiende que la modificación del trazado en el ámbito de El Veril es insignificante respecto al trazado completo del tren previsto en el PTE-21 por lo que no consideran que no se pueda aprobar este Plan por ese motivo.”*

Atendiendo a lo manifestado en el informe, y dado que ese apartado recogía la respuesta a lo informado, se modifica el tenor del mismo, por lo siguiente:

*“Si bien en el momento en que se emitió el informe jurídico no había sido resuelta ni la modificación del trazado del PTE-21 ni su suspensión, con fecha 9 de noviembre de 2015, el Gobierno de Canarias mediante el Decreto 358/2015 aprueba la SUSPENSIÓN de la vigencia de las determinaciones del PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA, en lo relativo a la implantación de la infraestructura ferroviaria, así como las determinaciones del Plan territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria , en ambos casos, exclusivamente entre los puntos kilométricos PK 49+00 y 56+00 del*



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

*trazado proyectado en este último Plan así como en el área ordenada por el Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad de El Veril. Por ello esta cuestión ha quedado solventada y puede continuarse con el procedimiento de tramitación del presente PMM.”*

- b. El segundo párrafo al que hace alusión la consideración primera (ap.5) del informe jurídico de 24 de abril de 2015, era el siguiente:

**Página 97 de la Memoria:** *“Habida cuenta de que, tal como se expuso al inicio de este apartado, la COTMAC en fecha 11 de mayo de 2015 había dejado interrumpida la tramitación de este Plan de Modernización, en tanto no se resolviera la incompatibilidad de este Plan con el PTE-21, habiéndose aprobado por el Gobierno la suspensión del mismo, en el tramo que afecta al ámbito de actuación de este PMM, **nada obsta ya para que éste último pueda elevarse al Consejo de Gobierno para su aprobación definitiva**, de acuerdo al artículo 8.5 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, dado que fue informado favorablemente por la propia COTMAC.”*

Atendiendo a lo manifestado en el informe, se modifica el tenor del mismo como sigue:

*“Habida cuenta de que, tal como se expuso al inicio de este apartado, la COTMAC en fecha 11 de mayo de 2015 había dejado interrumpida la tramitación de este Plan de Modernización, en tanto no se resolviera la incompatibilidad de este Plan con el PTE-21, habiéndose aprobado por el Gobierno la suspensión del mismo, en el tramo que afecta al ámbito de actuación de este PMM, **puede reanudarse la tramitación del PMM, debiendo elevarse nuevamente a la COTMAC para su informe preceptivo, previo a la aprobación definitiva por parte del Consejo de Gobierno de Canarias**, de acuerdo al artículo 8.5 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo.”*

6. Se incorporen los informes sectoriales mencionados en la consideración segunda del informe jurídico a que se refiere el apartado anterior. En este sentido, atendiendo a la solicitud del representante del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria manifestada en la reunión de valoración conjunta celebrada con fecha 26 de noviembre de 2015, se recoja en la Memoria, tal y como ya se ha realizado en la fichas y normativa del Plan, las consideraciones derivadas de las alegaciones formuladas por el Consejo Insular de Aguas. Igualmente, se refleje en los planos la propia canalización del cauce a cuyo efecto el Consejo Insular de Aguas remitirá el formato digital de este documento para que se incorpore al Plan; Por último, en el plano O-01-22 (Intervenciones en espacio público privado) se añadirá una leyenda en la que, las intervenciones que se van a realizar en la zona de dominio público hidráulico, se reflejen como “intervenciones en zona de concesión administrativa”.
- Se ha incorporado al apartado 3.2.6 de esta Memoria el informe emitido por la **Viceconsejería de Infraestructura y Planificación del Gobierno de Canarias, Dirección General de Infraestructura Viaria**, de fecha 14 de mayo de 2015, así como su toma en consideración.



- Se ha incorporado en el apartado 3.2.6 el informe de la **Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar**, de fecha 29 de mayo de 2015 (Registro de Salida 1 de junio de 2015), el cual ha informado favorablemente la documentación presentada.
- Se ha incorporado el informe del **Consejo Insular de Aguas** de fecha 8 de mayo de 2015, así como su toma en consideración.
- Se ha incorporado informe del **Ministerio de Fomento, Secretaría General del Transporte, Dirección General de Aviación Civil**, de fecha 5 de mayo de 2015 que concluye que se ha comprobado que el ámbito del presente Plan no se encuentra afectado por las servidumbres aeronáuticas ni acústicas del Aeropuerto de Gran Canaria.

7. *Se realicen las aclaraciones y se subsanen los errores mencionados en la consideración segunda del informe jurídico de 20 de noviembre de 2015:*

- *En distintos apartados de la Memoria (páginas 37, 226) se sigue mencionando el PTE-21 como vigente en el ámbito del Veril, debería completarse con la alusión al Decreto 358/2015, de 9 de noviembre de 2015.*

Se han corregido los apartados en los que se mantenía el PTE-21 como planeamiento vigente, actualizándolos con la mención de la suspensión del mismo mediante el Decreto 358/2015.

- *Con respecto al Plan de Etapas y Programa de Actuación, tanto en la Memoria (páginas 291 y 298) como en el Estudio Económico y financiero aparecen en blanco el tercer y cuarto año de la primera fase o primer cuatrienio.*

No se trata de un error, pero al objeto de aclarar el texto justificativo del apartado 11.2.5, se completa la explicación de las etapas, quedando de la siguiente manera:

*“las obras de urbanización se programan en única etapa en un año de duración. La descripción de la esta es la siguiente:*

- *Redacción del convenio de gestión concertada y el proyecto de urbanización en el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor del presente PMM.*
- *La ejecución tiene una duración total de 1 año, a contar desde la aprobación del correspondiente proyecto de urbanización, que desarrollará la urbanización en su totalidad.*
- *Se establece, asimismo un plazo máximo de cuatro años desde la recepción de la urbanización para la solicitud de licencias de edificación.*

*Las obras de edificación se realizarán en dos etapas:*



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

- *Primera etapa: parque temático con un plazo de ejecución de 2 años, **dentro del primer cuatrienio.***
- *Segunda etapa: establecimiento de alojamiento turístico en un plazo de 4 años desde finalización de la primera etapa."*
- *En la página 262 de la Memoria se menciona un esquema de la red peatonal con un cuadro de foto que está vacío –no figura-.*

Se ha revisado y subsanado.

- *Ajustar el índice de la Normativa, no coincide con el paginado.*

Se ha ajustado el índice y el texto, para que coincidan las referencias.

Asimismo, se deja constancia de que en el informe jurídico se condicionaba la aprobación del PMM a lo siguiente:

- *Se solicite al Registro de la Propiedad certificación comprensiva de la identidad de todos los propietarios o titulares de otros derechos reales sobre las fincas afectadas durante los cinco años anteriores a la iniciación del procedimiento de aprobación del Plan de Modernización que conforme a su resolución de inicio es el 11 de diciembre de 2014.*

Se ha remitido con fecha 23 de noviembre de 2015 a la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad la Certificación Registral, donde se hacen constar las distintas inscripciones de la finca objeto de este Plan de Modernización, para que sea incorporada al expediente administrativo.

Asimismo, consta en el expediente que la propia Viceconsejería de Política Territorial solicitó al Registro la misma Certificación el 25 de noviembre de 2015.

- *Se incorpore a este expediente la Memoria justificativa que acompañó a la propuesta que sirvió de base a la declaración del carácter estratégico del Parque Acuático conforme lo señalado en "el Acuerdo por el que se declara el interés estratégico de determinadas inversiones, a los efectos previstos en la Ley 3/2015, de 9 de febrero, sobre tramitación preferente de inversiones estratégicas para Canarias" publicado en el BOC de 15 de septiembre de 2015.*

Se ha remitido a la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad el escrito presentado por la entidad Loro Parque S.A. a la Presidencia del Gobierno de Canarias, para solicitar la declaración de interés estratégico del proyecto de Parque Temático, así como la Memoria Económica del mismo, con Registro de Entrada en el Gobierno de Canarias, de fecha 28 de abril de 2015, para que sea incorporada al expediente administrativo.

8. *Se subsanen las consideraciones recogidas en el informe técnico de fecha 20 de noviembre de 2015, que consta en el expediente, con la salvedad de la observación recogida en el apartado 7 "errores materiales" relativa a los logos de las fichas, que se tendrá por no puesta.*

El **informe técnico**, emitido en fecha 20 de noviembre de 2015, se emite con carácter condicionado a la subsanación de las siguientes cuestiones:

1. *Si bien se ha incorporado un apartado con los informes y alegaciones recibidas con anterioridad a la comisión de valoración, se deberán incorporar, en el mismo sentido y de cara a su justificación, los informes emitidos y las alegaciones recibidas con posterioridad a dicha comisión.*
  - Se ha incorporado al apartado 3.2.6 de esta Memoria el informe emitido por la Viceconsejería de Infraestructura y Planificación del Gobierno de Canarias, Dirección General de Infraestructura Viaria, de fecha 14 de mayo de 2015, así como su toma en consideración.
  - Se ha incorporado en el apartado 3.2.6 el informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, de fecha 29 de mayo de 2015 (Registro de Salida 1 de junio de 2015), el cual ha informado favorablemente la documentación presentada.
  - Se ha incorporado el informe del Consejo Insular de Aguas de fecha 8 de mayo de 2015, así como su toma en consideración
  - Se ha incorporado informe del Ministerio de Fomento, Secretaría General del Transporte, Dirección General de Aviación Civil, de fecha 5 de mayo de 2015 que concluye que se ha comprobado que el ámbito del presente Plan no se encuentra afectado por las servidumbres aeronáuticas ni acústicas del Aeropuerto de Gran Canaria.
2. *De acuerdo con el informe emitido por el Consejo Superior de Aguas, de fecha 7 de mayo de 2015, en la actuación PB8 se deberá tener en cuenta la existencia de las tres obras de paso existentes de la carretera GC-1 para asegurar que ésta actuación no afectará al correcto funcionamiento hidráulico de las mismas y a las aportaciones que a través de ellas llegan a la canalización propuesta para la construcción del citado Parque se pueda realizar sin problema. Por ello, se estima necesario incorporar esta exigencia a la ficha normativa de dicha actuación.*

Si bien se había estimado esta consideración, en el transcurso de la sesión de 26 de noviembre de 2015 de la COTMAC, se acordó eliminar esta actuación del PMM, por lo que al desaparecer la ficha de la actuación, no procede esta consideración.

3. *El informe emitido por la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación, de fecha 14 de mayo de 2015, en relación a la actuación PB8, informa en sentido condicionado a la incorporación en el documento definitivo de lo siguiente:*

*"Conforme a lo dispuesto en el artículo 2.B del Decreto 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional, es competencia exclusiva del Cabildo de Gran Canaria el uso y defensa de esas carreteras y por consiguiente el otorgamiento de autorización para el ajardinamiento propuesto del terraplén de la autopista GC-1".*



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

Si bien se había estimado esta consideración, en el transcurso de la sesión de 26 de noviembre de 2015 de la COTMAC, se acordó eliminar la actuación PB8 del PMM, que era la que afectaba a una carretera de interés regional, por lo que al desaparecer la ficha de la actuación, no procede esta consideración.

4. *En el apartado 10.3.1 "PB2 Plaza de acceso al parque temático" de la Memoria (pág. 259) no se ha actualizado las modificaciones introducidas en esta zona, ya que tanto la descripción como la imagen corresponden a la ordenación pormenorizada anteriormente prevista.*

Se ha completado la descripción y se ha actualizado la imagen del apartado 10.3.1

5. *En el apartado 2.3 del Estudio Económico, en cuanto a la intervención PB8, no se señala la administración que correrá a cargo con la adecuación del margen de la GC-1, ya que sólo advierte que conlleva movimientos de tierras y vegetación, sin embargo, es la única intervención que tiene asignado el coste de las obras (220.000€). Para el resto de intervenciones sí que se especifica cuáles son a cargo del promotor y cuáles están incluidas en el PMM en vigor.*

Si bien se había estimado esta consideración, en el transcurso de la sesión de 26 de noviembre de 2015 de la COTMAC, se acordó eliminar esta actuación del PMM, por lo que desaparece del Estudio Económico Financiero y del resto del documento.

6. *Se deberá actualizar el apartado 9.5.3 Transporte público en ferrocarril, del EMU, ya que no se cita la suspensión en el ámbito de actuación (Decreto 358/2015) de las determinaciones del PIOGC y del PTE-21, sino que se sigue visualizando el trazado propuesto por el PTE-21 en el tramo suspendido.*

Se han corregido los apartados en los que se mantenía el PTE-21 como planeamiento vigente, actualizándolos con la mención de la suspensión del mismo mediante el Decreto 358/2015.

7. *Corregir los errores materiales señalados en el informe.*
  - a. *En el apartado 11.3 de la Memoria se desarrolla el cuadro del Plan de Etapas donde los años 3 y 4 están en blanco debiendo establecer la ejecución del Parque Temático, tal y como se señala en el apartado 11.2.5.*

No se trata de un error, pero al objeto de aclarar el texto justificativo del apartado 11.2.5, se completa la explicación de las etapas, quedando de la siguiente manera:

*"las obras de urbanización se programan en única etapa en un año de duración. La descripción de la esta es la siguiente:*

- *Redacción del convenio de gestión concertada y el proyecto de urbanización en el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor del presente PMM.*

Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

- *La ejecución tiene una duración total de 1 año, a contar desde la aprobación del correspondiente proyecto de urbanización, que desarrollará la urbanización en su totalidad.*
- *Se establece, asimismo un plazo máximo de cuatro años desde la recepción de la urbanización para la solicitud de licencias de edificación.*

*Las obras de edificación se realizarán en dos etapas:*

- *Primera etapa: parque temático con un plazo de ejecución de 2 años, **dentro del primer cuatrienio.***
  - *Segunda etapa: establecimiento de alojamiento turístico en un plazo de 4 años desde finalización de la primera etapa.”*
- b. *El esquema de la red peatonal propuesta, tanto 1 y 2, de elaboración propia aportado en el apartado 10.3.2 "PB5 Red peatonal" no es legible.*

Se corrige.

- c. *El Tomo 3 de Normativa al haber introducido un nuevo punto al artículo 27 se ha desajustado el resto del articulado, es decir, en una página nos encontramos el artículo y su título, y el resto en blanco, debiendo pasar la página para ver su contenido, dificultando la lectura del mismo.*

Se corrige.

9. *Reflejar los coeficientes de ponderación de los usos presentes en el sector (teniendo en cuenta los del Plan General Supletorio de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana sometido a aprobación inicial) y justificar la superficie del sector.*

Se ha procedido a justificar de forma pormenorizado los coeficientes de ponderación y los aprovechamientos en el apartado 11.2.3 de esta Memoria.

En cuanto a la justificación de las superficies, cabe decir que tras aportar el ayuntamiento plano de expropiaciones de la GC-500 con fecha 1 de diciembre de 2015, se ha procedido a ajustar la superficie del sector y en consecuencia la de la parcela P1. En este sentido se ha corregido y ampliado la justificación de las superficies en los apartados 11.2.1 y 11.2.6, además se ha corregido la consideración del informe del ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana en este y otros puntos, aclarándose y justificándose las superficies definitivas.

*SEGUNDO. De conformidad con el artículo 8 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias, la aprobación definitiva corresponderá al Consejo de Gobierno, previo informe de la COTMAC, debiendo darse respuesta razonada a las alegaciones presentadas por los particulares conforme a las contenidas en el documento, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 38 del Reglamento de Procedimientos de instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 mayo.*



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

*TERCERO. Encomendar al Viceconsejero de Política Territorial la verificación, previos los informes correspondientes, del efectivo cumplimiento de las consideraciones expuestas en el presente informe a efectos de su posterior elevación al Consejo de Gobierno, órgano competente para la aprobación definitiva.*

*CUARTO. Notificar el presente acuerdo al Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana y al Cabildo de Gran Canaria.”*

## 4. INFORMACIÓN

### 4.1 Descripción y análisis del núcleo turístico

El Plan de Modernización de Maspalomas Costa Canaria estableció un ámbito extenso configurado a partir de los núcleos urbano-turísticos de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, localizados en el extremo sur de la isla de Gran Canaria, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana.

Con una superficie de 2.276,25 Ha, se extiende longitudinalmente a lo largo de 13,89 km, distancia que separa su extremo oriental (cauce de Cañada del Morrete) del occidental (vía de acceso al puerto deportivo de Pasito Blanco). Su límite septentrional lo constituye la autopista GC-1. Por su parte, la delimitación meridional del ámbito viene dada por el litoral insular, lo que le confiere un desarrollo transversal máximo de 4,58 km.

Dicho ámbito queda incluido en el ámbito de referencia territorial de la presente Plan de Modernización.



Ámbito de referencia territorial del Plan de Modernización de Maspalomas Costa Canaria con sus respectivos sectores.

El núcleo turístico de Maspalomas Costa Canaria tiene su origen como consecuencia del auge experimentado por esta actividad a finales de la década de los sesenta y principio de los setenta. Su localización en la costa sur de Gran Canaria, no es casual, ya que a lo largo de este litoral se localizan algunos de los elementos y espacios naturales más importantes de la isla, como son la actual Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas o las playas de San Agustín, Maspalomas o Playa del Inglés.

En la actualidad el núcleo dispone de unas 80.000 plazas en alta turística, a pesar de haber perdido más de un tercio de las mismas a consecuencia de la residencialización.

El ámbito de estudio de este Plan de Modernización se corresponde con el sector de Playa del Inglés. Abarca desde la desembocadura del barranco de Las Burras, hasta las laderas que limitan la urbanización de Campo Internacional y la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas, y el vial GC-1 que actúa como límite hacia el norte.

El desarrollo urbanístico de dicho sector se explica a través del resultado de una suma de intervenciones parciales sin conexión entre sí, donde ninguna trasciende sus propios límites. La trama urbana se fue conformando desde 1965 hasta 1979 tras la aprobación de sucesivos planes parciales, que no se apoyaron en la idea de planificación previa de conjunto y, por tanto, el resultado ha sido la imagen de piezas autónomas encerradas en sí mismas, que no plantean una relación operativa o estructural entre ellas.

Su trama urbana es compleja, siendo sus principales vías comerciales y de acceso la Avenida de Tirajana y Avenida de Italia y la Avenida Alféreces Provisionales, siendo éste el único acceso rodado hasta la principal playa del ámbito. Se caracteriza por el predominio de la oferta extrahotelera de notable altura y densidad sobre la hotelera, la cual se ha visto afectada en los últimos años, al igual que ocurre en el resto del núcleo, por el fenómeno de la residencialización, que se ha dado aproximadamente en un 22% de los establecimientos de alojamiento. Cuenta con un importante número de centros comerciales, dedicados en su mayor parte a la actividad hostelera y de ocio, presentando generalmente una imagen deteriorada y obsoleta.

#### **4.1.1 Descripción de los ámbitos del Plan para la modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana.**

##### **Ámbito de referencia territorial**

El ámbito de referencia territorial del presente PMM coincide con la zona turística Litoral Sur, establecida en el PIO GC y PTEOTI, (en este ámbito se encuentra incluido el del PMM de Maspalomas Costa Canaria).

##### **Ámbito de estudio**

El ámbito de estudio coincide con la urbanización de Playa del Inglés. Se delimita al norte por la autopista GC-1. Al sur, el límite lo marcan los deslindes tanto del dominio público marítimo terrestre (en la zona de El Veril) y de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas (en la zona de la propia Playa del Inglés). Al este, el barranco del Toro es el límite natural divisorio con San Agustín, y al oeste, una escarpada ladera se encarga de separar este sector y el de Maspalomas.



### **Ámbito de actuación**

El ámbito de actuación es el que define el suelo urbanizable no programado “El Veril” del PGO en vigor y el viario (en los tramos de la autopista GC-1 y carretera GC-500 colindantes).

El equipamiento se encuentra dentro del ámbito de actuación, que es de marcado carácter longitudinal, surge de manera residual como la franja de terreno resultante entre los trazados de la GC-1 y la GC-500, desde el Barranco del Toro, en el límite entre San Agustín y la urbanización Bellavista hacia el oeste.

El equipamiento queda delimitado al norte por la GC-1, al sur por la GC-500 y por el límite septentrional del Plan Parcial “El Veril”, al este por el enlace de Las Burras con la GC-1, y al Oeste por los límites del núcleo de Bellavista. Su forma preeminentemente orgánica es el resultado de su delimitación a través de elementos de trazado curvo de los dos principales viarios de la zona.

## **4.2 Análisis ambiental.**

El análisis ambiental supone abordar el estudio de las características del sistema natural y del patrimonio cultural del ámbito de actuación del Plan, basado en un inventario de las mismas y en una interpretación de su funcionamiento. Por tanto, se trata de conocer los elementos y procesos naturales que se presentan en el territorio, así como las características de sus bienes culturales.

### **4.2.1 Características y delimitaciones espaciales de las variables ambientales.**

En un primer análisis del ámbito de actuación del Plan, destaca su escasa altitud (sólo alcanza los 70 m. aprox. en la autopista GC-1), y una variabilidad clinométrica provocada por las diferencias de cota preexistentes, de modo que aparece un fondo de barranco (Barranco de La Maleza), situado a una cota inferior con respecto a una terraza fluvial (la que conforma Maspalomas) y a un macizo (Amurga), del cual en el ámbito aparecen superficies culminantes residuales que también influyen en las variaciones clinométricas que se aprecian. Otro aspecto a tener en cuenta en esta variable son las escombreras y movimientos de tierras existentes en prácticamente todo el ámbito, las cuáles provocan importantes oscilaciones en los valores de pendiente, de manera que son frecuentes las zonas con una pendiente superior a los 27°.

#### **4.2.1.1 Geología y Geomorfología.**

La geología del ámbito de actuación se caracteriza por materiales antiguos de naturaleza fonolítica, tratándose de materiales diferenciados correspondientes a las etapas finales del Ciclo I de Gran Canaria (Mioceno Superior), con una antigüedad en torno a los 10-12 m.a.<sup>1</sup> depositados a partir de coladas viscosas de una gran magnitud, que a tenor de los paquetes lávicos aún pueden distinguirse y donde además, pueden alcanzar potencias de más de una decena de metros, observándose materiales fragmentarios en las bases de las coladas.

---

<sup>1</sup> Las dataciones realizadas por Mc Dougall y Schmincke al sur del ámbito, justamente en las laderas orientales del barranco de Fataga, barajan edades de entre 12'2 y 11 m.a.





Por otro lado, existen depósitos torrenciales localizados comúnmente en los principales barrancos de la isla, preferentemente en los orientados al sur y cerca de sus desembocaduras. En general, el proceso de transporte ha tenido escaso recorrido, siendo las cuencas hidrográficas de magnitudes próximas a los 10 kilómetros y estando siempre circunscritas al macizo de Amurga.

En el ámbito de actuación podemos apreciar este tipo de litología en las cotas más elevadas, correspondiéndose con el este y oeste de dicho ámbito, en los promontorios rocosos.



Fonolitas en el ámbito de actuación. Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).

Desde el punto de vista geomorfológico, cabe destacar en el ámbito de actuación el predominio de las geformas erosivas y la inexistencia de las estructurales. Aparecen como geformas erosivas más singulares las superficies culminantes residuales, cauce de barranco amplio, laderas de pendiente moderada y ladera de pendiente elevada con material antrópico, taludes antrópicos y acumulaciones con infraestructura antrópica.



Cauce de barranco amplio (Barranco de La Maleza). Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).

#### 4.2.1.2 Geotecnia.

En base a los análisis geotécnicos se puede determinar las propiedades mecánicas, hidráulicas y de ingeniería, de manera que permite diseñar las cimentaciones para las estructuras tales como, edificios, puentes, centrales hidroeléctricas, etc.



Tomando como fuente la información proporcionada por el gobierno de Canarias, a través del visor de Grafcan, en el área de actuación del presente Plan las unidades del mapa geotécnico y sus respectivos códigos técnicos de la edificación (CTE) son coladas y macizos sálicos (T1), depósitos aluviales y coluviales (T3), rellenos antrópicos y viario.

#### 4.2.1.3 Clima.

El ámbito de actuación posee un clima árido cálido y se caracteriza por una gran sequedad al estar localizado en la costa sur de la isla de Gran Canaria y, por ello, alejado de la influencia directa de los vientos húmedos del noreste, los alisios, y del manto de estratocúmulos que éstos transportan.

La precipitación media es inferior a los 100 mm. anuales y se caracteriza, además, por la existencia de un gran número de años secos, sólo interrumpidos por unos pocos años con lluvias torrenciales. Las precipitaciones se concentran en períodos cortos (10-15 días al año) durante los meses de febrero y noviembre, mientras que junio, julio y agosto son los meses más secos.

La temperatura media anual es de 23,5° C. La cercanía al mar determina altas tasas de humedad, que oscilan entre 71% y 75%, dependiendo del tipo de viento dominante. La nubosidad media es de 259 días despejados al año, 87 nublados y 13 cubiertos, concentrándose estos últimos entre los meses de diciembre y marzo. Los más soleados se registran entre los meses de junio a septiembre (Nadal y Guitián, 1983; Naranjo, 1999).

En relación a los vientos, los estudios realizados hasta la elaboración de esta investigación en los que se procede a la caracterización de este factor, han sido principalmente los de Nadal y Guitián (1983), Martínez *et al.*, (1986), Martínez (1990) y Naranjo (1999). De forma general, estos trabajos indican que en esta área son dominantes los vientos alisios, de NE, aunque sufren una desviación hacia el este por el obstáculo que supone el macizo de la isla. De esta forma se explica que el desplazamiento principal de las dunas se realiza en la dirección NE-SO.

#### 4.2.1.4 Hidrología.

El estudio de los procesos hidrológicos pretender determinar factores como: problemas de cantidad, calidad y disponibilidad de este recurso, además de controlar las inundaciones o la erosión del suelo, entre otros. En base a su influencia en los procesos bióticos y abióticos, así como en los riesgos, supone una variable a tener en cuenta en la ordenación del territorio.

##### Red hídrica

Utilizando el método de Strahler para la clasificación de los barrancos y barranqueras se ha elaborado la red hidrográfica del área de estudio, cuyo principal cometido consiste en determinar zonas con riesgo de avenidas.

En el área de actuación se encuentran barrancos de pequeño recorrido y cuencas de orden secundario en el conjunto insular, con una red más compleja y jerarquizada en el Barranco de La Maleza, donde confluyen los barrancos de Buenavista (orden 2 al llegar al ámbito de actuación), del Cañizo (o Barranco Hondo) y Barranco de La Fuente (o de los Pajaritos), ambos con orden 3 al llegar al ámbito. Se trata de una cuenca pequeña (unos 12'6 km<sup>2</sup>), no relacionada con la red de

barrancos radiales de la isla y de ámbito local circunscrito al macizo de Amurga. Los cauces adquieren orden 4 en un tramo del ámbito de actuación, hasta culminar en las obras de paso situadas en la carretera GC-500, bajo el enlace de Las Burras.

### Caudales

En relación a las subcuencas, las que influyen en el ámbito de actuación del presente Plan se reflejan en el siguiente esquema:



Fuente: Proyecto de Canalización del Barranco de El Veril. Ingeniería técnica canaria S.A. 2014

La adecuada evolución de caudales máximos que puedan esperarse con una determinada probabilidad o período de retorno es de vital importancia a la hora de mitigar riesgos. El método de estimación de los caudales asociados a distintos períodos de retorno depende del tamaño y naturaleza de la cuenca aportante, para cuencas pequeñas (como es el caso del ámbito de actuación) son apropiados los métodos hidrometeorológicos basados en la aplicación de una intensidad media de precipitación en la superficie de la cuenca, mediante una estimación de su escorrentía.

Para la estimación de los caudales que afectan al ámbito de actuación, en el *Proyecto de Canalización del Barranco de El Veril* se han determinado previamente las siguientes variables y métodos:

- Fórmula de cálculo (Método hidrometeorológico). Método racional.
- Tiempo de concentración
- Cálculo de la intensidad media de precipitación de duración el tiempo de concentración



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

- Datos pluviométricos
- Períodos de retorno a considerar en el cálculo de caudales.

Entre los resultados obtenidos, los diferentes caudales de cada subcuenca y los totales son los siguientes:

CAUDALES POR SUBCUENCA (24 HORAS)	
SUBCUENCAS	CAUDAL (LITROS)
Bellavista	31837
A	65687
B	24132
C	11673
D	4813
Total	138140

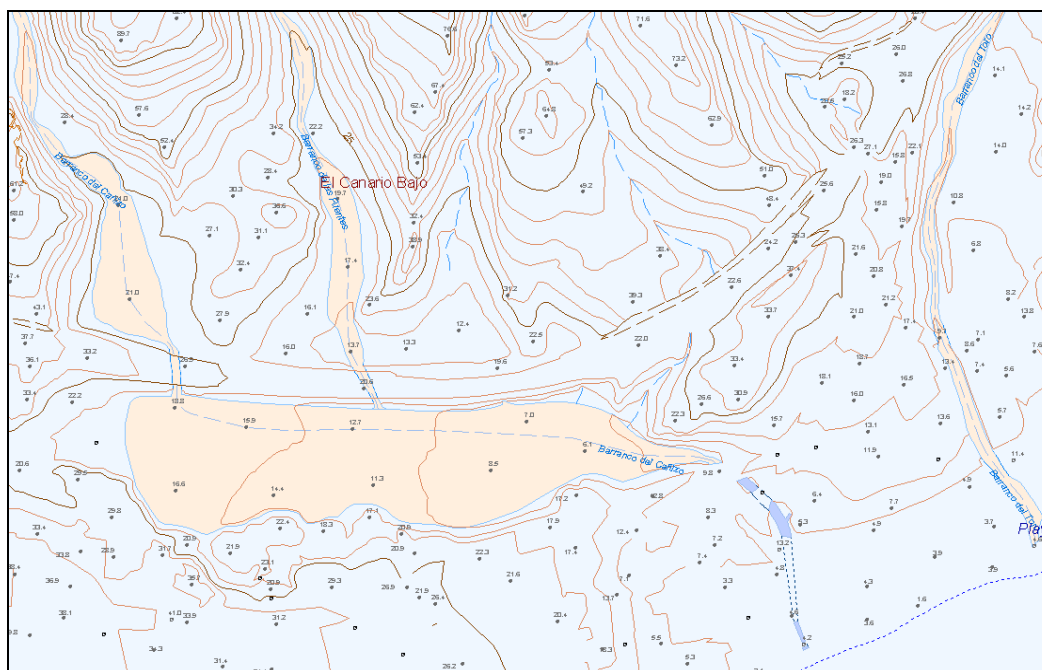
Fuente: Proyecto de Canalización del Barranco de El Veril. Ingeniería técnica canaria S.A. 2014. Elaboración propia

### Infiltración

Según el Plan Hidrológico, el factor de impermeabilidad de las fonolitas no diaclasadas de entre 0'7 y 0'9, descendiendo hasta sólo 0'15-0'30 para los materiales sedimentarios de fondo de barranco. Estas características petrológicas, sumadas lógicamente a las condiciones de pendiente, dan como resultado una concentración del flujo en el cauce y un mayor grado de permeabilidad de este último. El agua percola hasta alcanzar el sustrato fonolítico, que en estos sectores se encuentra a tan sólo 2-5 metros de profundidad, donde se acumula e inicia el proceso de encharcamiento.



El siguiente esquema representa la llanura de inundación del ámbito de actuación:



Fuente: Plan Hidrológico Insular de Gran Canaria. 1999

#### 4.2.1.5 Edafología.

La característica general de los suelos del ámbito de actuación es su avanzado estado de degradación, en buena medida condicionado por la erosión, además de la antropización de los mismos, ya que la continua alteración provocada por diferentes actividades, especialmente por los vertidos, así como la apertura de caminos y pistas de tierra, da como resultado distintas áreas con un valor edafológico muy bajo (suelos desnudos, presencia de cárcavas, escombreras, etc.).

La componente edáfica dominante en la zona son los Aridsoles, por condiciones ecológicas, climáticas y de relieve, ya que al situarse en los tramos bajos del barranco, son los propios depósitos aportados por los mismos los que conforman esta unidad edáfica, constituida por arenas y gravas, de diversa granulometría, de naturaleza eminentemente fonolítica. La capacidad agrológica de estos suelos es baja. La mayor parte de este tipo de suelo se ubica en el cauce de barranco de La Maleza.

Otro componente edáfico en la zona viene derivado principalmente de los afloramientos de coladas fonolíticas, que constituyen Litosoles, los cuáles son un tipo de suelo que aparece en escarpas y afloramientos rocosos, su espesor es menor a 10 cm. y sostiene una vegetación rupícola, de manera que no permite el cultivo, siendo por tanto su capacidad agrológica muy baja. Suelos dispersos por el ámbito de actuación, localizados en superficies culminantes residuales.



En última instancia, y localizados de forma más homogénea en el ámbito de actuación, ya que nos referimos al lecho de los barrancos y barranqueras, aparecen los Fluvisoles, cuyo perfil es de tipo AC, con evidentes muestras de estratificación que dificultan la diferenciación de los horizontes, aunque es frecuente la presencia de un horizonte Ah muy conspicuo. Ubicados en el lecho del barranco de la Maleza.



Fluvisoles en el cauce del Barranco de La Maleza. Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).

Sin embargo, y cómo se comentaba anteriormente, otra componente edáfica de relevancia en el ámbito de actuación son los Antroposoles, tratándose por un lado, de depósitos detríticos caóticos provocados por la acción humana y situados principalmente sobre depósitos de fondo de barranco, constituidos por materiales detríticos, que a su vez están compuestos por arenas y cantos de granulometría variable sin ninguna ordenación interna, que han sido removidos y acumulados en esta zona durante la realización de obras de construcción y/o de infraestructura. La capacidad agrológica de estos suelos es muy baja.

#### 4.2.1.6 Vegetación.

Los condicionantes climáticos en la zona de La Maleza, han permitido el establecimiento de una vegetación propia del matorral xerófilo costero con un alto grado de degradación.

Como se ha comentado, la elevada presión antrópica ha modificado totalmente las comunidades potenciales. El elevado número de impactos ambientales, sobre todo aquellos derivados del acopio de materiales resultantes de obras de edificaciones y de infraestructuras que cubren gran parte del ámbito, han provocado la desaparición o degradación de especies potenciales y ha propiciado la aparición de especies ruderal-nitrófilas, entre las que destaca en el ámbito el rabo de gato (*Pennisetum setaceum*), la cual se encuentra en el *Real Decreto 630/2013, de 2 agosto* (Catálogo español de especies invasoras). Del mismo modo, las áreas ajardinadas anexas a las principales vías que forman parte del ámbito de actuación (GC-500 y GC-1) se han cubierto principalmente por palmeras (*Phoenix ssp.*).

Debido a las reducidas dimensiones del ámbito de actuación y al alto grado de degradación ya comentado, se hace imposible establecer una diferenciación por comunidades, ya que no se

aprecian agrupaciones con una entidad que permita hablar de tal modo, a excepción del matorral de sustitución-herbazal nitrófilo.

Es preciso destacar el predominio de especies con porte arbustivo cuya presencia es consecuencia de la degradación antrópica de la vegetación potencial. Se trata de especies, principalmente ruderal-nitrófilas, que son habituales en los terrenos degradados y removidos, y que por lo general presentan una amplia valencia ecológica.

En relación a las especies nitrófilas, las cuales están muy presentes en el ámbito, y siendo las más destacadas la Rosa de la Virgen (*Fagonia cretica*), el tebete (*Beta patellaris*), la pelosilla (*Parietaria judaica*) y el rabo de gato (*Pennisetum setaceum*) representando la especie que mayor cobertura ocupa en el ámbito, siendo además una de las amenazas más preocupantes para la flora autóctona.

Las especies autóctonas más representativas, y de las que se han observado individuos en el ámbito de actuación son el Tarajal (*Tamarix canariensis*), Balo (*Plocama pendula*), Cardón (*Euphorbia canariensis*), Tabaiba amarga (*Euphorbia regis-jubae*), Verode (*Kleinia neriifolia*) y Salado (*Schizogyne glaberrima*). Por otro lado, cabe destacar las áreas ajardinadas asociadas a los viales y áreas sin vegetación.

En cuanto a las áreas ajardinadas contiguas al viario y en los espacios intersticiales entre las vías, se aprecia un ajardinamiento llevado a cabo principalmente con cuatro especies **autóctonas**, la palmera canaria (*Phoenix canariensis*), el drago (*Dracaena draco*), el acebuche (*Olea europaea*) y la tabaiba amarga (*Euphorbia regis-jubae*). En el caso del ajardinamiento llevado a cabo con especies **alóctonas**, destacan el ficus (*Ficus benjamina*), el pino marino (*Casuarina equisetifolia*), el hibisco (*Hibiscus rosa-sinensis*), la adelfa (*Nerium oleander*), la Buganvilla (*Bougainvillea spectabilis*), el laurel de indias (*Ficus microcarpa*) y el eucalipto (*Eucalyptus globulus*), el aloe (*Aloe ssp.*), el cactus (*Pilosocereus polygonus*), entre otras.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana



Adelfa (*Nerium oleander*) en la imagen izquierda y laurel de indias (*Ficus microcarpa*), en la imagen derecha. Ambas en la zona ajardinada de la carretera GC-500. Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).

#### 4.2.1.7 Fauna.

La clasificación inicial, está dividida entre vertebrados e invertebrados, dentro de este último que es el más numeroso, nos encontramos grupos como los moluscos, artrópodos etc. La gran diversidad de los invertebrados y las aves, viene definida por la variedad de hábitats, constituyendo los artrópodos el grupo más numeroso y con mayor riqueza endémica, seguido por los moluscos. Los reptiles están representados por el lagarto tizón o de Gran Canaria (*Gallotia stehlini*), las lisas (*Chalcides sexlineatus*) y salamanguera (*Tarentola boettgerii*). Estas especies están distribuidas en la práctica totalidad del ámbito de actuación. En cuanto a las aves, el grupo más numeroso en lo que a diversidad se refiere, tras el trabajo de campo realizado se han detectado especies como la abubilla (*Upupa epops*), el mirlo (*Turdus merula*), pico de coral (*Estrilda astrild*), el canario de monte (*Serinus canarius*), la tórtola (*Streptopelia turtur*), el vencejo unicolor (*Apus unicolor*), y la paloma bravía (*Columba livia*).



Paloma bravía (*Columba livia livia*). Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).



Pero además, y debido a las características del entorno no se descarta la posible presencia de ejemplares de especies relevantes como el bisbita caminero (*Anthus berthelotii*), la curruca tomillera (*Sylvia conspicillata*) el cernícalo (*Falco tinnunculus*), etc.

#### 4.2.1.8 Calidad visual del paisaje.

La evaluación de esta variable se basa en el estudio del territorio mediante unidades de paisaje previamente establecidas, en las que se tienen en cuenta, por un lado la calidad visual del paisaje intrínseca de cada unidad, considerándose el nivel de integración de las actuaciones humanas presentes en el territorio (edificaciones, viales y espacios libres); y por otro lado la calidad visual extrínseca del paisaje de cada unidad, en donde se aprecia la variable de fondo escénico, es decir, de qué manera el paisaje estudiado se ve influenciado por el paisaje circundante, positiva o negativamente.

Las distintas tipologías de unidades de paisaje que se dan en el área analizada se dividen en tres grandes grupos:

- Paisaje con predominio de infraestructuras: son unidades de carácter lineal y superficie, que están conformadas por los grandes ejes y áreas que articulan la funcionalidad del espacio urbano, canalizando los flujos principales.
- Paisaje con elementos naturales y visible transformación antrópica: son aquellas unidades que presentan características áreas periurbanas de transformación en contraposición al medio urbano construido.
- Paisaje de áreas periurbanas de transformación: son todas aquellas unidades que tienen características transformadas muy marcadas y se pueden diferenciar claramente de las antropizadas.

Por el contrario, la valoración de la calidad visual intrínseca estará sujeta a modificaciones conforme se trate de evaluarla en el espacio edificado, en el soporte relacional o en el espacio con dominio de elementos naturales:

En función de los resultados obtenidos con el análisis del total de las unidades de paisaje, cabe destacar que más de la mitad de las mismas poseen una calidad visual “baja”, ocupando un 56% del territorio. El 22% está ocupado por unidades de calidad visual “muy baja” (las compuestas únicamente por escombreras) y el 15% “media”. El 4% de la superficie restante corresponde a una valoración “alta”, destacando su baja representatividad con respecto a la demás categorías, se trata de sólo una unidad de paisaje, y corresponde con el área ajardinada principalmente con palmeras (*Phoenix ssp.*) contigua a la GC-1. El tratarse de un área de transformación periurbana, con numerosos impactos derivadas de las construcciones de infraestructuras y edificaciones, reduce notablemente la calidad visual global del ámbito.

Otro de los factores que también ha supuesto una causa de la baja calidad visual del ámbito ha sido la escasa valoración aportada por la calidad visual extrínseca, que se justifica por la presencia de viarios y actuaciones antrópicas, en muchos casos escasamente integradas, siendo el macizo de Amurga el único elemento que aporta calidad extrínseca.



#### 4.2.1.9 Características paisajísticas del lugar desde los puntos de vista más frecuentes.

El resultado obtenido tras aplicar la metodología, se expresa en el plano de información I03-11 Cuencas visuales. Dicho resultado se obtiene aplicando un eje visual a través de la GC- 1, que nos permite, desde una cota más elevada, visualizar la mayor parte del ámbito de actuación con cierta claridad.

Tanto desde la carretera GC-500 como de la autopista GC-1, observamos una amplia perspectiva del ámbito de actuación, siendo las diferencias de cota con respecto a gran parte del mismo el factor fundamental para explicar la amplia visibilidad que posee desde ambos viarios.

Las únicas limitaciones en la visibilidad del ámbito son provocadas en algunos puntos por determinados elementos que suponen una barrera visual, los cuáles son el promontorio rocoso del este del ámbito de actuación, el caserío canario contiguo a la carretera GC-500, y determinadas zonas cubiertas por taludes o escombreras, principalmente al oeste del ámbito de actuación.

#### 4.2.1.10 Categorías de protección.

En el ámbito de actuación del presente Plan de modernización no aparece ninguna de las figuras de protección mencionadas anteriormente, de manera que sólo en las proximidades aparecen áreas con tales figuras.

En un entorno cercano al ámbito de estudio aparece el Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur, de 192,0 hectáreas, donde abundan los charcos de aguas someras producto de las variaciones de marea y acúmulos de agua de lluvia, que juegan un papel muy importante en la alimentación de aves limícolas, junto a charcas artificiales de salinas. También es declarado Área de Sensibilidad Ecológica y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), denominada *Juncalillo del Sur*, y con el código *ES0000112*.

En las proximidades del ámbito de estudio, aparecen varias Zona de Especial Conservación (ZEC), la más próxima es la denominada “Sebadales de Playa del Inglés”.

#### 4.2.1.11 Patrimonio cultural.

Para la elaboración de este apartado se han consultado los distintos catálogos y la carta disponible a nivel municipal e insular, así como el trabajo de campo realizado para la elaboración del presente Plan, es necesario destacar que algunas fuentes se encuentran en proceso de actualización, por lo que su aprobación podría modificar lo que a continuación se expone:

En el ámbito de actuación del presente Plan se encuentran elementos con valor etnográfico. Aparece un caserío canario situado al borde de la carretera (GC-500) que discurre al sur del área de actuación, y que se encuentra incluida en la carta etnográfica. Se compone por una construcción de piedras, lajas y barro.

Además, dentro del espacio existen restos de acequias e infraestructuras de distribución de agua para riego poco visibles, que en la actualidad se encuentran en desuso por la utilización de nuevos sistemas como es el riego por goteo, etc.



Imagen del caserío canario y del horno semiderruido anexo.

Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).

#### 4.2.1.12 Riesgos.

El concepto de riesgo natural hace referencia a la posibilidad de que suceda un evento, impacto o consecuencia ambiental adversa que genere una situación de peligro para la población y/o para sus bienes. De manera que la existencia de un riesgo implica una "situación potencial" de accidente que puede generarse.

Este Plan recoge este apartado de prevención de riesgos, que sin pretender ser una “Evaluación de Riesgos” en toda regla, pues se entiende que corresponde a otro tipo de documentos el realizar estas valoraciones y evaluaciones, pretende aportar un somero análisis aproximativo y predictivo de los distintos riesgos, en particular de aquellos de origen natural que pueden afectar al ámbito de estudio.

Los riesgos originados por inundaciones o avenidas de agua, son el resultado principalmente por lluvias intensas y/o torrenciales. La Maleza y el barranco del Cañizo constituyen áreas con riesgo probable de inundación, dado que en esta zona vierten los barrancos de Buenavista, de las Fuentes, de Pajaritos, el Cañizo y la presa del Canario entre otros, por lo que tanto en su cruce con la GC-500 como en su desembocadura en El Veril se generan desbordamientos de las aguas afectando a las edificaciones cercanas, de manera que en las últimas décadas se han constatado episodios adversos de este tipo.

Este riesgo se estima con probabilidad alta y magnitud inmensa, sobre todo en la estación invernal. Constituye el principal factor de riesgo a tener en cuenta en el área de actuación debido a la inexistencia de una infraestructura eficiente encaminada a mitigar este riesgo.

A este respecto, la obra adscrita al proyecto de ejecución denominado “Canalización del barranco El Veril”, prevé la reciente construcción de una canalización que mitigará este riesgo, habiendo estudiado con más profundidad los procesos hidrológicos que afectan al ámbito de actuación.



Por lo general, los escarpes pronunciados inducen riesgos por desprendimientos y/o deslizamiento de rocas, ya sea sólo por gravedad u originados por la combinación de ésta y factores meteorológicos adversos, apreciándose en el área de estudio procesos de meteorización física o química que podrían generar efectos negativos.

Las grandes escombreras generados por las obras de las carreteras (GC-1 y GC-500), así como las zonas de acopio de material derivado de labores de desmonte y obras, son los que puedan registrar casos de deslizamientos o desprendimientos debido al carácter deleznable de los materiales que los componen, siendo las zonas con una pendiente superior a los 27º las que poseen potencial para generar este riesgo, encontrándose estas principalmente el sur del ámbito de actuación, próximas a la carretera GC-500.

Con respecto al riesgo eólico, los componentes dominantes son también las que traen los vientos más fuertes, que rondan velocidades medias en torno a los 37 km/h., en cuanto a los datos elevados, se aprecia que en el último año se han registrado en varias ocasiones velocidades del viento superiores a los 60 km/h.

Se ha establecido que toda el área de actuación es susceptible de verse afectada por dicho fenómeno, con una probabilidad de ocurrencia alta y con una magnitud moderada, en base a ello las actuaciones que se lleven a cabo deberán establecer medidas con el fin de mitigar los riesgos sobre la población.

Por otro lado, entro los riesgos tecnológicos, destacan los asociados a las torretas existentes en el área de actuación, teniendo como única probabilidad la de caída, de manera que supone un riesgo, que para el presente documento se ha estimado con “probabilidad de ocurrencia baja y magnitud inmensa”, por lo que habrá de tenerse en cuenta para reducir su posible afección.

Asociado a la torreta anterior, en el área de actuación aparece una línea de alta tensión, que además de su probabilidad de caída y su consecuente riesgo para la población, estas infraestructuras causan además una considerable mortalidad por colisión a muchas especies de aves, que según cálculos de las ONG “centenares de miles de aves mueren cada año electrocutadas en los tendidos eléctricos en España.

Aludiendo a las Directrices de Ordenación General 3 y 50, cabe destacar que recientemente se ha publicado en el visor de Grafcan (Gobierno de Canarias), entre otros medios, el proyecto denominado “Prevención de Riesgos Naturales y Tecnológicos en la Planificación Territorial y Urbanística – RIESGOMAP”, el cuál se ha llevado a cabo con un nivel de detalle inadecuado para determinados riesgos concernientes al ámbito de actuación del presente Plan, siendo dichos tipos de riesgo analizados en el presente Plan y expuestos anteriormente.

Sin embargo, hay otros que aunque su escala sea mayor por la casuística que presentan, sus resultados podrían aplicarse al ámbito de actuación, por tanto, **otros riesgos naturales** que pueden afectar al ámbito de actuación son los riesgos de tipo sísmico, volcánico y forestal, que según dicho estudio suponen un “Muy bajo” riesgo en la totalidad del ámbito de actuación.

#### 4.2.1.13 Impactos preexistentes.

El resultado del trabajo de campo ha sido la elaboración de un inventario de los principales impactos que afectan a los diferentes elementos naturales y paisajísticos. La caracterización de estos impactos viene determinada por los siguientes impactos:

##### **Impactos de edificación:**

La zona presenta varias ruinas edificatorias, la mayoría tratan de infraviviendas, las cuales presentan, entre otros elementos, palets de madera, chapas, bidones, etc. Generando un considerable impacto al lugar, otras en cambio se tratan de antiguos almacenes, cobertizos abandonados, que reflejan también un claro impacto en el paisaje. Dichas ruinas se localizan al este del ámbito de actuación, con una significación superficial escasa.



Infraviviendas en el ámbito de actuación.

Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).

Se encuentra un caserío canario situado al borde de la carretera que discurre al sur del área de estudio (Bco. de la Maleza), que se encuentra catalogado, sin embargo se encuentra en un estado de deterioro significativo, que es lo que se ha considerado cómo impacto, al ser una pérdida de patrimonio cultural. Este patrimonio arquitectónico se localiza al sur del ámbito, con una significación superficial escasa.

##### **Impactos de infraestructuras**

Infraestructuras como las torretas y las líneas de alta tensión contribuyen al detrimento de la zona. Existen dos torretas que están localizadas al este del ámbito con sus respectivas líneas de alta tensión, con una significación superficial mínima. Constituyen un impacto a tener en cuenta los corredores de líneas de alta tensión que atraviesan toda la zona ya que son perfectamente visibles desde muchos puntos del territorio, (al no ir soterrados). Se trata de cables trifásicos con soportes metálicos de alta incidencia paisajística. Además, existe el lógico impacto derivado del propio vuelo del cableado.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

Zonas con deficiente concentración de luminarias y/o nivel de iluminación bajo o sin iluminación. Este tipo de impacto es apreciado principalmente en el callejón situado entre la Avda. de Tenerife y la carretera GC-500, con una significación superficial del 25% del área total.

Aquellas aceras con presencia de grietas y/o materiales que aporten estética al entorno. En tramos, tales como el que transcurre a partir de la Calle Escorial hasta el final del ámbito de actuación por la GC-500 y también las aceras de la calle El Escorial.

Se han establecido aquellas vías que no cumplen con el *Decreto 227/1997*, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación. Este tipo de impactos se aprecia en las pasarelas existentes en el ámbito de actuación, las cuáles no poseen zona de espera, además en algún tramo de la carretera GC-500 y en algunos puntos de los enlaces existentes también se aprecian deficiencias en las zonas peatonales (falta de pasos de peatones, inexistencia de vallado, etc.). Este impacto tiene una significación superficial moderada.

En el principal enlace del ámbito de actuación, el que aparece en la parte más al este, donde se ubica la gasolinera, la señalización es inadecuada, puesto que la orientación que aporta al tráfico es escasa, pudiendo ocasionar accidentes y desvíos innecesarios de vehículos.

La segmentación del territorio dificulta la dispersión y expansión de la vegetación en general, y de manera muy similar esta fragmentación afecta a los ejemplares faunísticos; ya que muchos ven obstruida su movilidad. Estas premisas disminuyen su relevancia a este respecto en ámbitos urbanos, donde la problemática que suponen está relacionada principalmente con aspectos como ruidos, contaminación, falta de accesibilidad, etc. En el ámbito de actuación se corresponde con la carretera municipal GC-500, con una significación superficial del 25% con respecto al área total, mientras que la autopista GC-1 no ha sido tenida en cuenta dada la lejanía respecto al núcleo turístico.

### **Impactos de espacios no ocupados**

Encontramos depósitos de cantos, que son traídos por el barranco, y luego son acumulados en lugares concretos al borde de los cauces. No generarían un impacto tal si estos fueran distribuidos de manera dispersa por el territorio formando pedregales naturales. Tiene una significación superficial escasa, ubicado en cauce de barrancos.

La zona ha sido utilizada, sobre todo a partir de las obras de la carretera, como lugar donde se realizan vertidos de materiales y tierras de desecho incontrolados, provocando que la estructura natural del mismo haya sufrido grandes modificaciones, creando un impacto paisajístico considerable.

En última instancia, entre las escombreras destaca la presencia de residuos sólidos urbanos, los cuáles agravan la problemática que estas generan.

Destaca sobremanera el rabo de gato (*Penicetum setaceum*), la cuál abarca gran parte del ámbito de actuación. Además, hay presencia de otras especies invasoras, pero localizadas de manera más puntual cómo las tuneras (*Opuntia dilleni ssp.*) o el tabaco moro (*Nicotina glauca*), especies que se adaptan muy rápidamente a las condiciones que ofrece este tipo de zonas desplazando a especies propias del piso bioclimático en el que se encuentra el ámbito de actuación.



Rabo de gato (*Pennisetum setaceum*). Fuente: Trabajo de campo de la presente Revisión. Agosto (2014).

Por otro lado, se considera un impacto, los taludes generados principalmente por la acumulación de materiales residuales de obras de infraestructuras y edificaciones, que están compuestos por materiales heterométricos, de manera que los de diámetro más reducido son susceptibles de quedar en suspensión por la acción eólica; además de afectar negativamente a la biocenosis de especies florísticas y faunísticas.

También, en la zona que se encuentra más al este del ámbito de actuación presenta una gran proporción de suelo desnudo, el cual está produciendo que la actividad erosiva aumente, de forma que se pierdan cantidades importantes de sustrato. La huella de dicha actividad erosiva, es la presencia en el terreno de cárcavas formadas a partir de la escorrentía superficial.

Por último, es muy frecuente la apertura de pistas y caminos, especialmente dentro del ámbito de estudio. La red de pistas de tierra es densa en todo el ámbito y, aunque en algunos casos, estos caminos obedecen a la necesidad de facilitar los accesos rodados a las obras de fábricas destinadas a la canalización de los barrancos, utilizado también por los transeúntes, no son pocas las ocasiones en que las pistas generan impactos indeseados.



Pista de tierra junto al barranco de La Maleza. Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).



### **Impactos de contaminación**

A este respecto también destaca la presencia en el sector oeste del ámbito, con una significación superficial escasa, de aguas fecales, las cuáles son el resultado de la ruptura de la red de alcantarillado, con una. Generan contaminación por infiltración de aguas residuales no tratadas, las cuáles contienen contaminantes que generan “contaminación difusa” (*Solano Marín, AM. 2005*), la cual está causada generalmente por el transporte de sustancias contaminantes, tanto solubles como particuladas. Pueden ser metales pesados, sustancias acidificantes, sobrecarga de nutrientes (eutrofización), etc.

A modo de conclusión, hay que señalar que la zona de estudio registra gran variedad de impactos en relación al reducido espacio que ocupa con respecto al ámbito de referencia territorial debido a la alta presión antrópica existente.

El hecho de estar situado el ámbito de actuación en las proximidades de un núcleo turístico de relevancia, por normal general, conlleva a que los impactos sean más numerosos y de mayor magnitud, de manera que ha sido utilizado principalmente como escombrera en la construcción de las infraestructuras y edificaciones próximas, siendo este impacto junto a la presencia de especies invasoras que tapizan amplias zonas, los más característicos.

#### **4.3 Análisis socioeconómico del área.**

En este epígrafe se estudian los aspectos demográficos, sociales y económicos del área. Estos datos se encuentran ya recogidos y estudiados de manera pormenorizada en el PMM Maspalomas Costa Canaria que se encuentra en vigor, tanto en el ámbito insular como en el municipal, por lo que en el presente Plan se asume dicho contenido y no se procede a su estudio.

#### **4.4 Análisis de los usos.**

El ámbito del presente Plan de Modernización se ve afectado por diversos instrumentos de ordenación, por lo que se estudiarán los usos propuestos en cada uno de ellos teniendo en cuenta las escalas de los diferentes ámbitos que definen este documento: el ámbito de referencia territorial, el ámbito de estudio y el ámbito de actuación.

Los instrumentos de ordenación que afectan a dichos ámbitos son:

- Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de San Bartolomé de Tirajana “Maspalomas Costa Canaria” (PMM) aprobado en 2013.
- Plan General de Ordenación Urbana de San Bartolomé de Tirajana (PGO), aprobado en 1996.
- Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO), aprobado en 2010.
- Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Gran Canaria (PTEOTI-GC), aprobado en 2013.



Asimismo, una pequeña parte del ámbito de actuación está afectada por el Plan Territorial Parcial Para la Regeneración y Estructuración del Espacio Consolidado de Playa del Inglés (PTP-8) aprobado en 2012.

Además, coincide casi en su totalidad con el ámbito del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Espacio entre la GC-1 y la GC-500 en San Bartolomé de Tirajana (PTP-09); sin embargo, aunque se considerará lo propuesto en el mismo, al no tener aprobación definitiva no será vinculante.

Se tendrá en cuenta, por último, lo estipulado por el Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21) a su paso por el ámbito de actuación.

#### 4.4.1 Usos globales.

##### Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de San Bartolomé de Tirajana “Maspalomas Costa Canaria” (PMM)

El PMM hace un estudio de los usos globales que se dan en el ámbito de referencia territorial, que engloba el uso turístico, el ambiental, el residencial, el terciario, los comunitarios y los de infraestructuras.

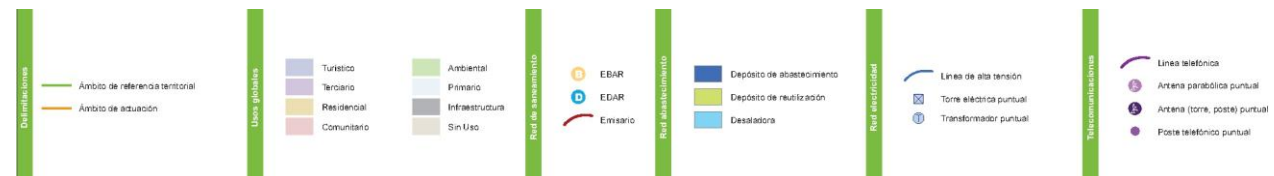
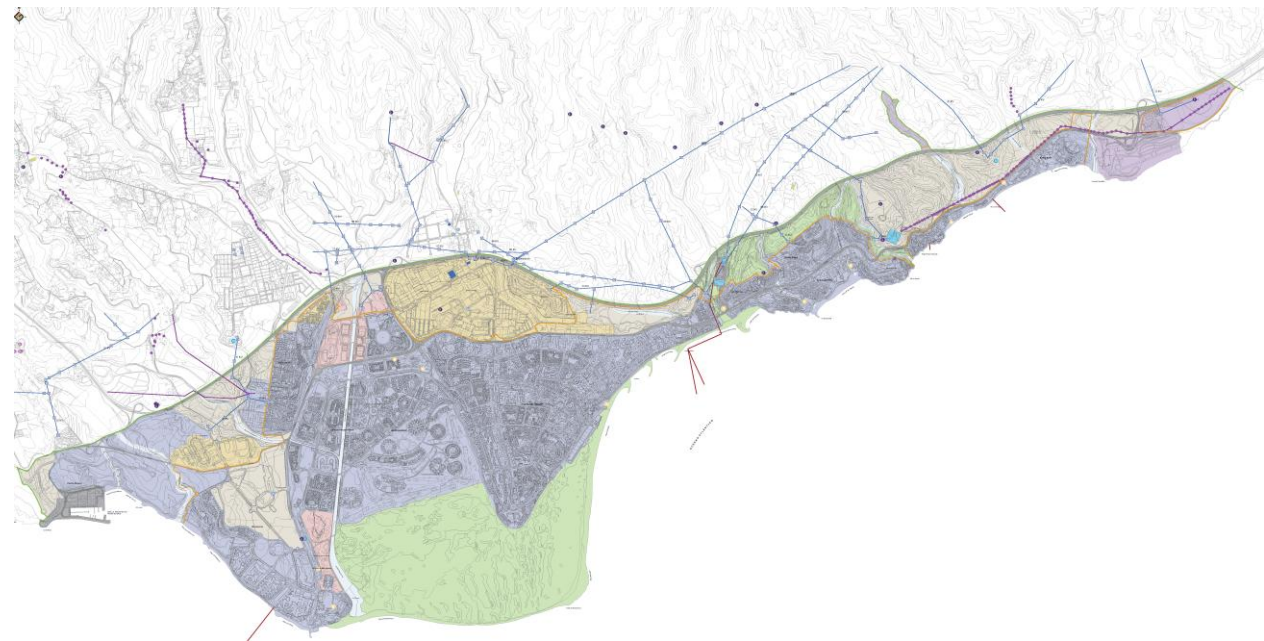


Imagen extraída del PMM de San Bartolomé Maspalomas Costa Canaria. Plano nº I-04-01. “USOS GLOBALES E INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS”.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

El uso predominante en el ámbito de referencia territorial es el turístico, representando un 49% el resto se reparte en menor medida, como el uso ambiental, que representa un 19% del ámbito, ubicándose concretamente en las Dunas de Maspalomas, en las playas y en los barrancos. El uso residencial corresponde al 9% y se localiza sobretodo en San Fernando y Bellavista y en Sonneland y el Hornillo. El 4% lo constituyen las infraestructuras, donde se aprecian como ejes viarios principales la GC-60, la GC-1 y la GC-500, estos dos últimos coincidentes con el ámbito de actuación en parte de su trazado.

Por último, entre el 2% y el 3% se localizan los usos primarios ubicados en San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, los usos comunitarios en Playa del Inglés y en Maspalomas, y los usos terciarios en San Agustín, que engloban el Gran Karting, el Aeroclub de Gran Canaria y el reciente parque multi-aventura Hangar 37 de próxima apertura.

El 14% restante se considera con un uso de suelo vacante, localizado en terrenos de San Agustín y la zona de la Maleza, ámbito de actuación del presente Plan de Modernización.

### **Plan General de Ordenación Urbana de San Bartolomé de Tirajana (PGO)**

El PGO define el ámbito de estudio (Playa del Inglés), en su mayor parte, con un uso global turístico-alojativo. Considera que al área de la zona de El Veril, coincidente con el ámbito de actuación, se le determina un uso de Parque Temático Recreativo. Dicho parque incluido dentro de la zona turística tendría el objeto de mejorar las dotaciones de carácter complementario para el entorno turístico.

El ámbito de actuación también incorpora parte de la GC-1 y la GC-500 anexas, así como el enlace entre ambos.

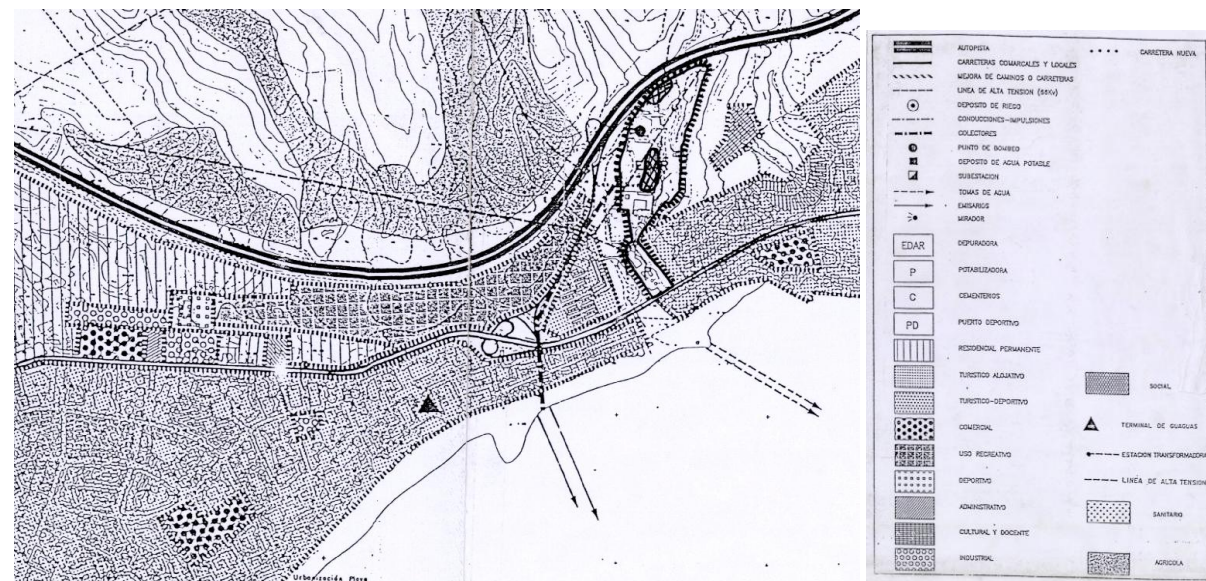


Imagen extraída del PGO de San Bartolomé de Tirajana. Plano nº 15 “USOS GLOBALES”.

### **Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO) y Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Gran Canaria (PTEOTI-GC)**

El PIO incorpora tanto el ámbito de referencia territorial como el ámbito de estudio dentro de las Zonas Turísticas Litorales, y se remite a lo propuesto por el PTEOTI-GC.

Por otro lado, el PIO, en el plano 7.3: “Ordenación y Estructura del territorio” especifica el ámbito de actuación como área libre con equipamiento, incluyéndola en el ámbito del PTP-9, y se concreta con la actuación 3A8: parque urbano con equipamiento turístico, respetando el barranco y los valores naturales existentes.

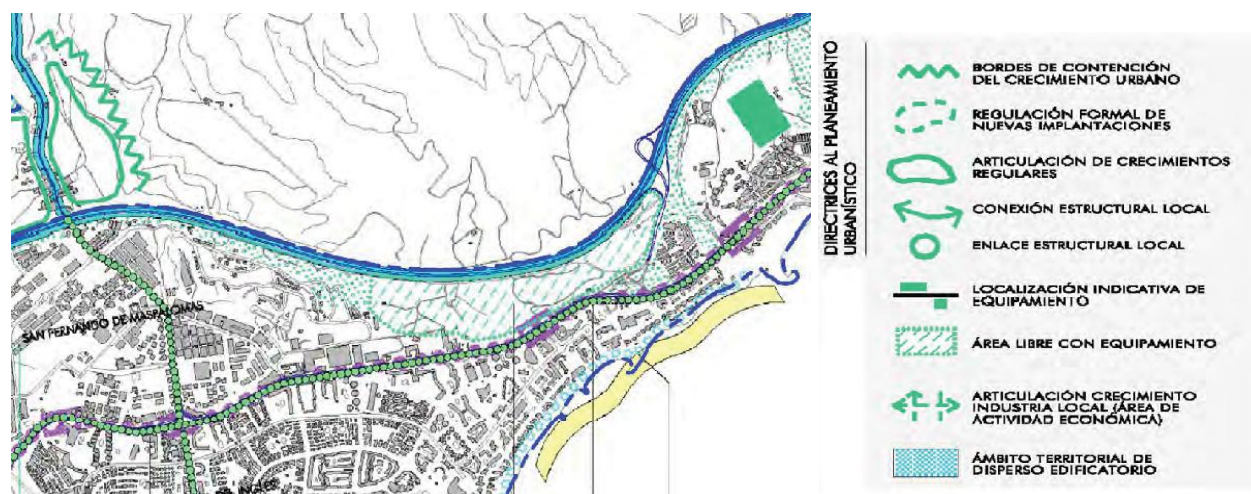


Imagen extraída del PIO de Gran Canaria. Plano nº 7.3 “ORDENACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO”.

El PTEOTI-GC define como Zonas Turísticas Litorales las áreas donde se admiten usos turísticos en cualquiera de sus modalidades, así como, en su caso, su compatibilidad con otros usos distintos al turístico. Incorpora el ámbito de referencia territorial a la Zona Turística Litoral del Sur (ZTLS), constituida por los suelos ya destinados a uso turístico por el planeamiento municipal de acuerdo con el PIO-GC, siempre que estén situados dentro del ámbito señalado como tal en los Planos de Ordenación nº 2.2.1.

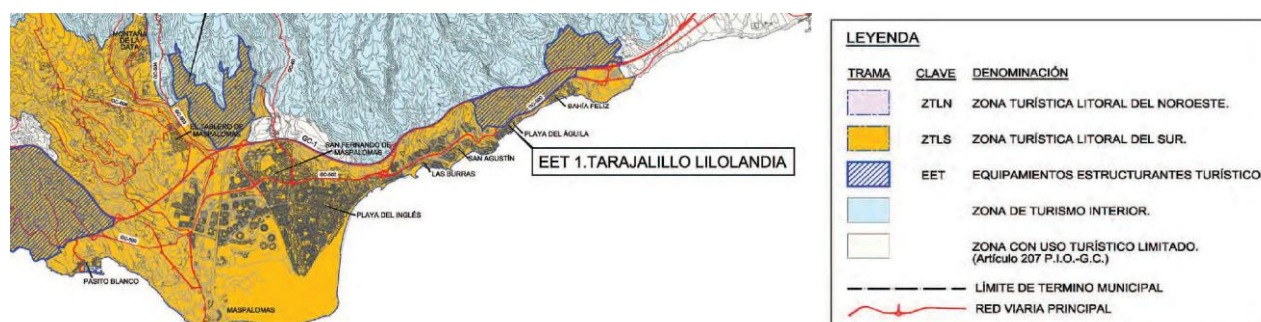


Imagen extraída del PTEOTI-GC. Plano nº 2.3 “PLANOS DE ORDENACIÓN, EQUIPAMIENTOS ESTRUCTURANTES TURÍSTICOS”.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

En el plano 7.3 “Ordenación y Estructura del territorio” del PIO GC se señala el ámbito de actuación como Área Libre con Equipamiento.

Dentro de la Zona Turística Litoral del Sur o ámbito de referencia territorial, el ámbito de actuación viene definido como Zona Sin Uso Turístico Específico. En el plano de ordenación Plano nº 2.2.1.1. “Planos de Ordenación. Zonas turísticas Litoral del Sur”.

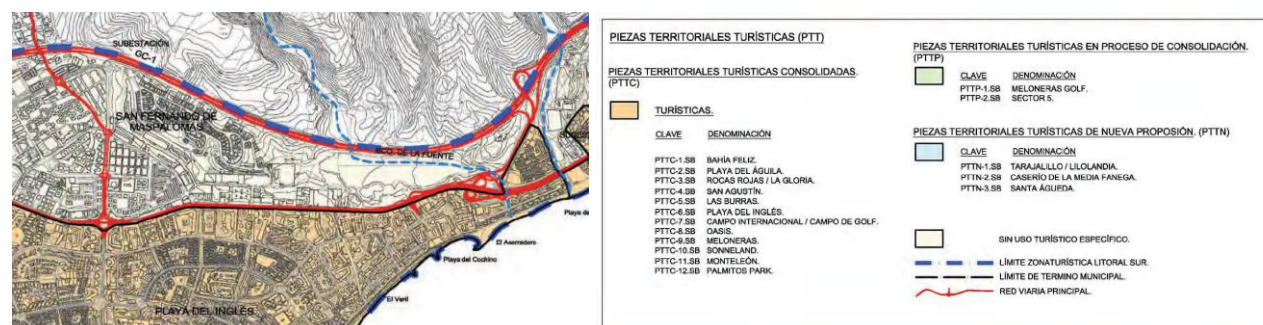


Imagen extraída del PTEOTI-GC. Plano nº 2.2.1.1. “PLANOS DE ORDENACIÓN. ZONAS TURÍSTICAS LITORAL DEL SUR”.

#### 4.4.2 Usos pormenorizados.

##### Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de San Bartolomé de Tirajana “Maspalomas Costa Canaria”

El PMM hace un análisis pormenorizado del ámbito de estudio del presente Plan, en donde se especifica que el uso predominante existente es el extrahotelero con un 41% de la superficie que, unido al 24% del uso hotelero, hacen de Playa del Inglés un núcleo turístico fuertemente consolidado. Sin embargo, se ha producido una fuerte residencialización, (concepto definido en el memoria del PMM), de la planta de alojamiento, que actualmente representa un 32% del uso de alojamiento en Playa del Inglés.

El uso extrahotelero se distribuye de forma homogénea por todo el ámbito, mientras que los hoteles se sitúan mayoritariamente en el límite de la GC-500 y al final de la Avenida de Estados Unidos.

Los establecimientos turísticos residencializados son numerosos en la zona de El Veril y las Avenidas de Gran Canaria, de Tirajana y de Alemania, existiendo manzanas enteras de la trama urbana que han perdido el uso turístico.

El uso comercial se concentra en cuatro puntos estratégicos y representa el 8% sobre el total, siendo aún más bajos los porcentajes de otros usos, como el de espacios libres y el de oficinas. El uso deportivo ha desaparecido de la trama de Playa del Inglés; sin embargo, dentro de las parcelas de algunos establecimientos se localizan algunas instalaciones deportivas, que en la mayoría de los casos han sido abiertas a usuarios externos.

Existe una única parcela donde se permite el uso residencial, situada en El Veril, en la vertiente opuesta de la GC-500; sin embargo, su uso actual es hotelero y extrahotelero.

Con respecto a la red viaria en Playa del Inglés, se localizan cuatro avenidas principales, importantes bolsas de aparcamientos, muchas de ellas en lugares privilegiados, cercanos al paseo marítimo, además de una gasolinera, accesible desde la GC-500, y una estación de guaguas en la entrada por la Avenida de Italia.

Asimismo, se dan tres casos de parcelas sin uso ubicadas en los bordes del ámbito; dos hacia el campo de golf y la otra en el paseo Costa Canaria.

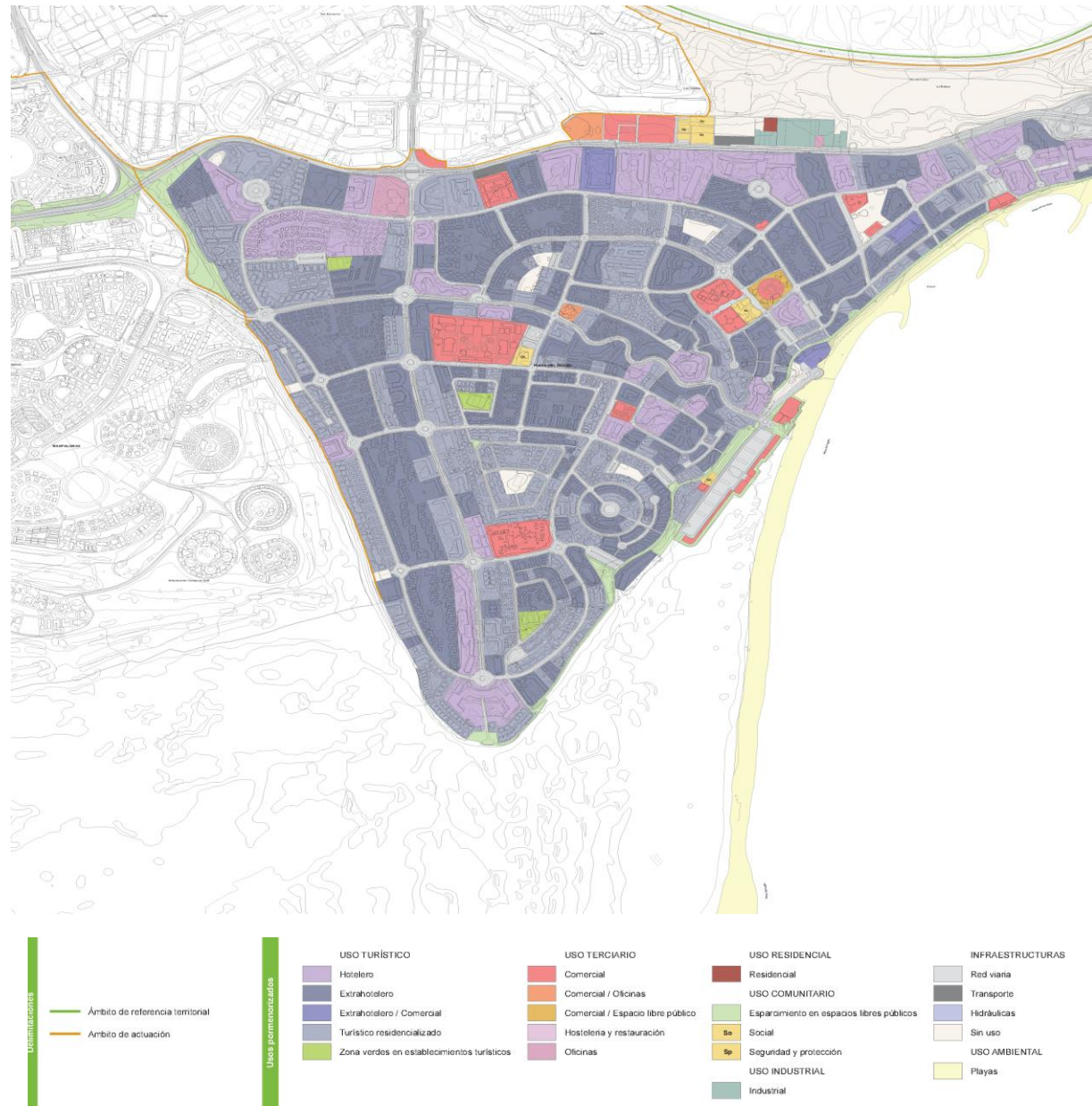


Imagen extraída del PMM de San Bartolomé Maspalomas Costa Canaria. Plano nº I-04-02b del PMM “USOS PORMENORIZADOS DE PLAYA DEL INGLÉS”.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

El ámbito de actuación se define actualmente como suelo vacante, ya que hablamos de un suelo clasificado como urbanizable al que el PGO le asigna una calificación de parque temático y recreativo. En estos momentos esta zona se podría describir como un vacío residual urbano, en el que hay que tener en consideración que, después del trazado de la GC-1, se ha convertido en fachada de la ciudad turística.

### **Plan General de Ordenación Urbana de San Bartolomé de Tirajana**

El PGO clasifica gran parte del suelo del ámbito de actuación como suelo urbanizable no programado, definido como aquel que pueda ser objeto de la urbanización mediante la aprobación de Programas de Actuación Urbanística. Es, por tanto, suelo de reserva.



Imagen extraída del PGO de San Bartolomé de Tirajana. Plano nº 55 “SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO, ÁMBITO DEL VERIL”.

#### **1.- Parámetros del ámbito de suelo urbano no programado de El Veril:**

- Superficie: 172.865 m<sup>2</sup>
- Usos permitidos: Parque temático y recreativo.
- Usos compatibles: Social y comercial como complementario al principal.
- Usos incompatibles: El resto.

#### **2.- Características de la delimitación de actuación:**

- La delimitación del ámbito de actuación no podrá sobrepasar el límite fijado en el plano nº 55 [del PGO].
- Actuación complementaria del tratamiento del barranco.

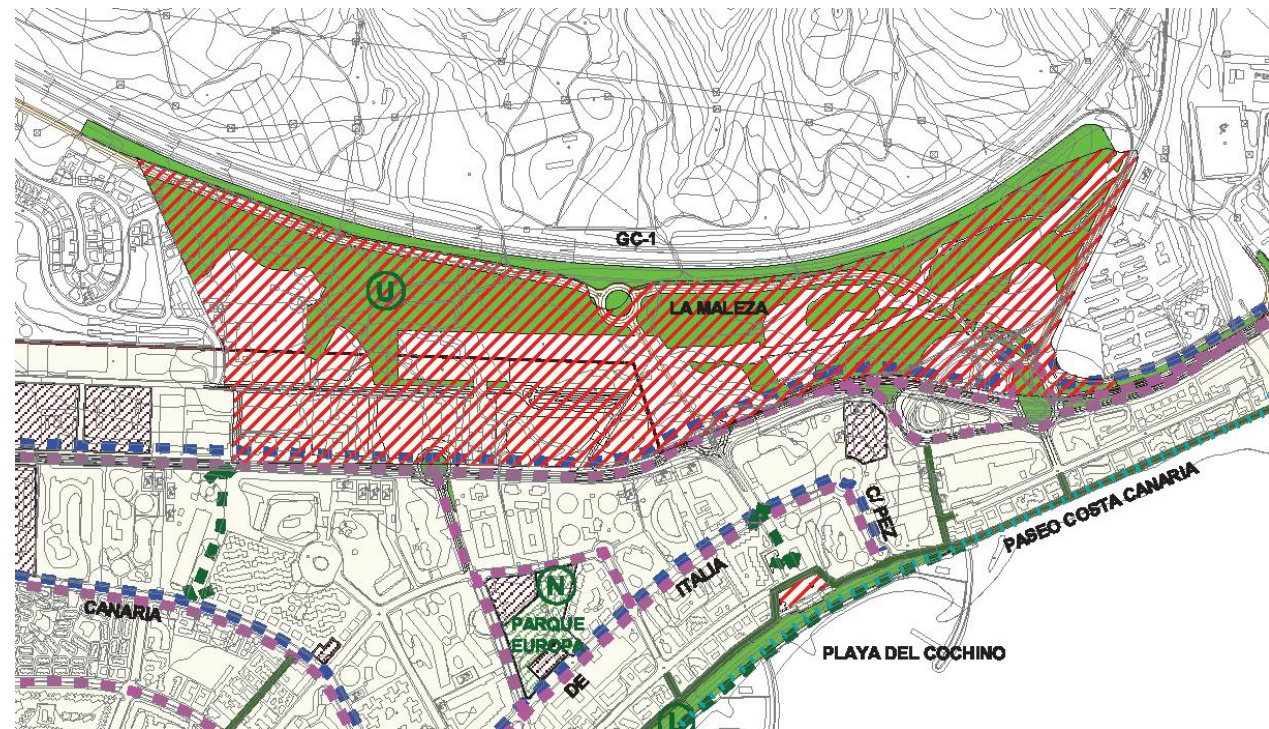
- Habrá un sólo acceso desde la red viaria insular.

### 3.- Magnitud de la actuación:

- Se deberá desarrollar un único PAU, que incorpore un estudio de impacto ambiental.
- No se permitirán las edificaciones con aprovechamiento lucrativo que no estén directamente relacionadas con el uso de Parque Temático.

#### 4.4.2.1 Plan Territorial Parcial Para la Regeneración y Estructuración del Espacio Consolidado de Playa del Inglés (PTP-8).

El ámbito de actuación se encuentra fuera del alcance específico del PTP-8, a excepción de una pequeña porción de suelo, pero sí dentro su ámbito extenso, por lo que lo propuesto por dicho plan sobre este área debe entenderse bien a título de sugerencia al planeamiento que regula el área (PGO), o bien que será estudiada en detalle en su momento por el PTP-9, como así se especifica en la memoria justificativa. Se propone, en el ámbito de actuación, una operación singular (equipamiento recreativo, comercial y servicios urbanos).





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Imagen extraída del PTP-8. Plano nº ORD-EST 04 “RED DE ESPACIOS LIBRES Y PEATONALES, EQUIPAMIENTO TURÍSTICO”.

El PTP-8 propone el suelo vacante del ámbito de actuación como una alternativa para la implantación de grandes complejos de ocio/comercio, considerando que para este uso las características a cumplir deben ser:

- *Estar situado en continuidad con la ciudad existente, para evitar el recurso sistemático al vehículo privado.*
- *Disponer de una dimensión suficiente para admitir usos con gran consumo de superficie.*
- *Enclavarse de manera que las operaciones de evacuación motivadas por una emergencia sean posibles.*
- *Estar muy bien conectado con los Centros de intercambio modal del transporte, y bien servido desde las infraestructuras de nueva creación.*
- Disponer de gran visibilidad para que se encuentre en grado de constituirse en un nuevo espacio de centralidad y de recualificación del conjunto del espacio urbano.

Asimismo, describe la zona de la Maleza como un espacio que “se sitúa entre la GC-1 y la GC-500, frente a El Veril, en el ángulo noreste de Playa del Inglés. Está completamente vacante; forma una depresión muy deteriorada entre las dos vías, y acumula agua de retroceso cuando el barranco encuentra dificultades de evacuación. Está prevista la construcción de la estación de tren ligero en este espacio (conforme a lo establecido en el PTE-21, actualmente con aprobación definitiva).”

Este plan territorial describe de forma detallada las ventajas e inconvenientes para la propuesta de un equipamiento en el ámbito de actuación de la siguiente manera:

**Ventajas:** cumple con todos los requisitos antes mencionados. Su posición le permite constituirse en espacio de centralidad para todo el desarrollo turístico, e incidir favorablemente sobre la remodelación y nuevas funciones de la GC-500. La futura construcción de la estación de Playa del Inglés, del tren ligero, refuerza su vocación de centralidad, estando por añadidura muy próximo a la playa.

**Inconvenientes:** existen expectativas de planeamiento que no coinciden con las propuestas, aunque es cierto que estas expectativas deberían, en todo caso, replantearse por motivo de la nueva línea de tren ligero. Se requeriría, pues, una negociación con numerosos propietarios.”

#### **Plan Territorial Parcial de Ordenación del Espacio entre la GC-1 y la GC-500 en San Bartolomé de Tirajana (PTP-09)**

El PTP-09 coincide prácticamente con el área del ámbito de actuación; sin embargo, al no estar en vigor en el momento de la fase de redacción de la presente Plan de Modernización, se considera en todo momento que lo propuesto en la ordenación no es vinculante. Aun así, en esta fase se tiene en cuenta la propuesta realizada por este instrumento.

Este Plan es posterior al PTE-21 (el cual se detalla posteriormente), por lo que recoge lo propuesto en el mismo.



En dicha ordenación considera que, para la zona coincidente con el ámbito de actuación, y en función de las determinaciones del PIO-GC, se propone un Parque Equipado, denominado de forma indicativa “Parque Internacional del Deporte y la Naturaleza”.

El Parque se plantea como el elemento estructurante y vertebrador principal del uso turístico y el residencial permanente presente en la zona, estableciéndose el uso deportivo y ocio-recreativo al aire libre y la conexión con los espacios naturales protegidos al norte de la GC-1 como las actividades principales de relación entre ambos usos globales.

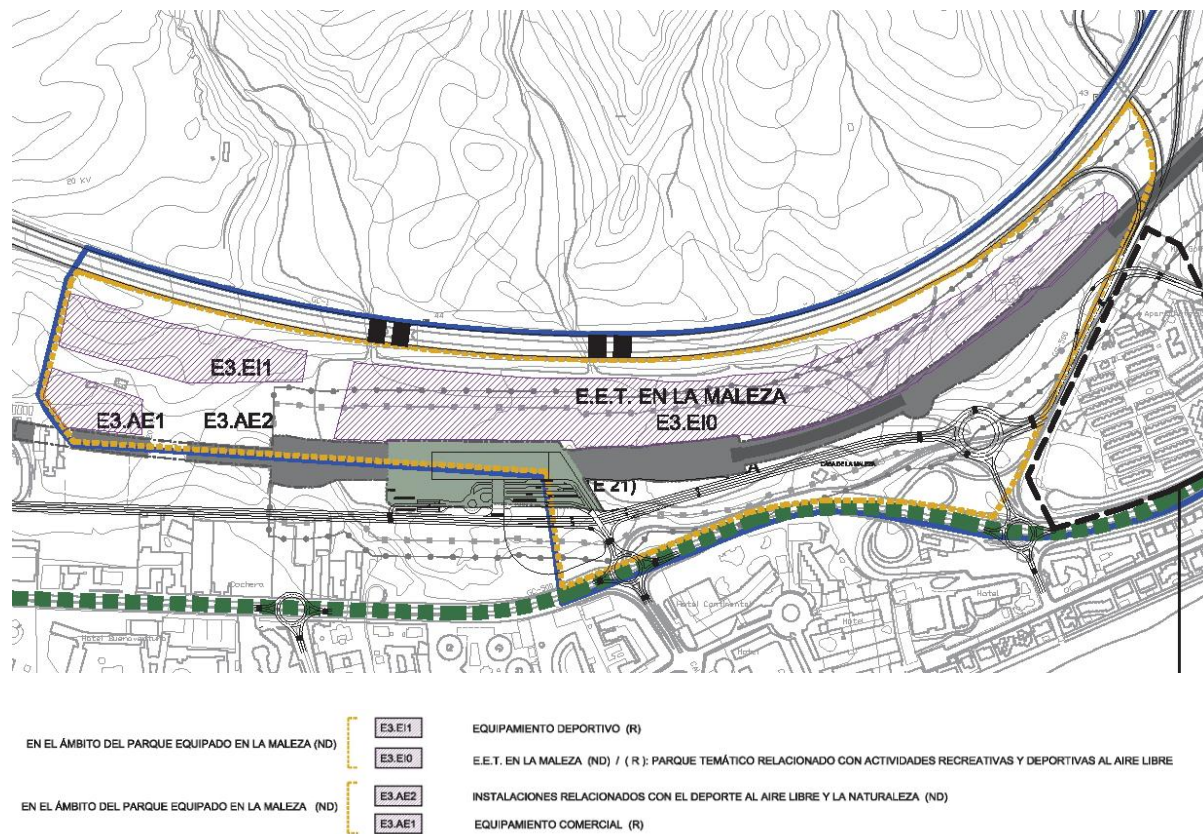


Imagen del plano nº ORD 04.4 del PTP-9 “EQUIPAMIENTOS INTEGRADOS, ACTUACIONES ESPECÍFICAS Y OFERTA ALOJATIVA”.

Asimismo, el PTP-09 propone una serie de Actuaciones Específicas de preparación del Soporte Paisajístico, las cuales se enumeran a continuación:

- Restauración de la vegetación autóctona y potenciación de los valores paisajísticos.
- Restauración paisajística en cauce de barranco.
- Ejecución de senderos y caminos.
- Rehabilitación del Conjunto de Interés Etnográfico, Caserío Canario.
- Corrección de Impactos Paisajísticos.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Asimismo, propone dos Actuaciones Específicas Integradas:

- Equipamiento Comercial.
- Instalaciones relacionadas con el deporte al aire libre y la Naturaleza.

### **Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21)**

El ámbito de actuación se ve directamente afectado por el PTE-21, que en su ordenación propone un tramo del trazado la vía, así como la Estación de Playa del Inglés (El Veril), coincidente con el ámbito de actuación.

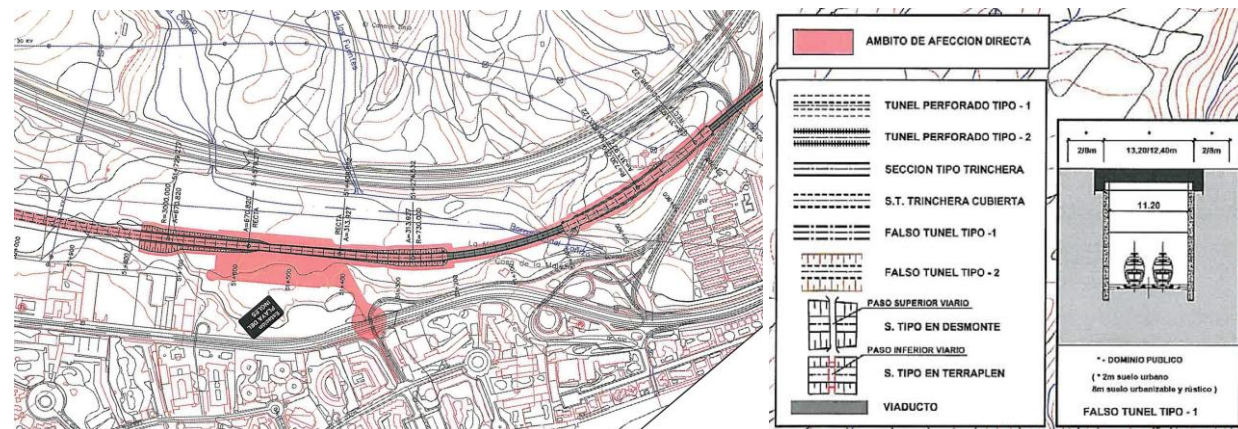


Imagen extraída del PTE-21. Plano nº B.1.3.1 “PLANOS DE DETALLE, ÁMBITO DE AFECCIÓN DIRECTA”

El PTE-21 especifica la tipología y definición de dicha estación, así como su conexión con la red viaria municipal, lo cual se comenta con mayor detalle en el punto 3.6.2.3 de esta memoria.

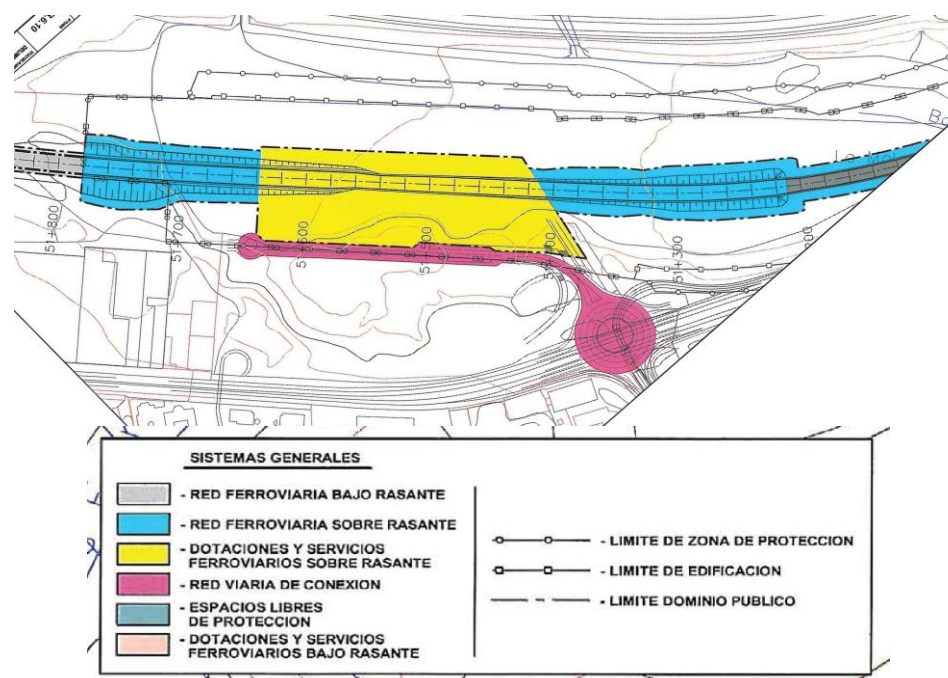


Imagen extraída del PTE-21. Plano nº B 2.2 “ESTRUCTURA ORGANICA Y SISTEMAS GENERALES. PLANO DE DETALLE”.

#### 4.5 Aprovechamiento urbanístico y coeficiente de homogenización.

El cálculo de aprovechamiento general parte de las áreas de reparto definidas en el anexo áreas de reparto del PGO en vigor. Las áreas de reparto de los suelos urbanizables se relacionan en el apartado “C) Suelo Urbanizable” del anexo, quedando subdivididas en “C1 Primer cuatrienio” y “C2 Segundo cuatrienio”

Se debe tener en cuenta que, tal y como se establece en el citado anexo, dentro de las áreas de reparto “*existen diferentes usos y tipologías, es obligado establecer los coeficientes de ponderación que a nuestro entender expresan la relación que existe entre ellos en los beneficios que el planeamiento otorga*”.

El cálculo del aprovechamiento lucrativo de cada tipología por cada área de reparto, se realiza atendiendo a la superficie de parcela de cada tipología, el coeficiente de edificabilidad y el coeficiente de ponderación de la tipología con respecto a la característica, por lo que en cada caso se debe calcular el coeficiente de ponderación.

El sistema de cálculo es el establecido en el anexo de áreas de reparto del PGO, lo que implica el considerar para cada suelo, los usos globales y un coeficiente de mayoración por gastos de gestión y financieros que incorpore elementos de riesgo en la inversión.



Se debe tener en cuenta que se considera el sector nº25 como coeficiente igual a la unidad, calculado según el valor del suelo, el costo de la urbanización y edificación y el coeficiente de mayoración explicado en el párrafo anterior, para obtener el beneficio.

Finalmente se calcula el aprovechamiento tipo, que será el aprovechamiento lucrativo dividido entre la superficie.

En el anexo de áreas de reparto del PGO en vigor, se establecen los aprovechamientos tipos, que según lo previsto en el Disposición Transitoria Primera, apartado 2b) del TROLENC (en adelante DT Segunda del TROLENC), se hacen coincidir con los aprovechamientos medios.

Del análisis de las áreas de reparto C1 y C2, se extraen por un lado, el aprovechamiento tipo de las áreas C1 y C2 que corresponden con 0,1973 y 0,2287 respectivamente.

Asimismo, se analiza el aprovechamiento tipo de los suelos urbanizables 25, 27 y 28 por ser los únicos que se corresponden con uso turístico o turístico golf, siendo el resto residencial, unifamiliar o industrial, lo que no es comparable con suelo urbanizable que nos ocupa. Los aprovechamientos tipo que se establecen para estos suelos son 0,2081, 0,1934 y 0,2000 respectivamente.

De lo expuesto se concluye que el aprovechamiento medio de las áreas de reparto es 0,2130 UAL/ m<sup>2</sup> y de los suelos con uso comparable 0,2005 UAL/ m<sup>2</sup>.

Para el cálculo de los aprovechamientos específicos, se han establecido los coeficientes ponderados por uso y tipología, estableciendo coeficientes de homogenización para cada zona del sector. Del sumatorio de los aprovechamientos específicos se establece el aprovechamiento general y el coeficiente de homogenización correspondiente, comparado y ajustado con la metodología explicada en párrafos anteriores. Todo ello en cumplimiento del artículo 60 del TROLENC. La metodología y justificación de todos los coeficientes y aprovechamientos se realiza en el epígrafe 11, en el apartado correspondiente de justificación respecto a la ordenación pormenorizada.

## 4.6 Infraestructuras y servicios.

### 4.6.1 Afecciones impuestas por la legislación.

#### 4.6.1.1 Carreteras.

En cumplimiento de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, las carreteras se clasifican en regionales, insulares y municipales, según corresponda su titularidad a la Comunidad Autónoma, a los Cabildos Insulares o a los Ayuntamientos.

Atendiendo el proceso de transferencias del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias, que se inició en el año 1983, todas las carreteras estatales han pasado a la Comunidad, la cual ha transferido a su vez la mayor parte a los Cabildos Insulares. A partir de esto y según el Decreto 92/2009, de 30 de junio, de modificación del Decreto 247/1993, por el que se clasifican la red de interés regional.

El ámbito de actuación se ve influenciado por una vía de interés regional de la isla de Gran Canaria, siendo esta la autopista GC-1, que linda con el ámbito en la zona norte del mismo.

En la zona este el ámbito se ve delimitado por el enlace de Las Burras, tramo que conecta la autopista GC-1 con la carretera GC-500.

La GC-500 limita con el ámbito de actuación en la zona sur siendo esta una carretera de interés municipal.

A continuación se citan los anchos medidos en metros de las franjas de dominio público, servidumbre, afección y límite de la edificación según el Reglamento de Carreteras de Canarias.

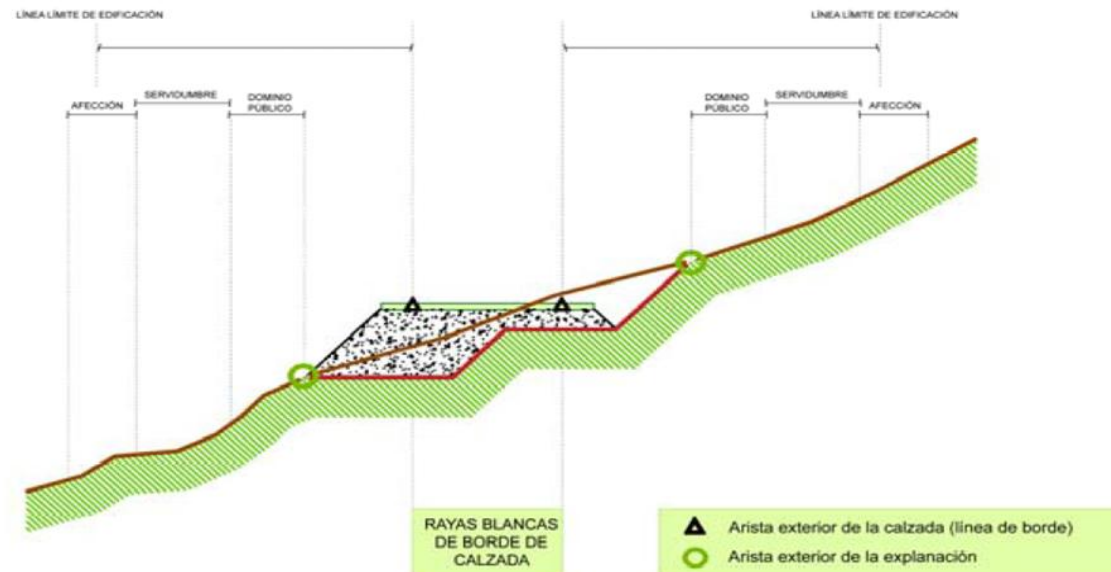
CLASE CARRETERA	DOMINIO	SERVIDUMBRE	AFECCIÓN	LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
Autopista	8	17	5	35
Autovía	8	15	7	30
Vía rápida	8	10	7	30
Carretera convencional de interés regional	8	10	7	25
Resto de la red	3	5	3	12

Fuente: Elaboración propia.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

#### FRANJAS DE PROTECCIÓN Y LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN EN LA RED REGIONAL DE CARRETERAS



Franjas de protección y límite de la edificación en la red de carreteras. Fuente: Reglamento de carreteras de Canarias.

#### 4.6.1.2 Hidráulicas.

En el interior de la parcela se ha ejecutado una red de saneamiento que conecta en varios puntos con la red de saneamiento de la urbanización de Playa del Inglés. Esta red atraviesa todo el ámbito de actuación de oeste a este.

#### 4.6.1.3 Ferroviarias.

La parcela se ve afectada por el Plan Territorial Especial del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21). Este plan propone la creación de una línea ferroviaria convencional entre Las Palmas de Gran Canaria (Santa Catalina) y el municipio de San Bartolomé de Tirajana (El Veril y Meloneras).

El trazado descrito en el presente plan atraviesa la parcela dividiéndola en dos partes. Además del trazado del tren se plantea la construcción de una estación ferroviaria en el ámbito de El Veril.

Según la Ley 39/2003, de 17 de Noviembre, del sector ferroviario, en el Capítulo III, Limitaciones a la propiedad, en el “Artículo 12. Zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación” establece que las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, se establezcan una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación.

En el artículo 13. Zona de dominio público, apartado 1, de la presente ley cita “Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por la líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la

plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación”.

En el artículo 14. Zona de protección, de la presente ley cita “La línea de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación”.

En el artículo 16. Límite de la edificación, de la presente ley, en el apartado 2, se cita “La línea límite de la edificación se sitúa a 50 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas”.

Destacar que se ha iniciado el expediente de Revisión Parcial de la línea ferroviaria planteada en el PTE-21 por parte del Cabildo Insular de Gran Canaria. En este proceso se presentará el nuevo trazado de la línea ferroviaria y la nueva ubicación de la estación de El Veril.

#### 4.6.1.4 Alta tensión.

En el ámbito de actuación existen dos torretas de alta tensión próxima a la autopista GC-1 en la zona noreste de la parcela. Este tipo de instalaciones están reguladas por el Real Decreto 223/2008, de 15 Febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09.

En la Instrucción Técnica Complementaria ITC-LAT 07 Líneas aéreas con conductores desnudos en el artículo 5 se regulan las distancias mínimas de seguridad. Cruzamientos y paralelismos.

En el apartado 5.7 Distancias a carreteras se cita “Para la instalación de apoyos, tanto en el caso de cruzamiento como en el caso de paralelismo, se tendrá en cuenta las siguientes consideraciones:

Para la Red de Carreteras del Estado, la instalación de apoyos se realizará preferentemente detrás de la línea de edificación y una distancia a la arista exterior de la calzada superior a vez y media su altura.

Para las carreteras no pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, la instalación de los apoyos deberá cumplir la normativa vigente de cada comunidad autónoma aplicable a tal efecto.

Independientemente de que la carretera pertenezca o no a la Red de Carreteras del Estado, para la colocación de apoyos dentro de la zona de afección de la carretera, se solicitará la oportuna autorización a los órganos competentes de la Administración.

En circunstancias topográficas excepcionales, y previa justificación técnica y aprobación del órgano competente de la Administración, podrá permitirse la colocación de apoyos a distancias menores de las fijadas”.



Las distancias de dominio público, servidumbre, afección y límite de la edificación se han señalados en el punto 4.6.1.1 del presente documento.

En el apartado 5.12 Paso por zonas, se define la zona de servidumbre de vuelo como la franja de terreno definida por la proyección sobre el suelo de los conductores extremos, considerados éstos y sus cadenas de aisladores en la condiciones más desfavorables, sin contemplar distancia alguna adicional.

En el apartado 5.12.1 Bosques, árboles y masas de arbolado se cita “Para evitar la interrupciones del servicio y los posibles incendios producidos por el contacto de las ramas o troncos de árboles con los conductores de una línea eléctrica aérea, deberá establecerse, mediante la indemnización correspondiente, una zona de protección de la línea definida por la zona de servidumbre de vuelo con un mínimo de 2 metros”

En el apartado 5.12.2 Edificios, construcciones y zonas urbanas se cita “Se evitará el tendido de líneas eléctricas aéreas de alta tensión con conductores desnudos en terrenos que estén clasificados como suelo urbano, cuando pertenezcan al territorio de municipios que tengan un plan de ordenación o como casco de población en municipios que carezcan de dicho plan. No obstante, a petición del titular de la instalación y cuando las circunstancias técnicas o económicas lo aconsejan, el órgano competente de la Administración podrá autorizar el tendido aéreo de dichas líneas en las zonas antes indicadas.

Se podrá autorizar el tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión con conductores desnudos en las zonas de reserva urbana con plan general de ordenación legalmente aprobado y en zonas y polígonos industriales con plan parcial de ordenación aprobado, así como en terrenos de suelo urbano no comprendidos dentro del casco de la población en municipios que carezcan de plan de ordenación.

Conforme a lo establecido en el Real Decreto 1955/200, de 1 de diciembre, no se construirán edificios e instalaciones industriales en la servidumbre de vuelo, con un mínimo de 5 metros a ambos lados.

Análogamente, no se construirán líneas por encima de edificios e instalaciones industriales en la franja definida anteriormente.

No obstante, en los casos de mutuo acuerdo entre las partes, las distancias mínimas que deberán existir en las condiciones más desfavorables, entre los conductores de la línea eléctrica y los edificios o construcciones que se encuentren bajo ella, serán las siguientes:

- Sobre puntos accesibles a las personas un mínimo de 6 metros.
- Sobre puntos no accesibles a las personas un mínimo de 4 metros.





## 4.6.2 Red viaria.

La red viaria se trata de la plataforma reservada a la circulación de personas, vehículos y algún modo o tipo de transporte, tales como los sistemas de transporte colectivo, carriles específicos para guaguas y carriles para bicicletas, así como a los estacionamientos de éstos.

De esta forma, la red viaria desempeña las funciones básicas de canal de transporte, sirviendo al tráfico rodado y peatonal, y como soporte de actividades, facilitando el acceso a las viviendas.

Teniendo en cuenta las consideraciones de las “Recomendaciones para el proyecto y diseño del viario urbano”, se ha realizado un estudio del espacio urbano, entendiéndolo como la red viaria o cualquiera de sus partes en función de las distintas actividades que en ellos se realicen. De esta forma se ha obtenido un análisis detallado en la delimitación de estudio con el resultado formal del viario y su entorno.

Atendiendo a los criterios de jerarquización funcional, se ha clasificado la red viaria en dos niveles: Viario exterior o estructurante y viario urbano.

### 4.6.2.1 Caracterización del viario estructurante.

En cumplimiento de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, las carreteras se clasifican en regionales, insulares y municipales, según corresponda su titularidad a la Comunidad Autónoma, a los Cabildos Insulares o a los Ayuntamientos.

La tipología de la red actual de carreteras estructurantes del municipio de San Bartolomé de Tirajana está formada por autopista o autovías de calzadas separadas por medianas y, en su mayoría, por carreteras convencionales.

#### Red de carreteras de Interés Regional

Siguiendo el proceso de transferencias del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias, que se inició con la aprobación del Real Decreto 2125/1984, de 1 de agosto, de traspasos a Canarias de funciones y servicios del Estado en materia de carreteras, todas las carreteras estatales han pasado a la Comunidad, la cual ha transferido a su vez la mayor parte a los Cabildos Insulares. A partir de esto, el Decreto 92/2009, de 30 de junio, de Modificación del Decreto 247/1993, clasifica la red de interés regional, en lo que se refiere a Gran Canaria.

CARRETERAS DE INTERÉS REGIONAL				
NOMENCLATURA CARRETERA	TRAMO		TIPO DE CARRETERA	TITULARIDAD
	Inicio	Fin		
GC-1	Plaza de Belén María	Playa de Mogán	Autopista	Gobierno de Canarias

Fuente: Elaboración propia. Datos del Cabildo de Gran Canaria.



### **Autopista GC-1**

La autopista GC-1 constituye el elemento más importante de la red viaria de Gran Canaria y atraviesa todo el municipio de San Bartolomé de Tirajana, convirtiéndose en el principal eje de comunicación con el resto de la isla. Dentro del municipio tiene siete enlaces principales. Los siete enlaces son:

- Pk 31+100: Juan Grande.
- Pk 38: Tarajalillo.
- Pk 43: Las Burras.
- Pk 46+600: Maspalomas.
- Pk 48: El Tablero.
- Pk 50: Pasito Blanco.
- Pk 53: Salobre Golf.

Además, San Fernando presenta dos ramales, uno de salida hacia Lomo de Maspalomas y otro de incorporación desde la Avenida de Tirajana, que se conectan a través de la trama urbana. No puede considerarse como un enlace ya que no es posible realizar los movimientos de circulación entre las direcciones “Sur – Avenida de Tirajana” y “Lomo Maspalomas – Sur”.



Autopista GC-1. Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).

Esta vía desarrolla un papel principal para la movilidad en el ámbito de estudio debido al gran número de vehículos que acceden por ella.

Presenta dos tramos diferenciados. El primero va desde el enlace de Juan Grande, en el PK 31, hasta el enlace de Maspalomas, en el PK 46+600. Su sección transversal consta de dos calzadas de doble sentido de circulación, separadas por una mediana con barrera tipo New Jersey, con vegetación e iluminación. Cada calzada está provista de tres carriles de circulación y velocidad máxima permitida de 120 km/h.

El segundo tramo va desde el enlace de Maspalomas, en el PK 46+600 hasta Arguineguín. A diferencia del tramo anterior, consta de dos carriles de circulación por sentido, sin iluminación y con mediana sin vegetación.

La velocidad máxima permitida es de 110Km/h.

Presenta un único punto de aforo dentro del municipio de San Bartolomé de Tirajana en el PK 50+279, en Pasito Blanco, con una Intensidad Media Diaria de 32.664 vehículos al día y un 5,24% de vehículos pesados. Sin embargo, la autopista presenta un punto de aforo en la entrada al municipio y otro a la salida dirección a Mogán.

El primero se localiza en Carrizal, en el PK 19+950, con una IMD de 88.706 vehículos y un 7,47% de vehículos pesados, mientras que el segundo se localiza en Arguineguín, con una IMD 11.546 vehículos y un 7,73% de vehículos pesados.

De esta forma, se detecta que muchos de los traslados desde Las Palmas de Gran Canaria se quedan en San Bartolomé de Tirajana, siendo el número que continúa o sale del municipio dirección a Mogán muy inferior al que entra.

No presenta problemas de saturación, sin embargo en el enlace de Las Burras pueden generarse atascos en hora punta o días festivos.

### **Red de carreteras de Interés Insular**

Dentro de este grupo se encuentran aquellas vías que canalizan el tráfico de paso de media y larga distancia, conectando el municipio con el resto de la isla o con otros núcleos o municipios. Su trazado, en la mayoría de los casos, se trata de una única calzada con un carril de circulación por sentido y con velocidades e intensidades de circulación media-altas.

Dentro de esta clasificación de la red viaria no existe ninguna carretera que afecte al ámbito de estudio.

### **Red de carreteras de Interés Municipal**

La red de interés municipal está formada por los tramos municipalizados por las carreteras de interés insular. Su titularidad es el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

CARRETERAS DE INTERÉS MUNICIPAL					
DENOMINACIÓN ACTUAL	NOMENCLATURA CARRETERA	TRAMO MUNICIPALIZADO	PK INICIO	PK FINAL	LONGITUD (KM)
-	GC-500	Inicio de desdoblamiento en Bahía Feliz a acceso a GC-1 en Pasito Blanco	7+400	19+880	12,48
-	GC-500	Enlace de El Veril	Final del tramo	Inicio ramal acceso a GC-1	-
-	GC-500	Enlace Campo Internacional	Final del tramo	Inicio ramal acceso a GC-1	-

Fuente: Elaboración propia. Datos del Cabildo de Gran Canaria.



### **Carretera GC-500**

La GC-500 es la principal vía de circulación dentro de la zona turística, cumpliendo el papel de vía distribuidora de vehículos a lo largo de las distintas urbanizaciones que une. Juega un papel fundamental en el transporte motorizado en los núcleos turísticos del sur de la isla, al ser el eje viario más transitado superando en algunos puntos los 20.000 vehículos/día, recibiendo el tráfico procedente de la autopista GC-1.

Su trazado municipalizado va desde el enlace de la GC-1 en Tarajalillo al enlace de la GC-1 en Pasito Blanco. Durante este recorrido la vía sufre distintos cambios de sección, en algunas zonas está formada por dos calzadas separadas con dos carriles de circulación por sentido y en otras su sección transversal está compuesta por una calzada única con dos carriles de circulación uno por sentido.

La vía se conecta a la autopista GC-1 a través de los distintos enlaces existentes, siendo el de mayor importancia para este plan por su cercanía al ámbito de actuación el de Las Burras.



Carretera GC-500. Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).

#### **4.6.2.2 Caracterización del viario de la trama urbana de Playa del Inglés.**

Desde las vías de acceso descritas en el punto anterior se estructura la red viaria interna que se organiza en varios niveles:

##### **Primer Orden**

Este tipo de vías se caracterizan por ser las principales arterias de circulación, son de doble sentido, con una sección generalmente superior al resto de vías, además presentan características geométricas y funcionales favorables para el tráfico de vehículos y de personas.

Dentro de este tipo de calles la principal es la Avenida de Tirajana que soporta la mayor cantidad de tráfico tanto de vehículos como de personas. En Playa del Inglés también es de primer orden parte de la Avenida de Alféreces Provisionales, descontando el último tramo de bajada a la playa, que conecta por el extremo más occidental con dos de las vías de primer orden de Campo Internacional.



Esquema de las vías de primero orden. Fuente: PMM de Maspalomas Costa Canaria.

### **Segundo orden**

Son vías de menor tránsito que las anteriores aunque generalmente con las mismas propiedades, pudiendo ser de menor sección que las de primer orden. Normalmente se forman a partir de vías principales, son de doble sentido salvo casos especiales, en los que la calle es de uno único. Compaginan la función de movilidad y accesibilidad.

### **Tercer orden**

Pertenece a este orden toda vía que por sus características tipológicas no pueda clasificarse en ninguno de los grupos anteriores. Normalmente son de un solo carril por sentido y se suelen formar a partir de ramificaciones de vías de segundo orden, aunque hay casos en que se forman a partir de las de primer orden ya que son vías sin salida. Su función principal es la de dar accesibilidad a las distintas parcelas.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana



Esquema de vías de segundo orden (izquierda) y esquema de vías de tercer orden (derecha). Fuente: PMM de Maspalomas Costa Canaria.

#### 4.6.2.3 Acceso al ámbito de actuación.

Existen tres accesos:

##### **El Enlace de Las Burras**

El principal acceso y conecta la autopista GC-1 con la carretera GC-500.

##### **La carretera GC-500**

Esta vía linda con el ámbito de actuación en su extremo sur.

##### **Calle Alcalde Enrique Jorge**

Esta vía se encuentra situada en el extremo oeste, pertenece a la trama urbana del núcleo de Bellavista. Su tramo inicial está asfaltado, sin embargo su tramo final no está pavimentado.





Localización de las vías que dan acceso al ámbito de actuación. Elaboración propia.

### 4.6.3 Infraestructuras de transporte.

#### 4.6.3.1 Transporte público en guagua.

Actualmente todo el ámbito de estudio cuenta con un servicio de guaguas regular de transporte colectivo insular comunicando los diferentes municipios de la isla. La empresa concesionaria de este servicio de transporte público es GLOBAL S.U.

En la siguiente imagen se representan los recorridos de las distintas líneas que operan en Playa del Inglés:

Playa del Inglés cuenta con un total de 29 paradas distribuidas a lo largo del ámbito de estudio. La más importante es la parada preferente de guagua del Parque Tropical, no obstante hay que destacar la parada preferente del Faro de Maspalomas (Meloneras), aunque se encuentre fuera del ámbito de estudio. Ambas paradas son las que mayor volumen de pasajeros concentran y donde operan más líneas de transporte.

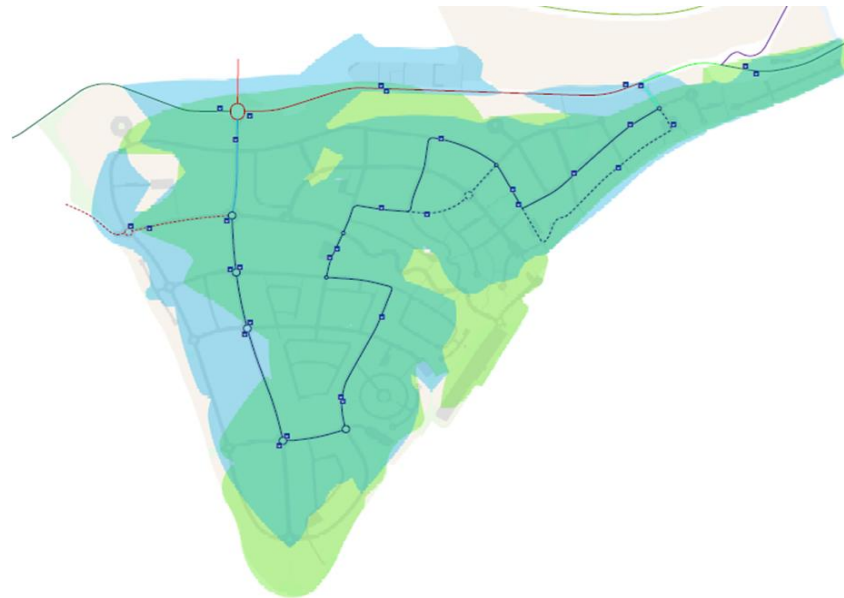
A continuación se citan las distintas líneas de transporte que operan en Playa del Inglés:

- Línea 1: Las Palmas de Gran Canaria – Puerto de Mogán.
- Línea 4: Tablero de Maspalomas – Las Palmas de Gran Canaria.
- Línea 5: Las Palmas de Gran Canaria – Faro de Maspalomas (Playa del Inglés).
- Línea 18: Faro de Maspalomas – San Bartolomé – Tejeda – San Mateo.
- Línea 25: Playa de Arinaga – Faro de Maspalomas.
- Línea 29: Sioux City – Playa del Inglés Faro de Maspalomas
- Línea 30: Santa Catalina – Las Palmas de Gran Canaria – Faro de Maspalomas.
- Línea 32: Playa del Inglés – Puerto Mogán.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

- Línea 33: Playa del Inglés – Puerto Rico – Puerto Mogán.
- Línea 36: Telde – Faro de Maspalomas.
- Línea 39: Parque Tropical – Puerto Rico – Playa del Cura – Parque Tropical.
- Línea 41: Carrizal – Faro de Maspalomas.
- Línea 45: Bahía Feliz – Palmitos Park.
- Línea 50: Las Palmas de Gran Canaria – Faro de Maspalomas.
- Línea 52: Castillo del Romeral – San Fernando –Faro Maspalomas – Castillo del Romeral
- Línea 66: Aeropuerto – Faro de Maspalomas.
- Línea 72: Bahía Feliz – Mercadillo.
- Línea 73: San Fernando – Faro de Maspalomas.
- Línea 90: Telde Faro de Maspalomas.



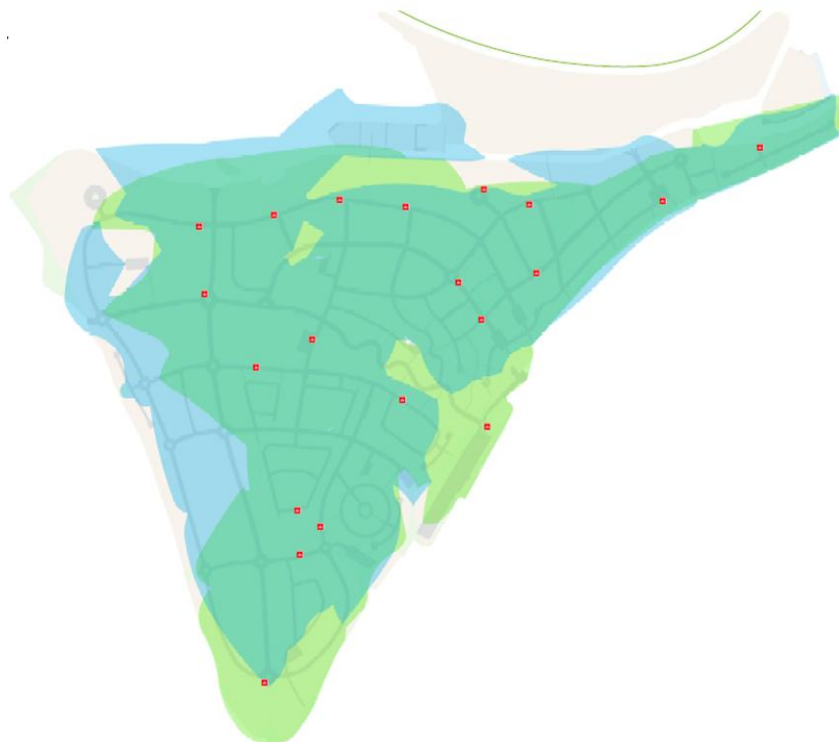
Recorrido de las distintas líneas de transporte público que operan en el ámbito de estudio. Fuente: PMM de Maspalomas Costa Canaria.

#### 4.6.3.2 Transporte público en taxis.

El servicio de transporte público de taxis conecta los núcleos poblacionales de San Bartolomé de Tirajana entre sí y con otros municipios. El municipio cuenta con un número total de 344 licencias, y en el ámbito de Playa del Inglés existen un total de 20 paradas de taxis, localizadas en la siguiente imagen.







Localización de las paradas de taxis. Fuente: PMM de Maspalomas Costa Canaria.

#### 4.6.3.3 Transporte público en ferrocarril.

En la actualidad no existe ninguna línea de ferrocarril en la isla, pero de cara al futuro desarrollo de la misma se ha elaborado el “Plan Territorial Especial del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas”, denominado PTE-21.

Este plan propone la creación de una línea ferroviaria convencional entre Las Palmas de Gran Canaria (Santa Catalina) y el municipio de San Bartolomé de Tirajana (El Veril y Meloneras).

El PTE-21 detecta la problemática que existe en el corredor este de la isla, Las Palmas de GC - Maspalomas, en el que se ha producido un incremento considerable del uso de dicho corredor por el vehículo privado. A la vez que aumenta el uso del vehículo privado disminuye el uso del transporte público, disminuyendo la demanda de las guaguas. Cada vez se utiliza más el vehículo privado y menos la guagua acarreado las consecuencias de saturación de las vías, además del daño que este problema supone para el medio ambiente y la economía.

Una de las conclusiones que trata el PTE-21 es la de mejorar el sistema de transporte público, para facilitar un desarrollo sostenible para la isla. Dicho plan cita que “...se considera que la implantación de una línea ferroviaria es la solución adecuada para potenciar y estructurar el sistema de

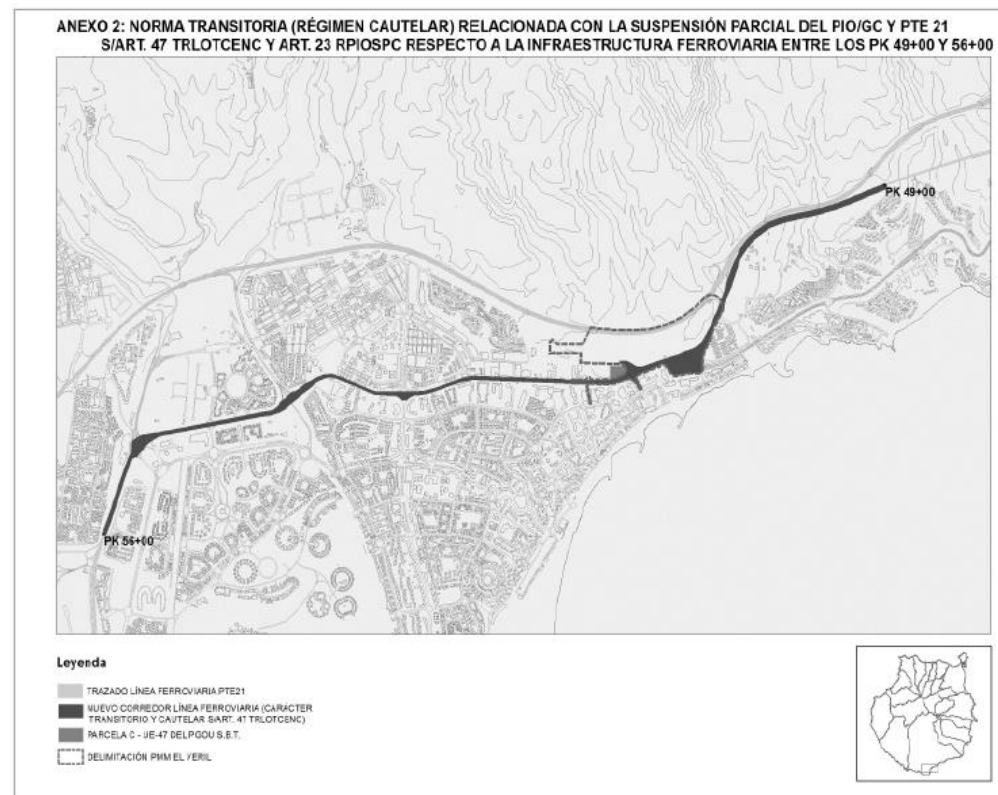


Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

*transporte público en el corredor Este de Gran Canaria, atraer nuevos usuarios al mismo y asegurar la movilidad futura de los ciudadanos.”*

Dentro del municipio, aparte de la ejecución de la propia vía ferroviaria, se plantea la construcción de intercambiadores o estaciones ferroviarias como son las propuestas en El Veril y Meloneras.

Es importante tener en cuenta que el trazado del tren se ve afectado en el ámbito de ordenación del presente PMM, dada la suspensión del PTE-21, mediante el Decreto 385/2015 del Gobierno de Canarias, siendo el trazado vigente el que aparece en el gráfico mostrado a continuación:



Anexo 2: Norma transitoria relacionada con la suspensión parcial del PIOGC y PTE-21. Fuente: Boletín oficial de Canarias núm. 218.

#### 4.6.4 Infraestructuras hidráulicas.

En la zona de El Veril existe el proyecto para la canalización del barranco que encauza los caudales de agua provenientes del barranco del Cañizo, con sus distintas cuencas, y de la cuenca de Bellavista. Este canal transcurrirá de forma paralela a la autopista GC-1, inicialmente estará compuesto por una canalización abierta de sección trapezoidal de 540 metros de longitud. El segundo tramo que sigue y conectará con la canalización del barranco de Las Burras será subterráneo, cruzando la parcela del ámbito de actuación. Este tramo de la canalización tiene una sección rectangular con una longitud de 260 metros.



#### 4.6.5 Red de abastecimiento de agua.

El suministro de agua potable del término municipal de San Bartolomé de Tajarana lo realiza la empresa CANARAGUA. Para poder abastecer al municipio se disponen de distintas fuentes que proporcionan el suministro necesario para la red, como son las plantas desaladoras, pozos, sondeos, nacientes, etc.

San Bartolomé cuenta con la planta desaladora Maspalomas I situada en Morro Besudo con una producción de 4.000 m<sup>3</sup>/día. La planta desaladora de Maspalomas II situada en el barranco de Las Burras. Esta planta, se abastece o capta el agua directamente del mar, a través de dos emisarios submarinos. Tiene una capacidad de 25.000 m<sup>3</sup>/día.

Con el objetivo de no utilizar el acuífero de la zona en Maspalomas I se construyó una nueva planta desaladora de agua de mar, con una capacidad total de producción de 8.500 m<sup>3</sup>/día.

El municipio cuenta con un total de 34 depósitos reguladores de agua, con una capacidad aproximadamente de 90.000 m<sup>3</sup>.

La zona turística o zona baja del municipio (Maspalomas, Playa del Inglés, San Agustín, etc.) y urbana costera se abastece casi en su totalidad de la desalación de agua de mar, mientras que la zonas altas del municipio se abastece principalmente de sondeos, pozos y nacientes. Hay que destacar que la introducción de agua potable en la red de abastecimiento se realiza solamente desde los depósitos reguladores.

El agua desalada que producen las plantas desaladoras Maspalomas I y Maspalomas II es almacenada en los depósitos Gloria II y Gloria III, una parte del agua que se encuentran en estos depósitos es introducida en la red para el consumo de Rocas Rojas, San Agustín, Playa del Inglés y Campo Internacional, mientras que la otra parte es bombeada al depósito de la Gloria I.

Desde este último se destina una parte directamente al consumo de San Agustín y Bahía Feliz y la otra parte de agua se transporta por gravedad al depósito del Lomo IV. A partir de este parte una conducción hasta la cantonera, la cual actúa como una arqueta de reparto, abasteciendo a su vez a los depósitos de Lomo I, Lomo II y Lomo III, a partir de los cuales se abastece a la población de San Fernando, Meloneras, Campo Internacional, Sonneland y Pasito Blanco. La cantonera también recibe una parte del agua de la estación de bombeo El Potrero previo paso por una Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP).

#### 4.6.6 Red de saneamiento.

El municipio de San Bartolomé de Tirajana dispone de una red de saneamiento gestionada por la empresa CANARAGUA.

La red cuenta con varias Estaciones Depuradora de Aguas Residuales (EDAR), a las cuales llegan las aguas a tratar que han sido previamente recogidas mediante los colectores e impulsadas a ésta a través de las diferentes Estaciones de Bombeos (EBARs).

La circulación del agua se realiza por gravedad, recogiendo el agua desde las zonas más altas del núcleo hasta las zonas costeras, desde ahí se transporta a lo largo de toda la costa mediante

impulsión, a través de las estaciones de bombeo de aguas residuales (EBAR) de pretratamiento, las cuales la impulsan a la estación depuradora de aguas residuales que corresponda.

En función de la necesidad de tratar las aguas residuales producidos en los distintos núcleos de población se han ido construyendo EDAR en el municipio para poder depurar los caudales de aguas residuales generados por la población. La zona turística cuenta con las siguientes EDAR:

- EDAR Salobre Golf.
- EDAR Las Burras.
- EDAR Bahía Feliz.
- EDAR El Tablero.

Tras el estudio de la red de saneamiento se puede concluir que por los años transcurridos desde su construcción y al existir conducciones de fibrocemento, presenta síntomas de deterioro y obsolescencia. Además, al no incluir red separativa, no permite el posible aprovechamiento de dichos caudales de agua de lluvia, sino que favorece posibles inundaciones en caso de temporales debido a la falta de imbornales y rejillas que permitan una adecuada evacuación de las aguas de escorrentía.

#### 4.6.7 Red eléctrica y telecomunicaciones.

La energía eléctrica llega al sur de la isla a través de redes de alta tensión que discurren paralelas a la GC-1. Estas redes de transporte están constituidas por una línea de 66 KV que se desarrolla desde la central de Jinámar y la central eléctrica de Juan Grande hasta las subestaciones de San Agustín y Maspalomas. En ellas la energía eléctrica es transformada de 66 KV a 20 KV. Las líneas de Alta tensión se distribuyen de forma aérea hasta la periferia del ámbito turístico, y una vez dentro de éste la red continúa de forma subterránea. Esta red transporta la electricidad desde las subestaciones hasta las estaciones transformadoras de baja tensión, desde donde salen las redes de baja tensión que transcurren bajo las aceras a ambos lados de las calles y se conectan con los complejos turísticos o las viviendas a través de las arquetas de electricidad, que se encuentran en los espacios públicos.

La red de telecomunicaciones se distribuye a través de los núcleos turísticos y transcurre a lo largo de las calles de forma subterránea bajo las aceras. Los abonados se conectan a la red mediante las arquetas de telecomunicaciones. Hoy en día la compañía de telefonía con mejor infraestructura de telecomunicaciones a nivel insular es Telefónica Nacional de España, la cual tiene conectada toda la isla en su perímetro con cables de fibra óptica. No se ha podido recabar información de la existencia de otras compañías de telecomunicaciones operando en el municipio.

#### 4.6.8 Infraestructuras de gestión de residuos.

El municipio de San Bartolomé de Tirajana se encuentra enmarcado dentro de la Zona VI del Plan Territorial Especial de Residuos de Gran Canaria, zona atendida por el Complejo Ambiental de Juan Grande. La empresa concesionaria del servicio es URBASER S.A.

Actualmente, la recogida de los residuos urbanos en el ámbito de estudio, se realiza por las siguientes vías:



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

- Recogida domiciliaria: mediante bolsas "todo uno", sin ningún tipo de separación selectiva de los residuos, y a través de contenedores dispuestos en la vía pública.
- Recogida selectiva: en la que se recogen los residuos separados selectivamente a través de contenedores de vidrio (color verde), papel-cartón (color azul) y envases ligeros (color amarillo) dispuestos en vía pública y establecimientos.
- Recogida de residuos específicos en limpieza viaria y de playas, muebles y enseres abandonados en la vía pública y recogida comercial de papel y cartón.

Se puede observar que los distintos contenedores, tanto para recogida domiciliaria como de recogida selectiva, se agrupan juntos, y están instalados en las calles. Sin embargo, se ha detectado que la distribución y el número de contenedores de los diferentes tipos dentro de la urbanización es deficiente e irregular.

La zona de estudio puede considerarse como una zona turística limpia, con un grado aceptable en cuanto a la limpieza de calles, zonas verdes y zonas de ocio y esparcimiento.

#### 4.7 Espacios Libres Públicos.

Los espacios libres son escasos, sólo unos cuantos poseen mobiliario y están por debajo de las dotaciones necesarias para clasificarlos como parques, jardines o paseos marítimos. De los aspectos más negativos se puede apreciar el fuerte deterioro motivado por la falta de mantenimiento y cuidados o la caída en desuso. Otros en cambio, son espacios libres que no están tratados o que están destinados a otro uso que el original.

El paseo marítimo Costa Canaria es uno de los grandes espacios libres que posee el sur de la isla y uno de los más atractivos, aunque en toda su longitud no se aprecia el mismo tratamiento o grado de conservación, con falta de sombra y de vegetación apropiada para este uso.

Dentro de los aspectos más negativos del conjunto de los espacios libres destaca la falta de diversidad y mala ubicación de los mismos, además del bajo aprovechamiento del espacio, deficiencias en la accesibilidad, acumulación de escombros, falta de mantenimiento del ajardinamiento, invasión de la vegetación espontánea, abandono etc. Por otra parte, la falta de sombra y acondicionamiento de áreas estanciales en los espacios libres públicos así como la carencia o deterioro apreciable del mobiliario urbano hace que la imagen de obsolescencia sea muy acusada.

#### Ámbito de estudio

En Playa del Inglés se aprecia una escasez evidente de espacios libres públicos en comparación con la gran proporción de edificación existente. La mayor parte de los espacios libres se sitúan en los bordes de la ciudad turística, siendo uno de los más relevantes el paseo marítimo, que es muy utilizado aunque presenta carencias de accesibilidad y acondicionamiento así como de mobiliario urbano. Por otro lado son de destacar los espacios libres que lindan con el ámbito de Maspalomas, Lugares que no tienen un tratamiento adecuado en unos casos o se encuentran en mal estado, aunque representan sitios de oportunidad para el desarrollo de nuevos ajardinamientos o lugares para el desarrollo de actividades de esparcimiento en espacio libre público.

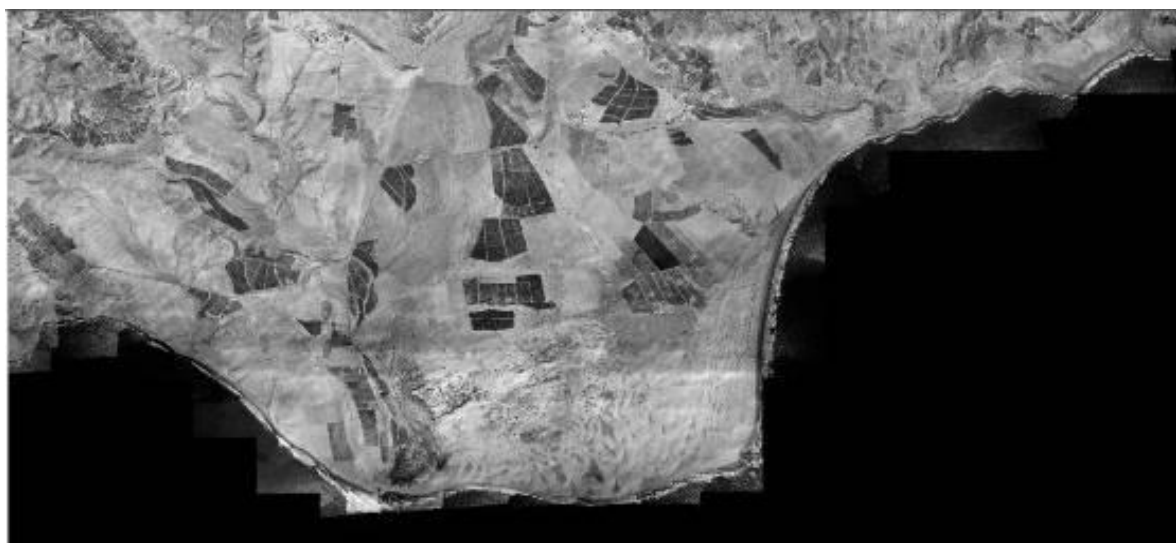


### **Ámbito de actuación**

El ámbito de actuación está desocupado y desprovisto en la actualidad de cualquier uso o edificación destacable, aparte del conjunto denominado casa de La Maleza, elemento de interés patrimonial de carácter etnográfico.

#### **4.8 Morfología urbana.**

La morfología urbana de la zona turística de Maspalomas Costa Canaria procede de la combinación del entramado de la estructura agrícola preexistente con los múltiples barrancos que se sitúan entre Morro Besudo, situado al este del ámbito, y Pasito Blanco, en el límite oeste del mismo. El resultado es la estructura urbana actual.



Ortofoto del área entre Morro Besudo y Pasito Blanco (1961).

### **Ámbito de estudio**

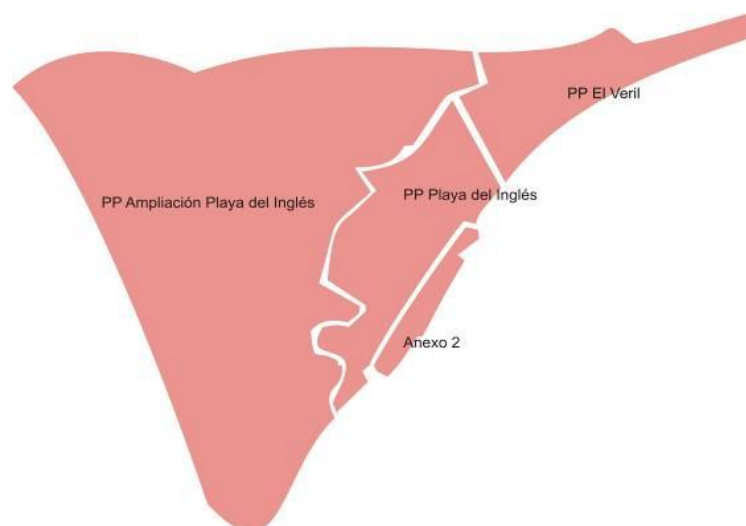
El ámbito de Playa del Inglés se delimita al norte por la carretera GC-1. Al sur, el límite lo marcan los deslindes tanto del dominio público marítimo terrestre (en la zona del Veril) como el de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas (en la zona de la propia Playa del Inglés). Al este, el barranco del Toro es el límite natural divisorio con San Agustín, y al oeste, una escarpada ladera se encarga de separar este sector y el de Maspalomas.

Se trata del sector del PMM Maspalomas Costa Canaria, en vigor, con mayor densidad de parcelas, existiendo muy pocas bolsas de suelo destinadas a espacio libre. Posee una trama urbana variada, con predominio de la trama lineal y presencia de áreas de forma orgánica e incluso singular. Al igual que ocurre en otras zonas del ámbito territorial, su morfología urbana viene acotada por una serie de elementos orográficos como barrancos y laderas, con la existencia de diversas plataformas planas de gran tamaño entre estos elementos. La ciudad turística se trazó respetando la estructura agrícola preexistente: las manzanas y las calles son el resultado de la confluencia de dicha estructura previa y del barranco existente donde hoy discurre la Avenida Alféreces Provisionales, el cual divide el ámbito con un importante desnivel.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

En 1965 se aprueba el primer Plan Parcial “Playa del Inglés” y posteriormente, en 1967 se tramita el Plan Parcial “El Veril”; ambos planes contienen parcelas de pequeño tamaño que inciden directamente en la oferta del producto turístico, además de carecer de equipamientos y dotaciones. El Plan Parcial “Ampliación de Playa del Inglés” se aprobó en 1971, con parcelas de mayor tamaño y mayor número de espacios para dotaciones y equipamientos.



Esquema de Planes Parciales de Playa del Inglés. Diagrama PMM de Maspalomas Costa Canaria.

En este ámbito, la forma de manzana más generalizada es la cartesiana, con superficies entre los 3.500 m<sup>2</sup> y los 66.000 m<sup>2</sup>, y con un crecimiento progresivo que comienza al este de la Avenida de Italia y termina al oeste de la Avenida de Tirajana. También se localizan manzanas de forma orgánica (como la correspondiente al ámbito de actuación del presente PMM) en el sector del Plan Parcial “El Veril” (Avenida de Italia) y en la zona norte del Plan Parcial “Ampliación de Playa del Inglés” (Avenida Alféreces Provisionales hacia la Avenida de Gran Canaria).

Asimismo, los bordes del sector quedan delimitados, casi exclusivamente por manzanas lineales, con secciones que varían desde los 35 metros en el sureste y suroeste, hasta los 190 metros en la franja norte. Las manzanas de forma singular se ubican principalmente en los límites, existiendo sólo dos casos de manzanas interiores.

Los pasajes peatonales interiores de manzanas, de escasa sección y poco tratamiento, tienen la finalidad de reducir las distancias para los peatones, dadas las grandes dimensiones de las manzanas existentes en Playa del Inglés.

### **Ámbito de actuación**

Este ámbito, de marcado carácter longitudinal, surge de manera residual de la divergencia de los trazados viarios; en su extremo norte limitado por la GC-1, al sur por la GC-500. En el límite septentrional linda con el Plan Parcial “El Veril”, al este por el enlace de Las Burras con la GC-1, y al oeste por los límites del núcleo de Bellavista. La forma resultante es preeminentemente orgánica, que se adapta a los trazados del viario, aunque en el extremo oeste y suroeste lo condiciona la edificación y las líneas cartesianas impuestas por el planeamiento.



El ámbito de actuación contiene una única manzana. Ésta es de grandes dimensiones y de aproximadamente 1,3 km de longitud en su eje central, de carácter longitudinal y en torno a las 19 Ha de superficie.

#### 4.8.1 Ocupación.

El estudio de la ocupación de la edificación en las parcelas trata de calcular el porcentaje de agotamiento de suelo libre que tienen las parcelas edificadas. Con ello, se obtiene la cantidad de espacio libre con el que cuenta cada una para destinar a diferentes usos complementarios que se ofertan en los complejos turísticos. Las parcelas objeto del presente Plan, a efectos de ocupación se considera prácticamente vacías, con la única ocupación computable de la casa de La Maleza, situada cercana al extremo Este de la parcela y que comprende una superficie de 172,72 m<sup>2</sup>.

En el ámbito de referencia territorial de este Plan de Modernización que corresponde con la zona turística litoral sur, la ocupación de la edificación es en general bastante homogénea, predominando una cuota de ocupación media-baja de las parcelas a lo largo de todo el ámbito, con la presencia puntual de algunas parcelas con un alto grado de ocupación.

##### Ámbito de estudio

Este ámbito, correspondiente al sector de Playa del Inglés, presenta una cuota de ocupación media-baja en la mayoría de las parcelas edificadas que se entremezclan a lo largo del sector, llamando la atención la baja densidad de los establecimientos localizados a lo largo de la carretera GC-500.

Las parcelas con una ocupación alta se corresponden con aquellas de uso comercial, centros comerciales y con algunas de pequeño tamaño de uso residencial. Existen sólo dos establecimientos turísticos con una ocupación superior al 50,5%: el Hotel Vital Suites y los Apartamentos Valentín Marieta.

Sólo se detecta una ocupación superior al 75,5% en dos parcelas de uso comercial: el CC Anexo II y el CC Metro.

##### Ámbito de actuación

En la actualidad, la parcela está vacía. En cuanto a preexistencias encontradas dentro del ámbito, únicamente se hallan vestigios de algunas antiguas edificaciones aisladas en su interior, de escasa superficie que no se consideran a efectos de ocupación de la edificación.

Se tendrá en cuenta el y mencionado conjunto edificatorio que configura la denominada Casa de La Maleza, considerado como elemento de interés patrimonial con valor etnográfico.

#### 4.8.2 Cerramiento de parcelas.

El análisis de los cerramientos de parcelas se centra en los diversos tipos que se han clasificado según el material y sistema empleado: vegetación, barandillas, celosías, enrejados vallados, muros, fachadas o sin cerramiento.

Esta clasificación aporta el grado de homogeneidad del tratamiento de los límites de parcela, pues son la imagen que los establecimientos ofrecen hacia el exterior.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Los cerramientos de las parcelas en todo el ámbito de referencia territorial se caracterizan principalmente por su heterogeneidad. La carencia de un criterio común o de normativa reguladora ha originado que cada establecimiento o propiedad decida el tipo de cerramiento más adecuado a sus intereses en función de sus propias características, capacidad o conveniencia.

### **Ámbito de estudio**

A nivel general, en el sector de Playa del Inglés, al tratarse de un núcleo urbano consolidado, la presencia de cerramientos es generalizada. Tienen carácter permanente, a excepción de las parcelas sin edificar y de los espacios libres públicos.

Dentro de esta heterogeneidad, la tipología de cerramiento elegida en mayor medida es el muro, bien como elemento único, o bien combinado con otros tipos de cerramientos, especialmente con enrejados y vallas, con acabados en mortero de cemento o piedra. También cabe destacar el predominio de los tratamientos mixtos, principalmente a partir de la combinación de las tipologías de vallado, enrejado, muro y vegetación. La existencia de cerramientos formados por celosías y elementos de carpintería para parcelas de uso privado se observa en menor medida, así como barandillas para los espacios públicos.

Los establecimientos de baja densidad, cuyas parcelas suelen contar con bastante ajardinamiento y espacios libres, contrastan con cerramientos construidos principalmente con vallados, enrejados o muros y, en menor proporción, con vegetación o celosías.

### **Ámbito de actuación**

La parcela de la que consta este ámbito, al estar desocupada y desprovista en la actualidad de cualquier uso o edificación, carece de elementos de cerramiento que la separen físicamente del espacio público. El único cerramiento existente en todo el perímetro es una hilera vegetal conformada por ejemplares de palmera canaria, en el extremo este de la parcela que linda con el enlace de Las Burras con la GC-1, coincidente con la servidumbre de la carretera GC-500.



La hilera de palmera canaria en el límite este del ámbito de actuación. Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).

El límite del ámbito de actuación que da frente o conecta con el núcleo turístico es el tramo de la carretera GC-500 que discurre desde el barrio de Bellavista hasta el nudo de conexión de Las Burras con la autopista GC-1. Los establecimientos turísticos en este frente configuran una fachada urbana con cerramientos a base de vallado o enrejado combinados con muro. Estas soluciones se deben en parte al carácter de vía rápida que fue la carretera GC-500 desde su origen y a que en muchos de los casos corresponden con las traseras de los establecimientos turísticos. Todo ello contribuye a dar al tramo una imagen bastante opaca y cerrada hacia el espacio público de la calle.

#### 4.9 Análisis de la edificación y de la oferta complementaria turística.

Playa del Inglés se originó en la década de los setenta, cuando se construyeron la mayoría de los complejos turísticos y de centros comerciales, y teniendo en cuenta que en la mayoría de ellos no se han realizado, por lo general, reformas de importancia o relevancia, su estado actual es obsoleto.

La edificación de densidad media y la aislada son las tipologías que predominan en dicho ámbito de estudio, con alturas de entre una y dos plantas, que se reparten por todo el ámbito.

Dado que en el PMM Maspalomas Costa Canaria se realiza un análisis de la edificación enfocado principalmente hacia los establecimientos turísticos, en este Plan dicho análisis se centra exclusiva y detalladamente en la edificación destinada a oferta complementaria turística.

##### 4.9.1 Tipología de la edificación.

En el sector de Playa del Inglés, la oferta complementaria turística y comercial está íntimamente ligada a la tipología edificatoria singular. Por edificación singular se entiende aquella tipología en la cual la ordenación urbanística ha establecido de una manera precisa la volumetría de los edificios, señalando las distintas alineaciones que serán de aplicación a los planos de fachada, tanto en planta como en alzado, y por tanto no se puede englobar en otra categoría (como por ejemplo, edificación aislada, bloque abierto, etc.).

Dichas edificaciones se reparten por todo el ámbito de Playa del Inglés de manera dispersa, pudiendo encontrar ejemplos de los mismos en vías de primer y segundo orden, así como colindantes a viarios estructurantes como la carretera GC-500. Por ello, se puede decir que no existe una vinculación directa entre el uso y la edificación de carácter singular con la jerarquía de la vía en la cual se ubica.

##### 4.9.2 Antigüedad y estado de los establecimientos de oferta complementaria turística.

Playa del Inglés, como núcleo turístico más importante del municipio, es el que aglutina el mayor número de establecimientos de oferta complementaria turística. La gran mayoría tiene más de 30 años de antigüedad, tal como se ha determinado tanto con los datos catastrales de las parcelas así como las fechas de inauguración facilitadas por los centros.

- Construidos anteriormente a 1970: 4 (19%)
- Construidos entre 1970 y 1979: 9 (43%)



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

- Construidos entre 1980 y 1989: 5 (24%)
- Construidos de 1990 en adelante: 3 (14%)
- Como se puede ver, el 62% de estos establecimientos son anteriores a 1980, y el 86% anteriores a 1990, lo que supone que la gran mayoría tiene casi 25 años de antigüedad como mínimo.

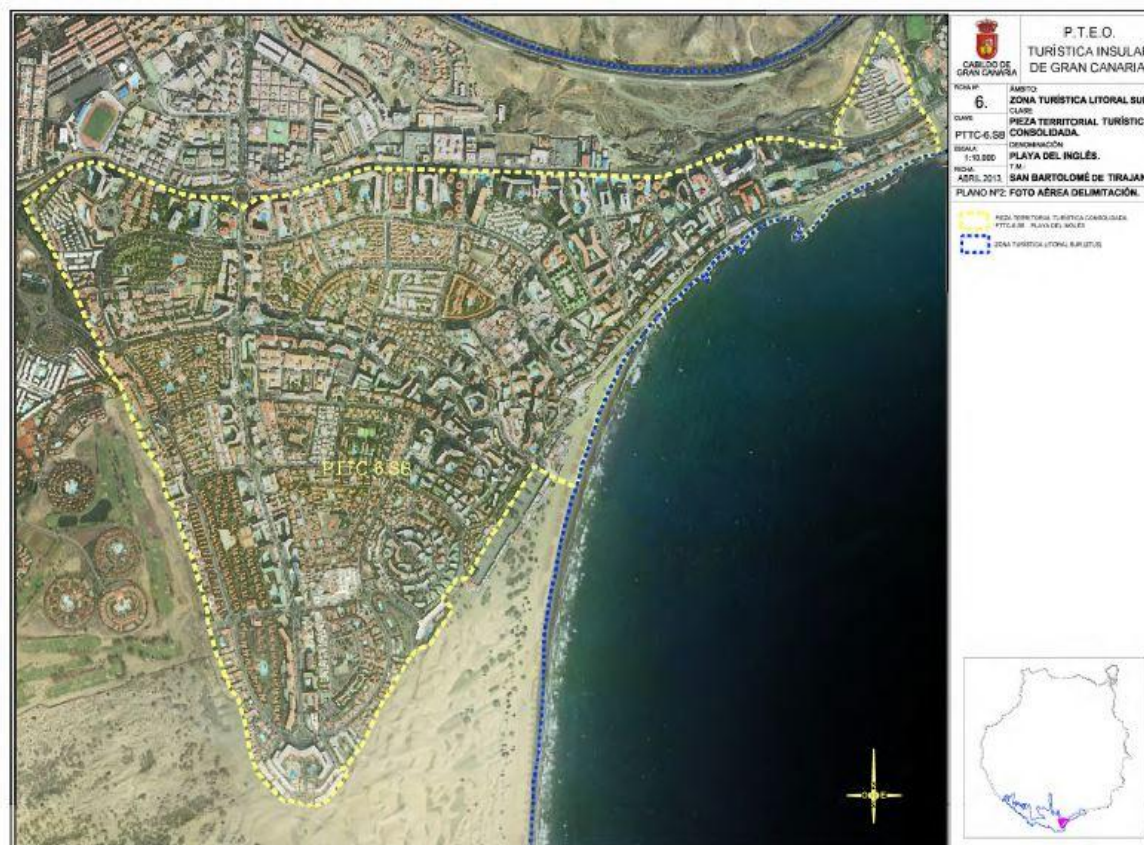
Además, se aprecia una relación directa la antigüedad de estas edificaciones y su estado de conservación: los establecimientos construidos en la década de los 70 y anteriores presentan por lo general un estado malo o regular de conservación y su calidad escénica y contribución al paisaje urbano es baja. Prácticamente han tenido pocas obras de reforma o renovación, limitándose estrictamente a las de mantenimiento. Los complejos posteriores, si bien presentan mejor aspecto (incluso bueno en algunos casos), no han sido objeto de grandes reformas, y también adolecen de los mismos problemas de calidad visual y estética que los más antiguos.

#### **4.9.3 Cuantificación de la capacidad residencial o turística derivada de la ordenación en términos de número de viviendas o plazas alojativas, respectivamente.**

##### **4.9.3.1 Capacidad de la pieza turística.**

- Pieza territorial turística consolidada.
- PTTC-6.58 Playa del Inglés, Zona turística litoral del sur (ZTLS).
- Esta Pieza Territorial, de 307,60 ha de superficie, origen en la década de los sesenta del desarrollo turístico de la ZTLS, se desarrolla sobre el espacio urbanizado litoral del término municipal de San Bartolomé de Tirajana delimitado por la carretera GC-500, la Urbanización de Las Burras (PTTC-5.SB), la carretera de acceso al Faro de Maspalomas y la línea de costa comprendida entre éstas, donde se localizan las playas del El Veril y del Inglés, y el Espacio Natural de las Dunas de Maspalomas.
- Dentro de esta pieza se pueden identificar distintas zonas en función, de sus niveles de densidad, actividad, tipología de productos ofertados o usuarios, entre las que destacaríamos la zona de “El Veril”, a caballo entre las Burras y Playa del Inglés, la “Zona Irlandesa”, donde predominan los apartamentos; la “Plaza”, lugar donde se concentra la oferta de ocio nocturno; el “Paseo de Playa del Inglés”, que ocupa la primera línea de playa, la “Zona Norte de la carretera GC-500”, donde desgraciadamente se concentran los escasos hoteles autorizados en esta pieza turística, la “Avenida de Tirajana”, hoy reconvertida en arteria comercial y, las dos zonas de bungalow situadas a ambos lados de dicha Avenida.
- De acuerdo a los datos obtenidos principalmente del Patronato de Turismo de Gran Canaria, la oferta alojativa autorizada es de 53.509 plazas, de las cuales corresponde, el 31% (16.854 plazas) a establecimientos hoteleros y el 69% (6.655 plazas) a extrahoteleros. La oferta de plazas hoteleras se distribuye en función de la categoría autorizada en: 2\* el 9%, 3\* el 53% y, 4\* el 37%. En cuanto a la oferta extrahotelera, predominan los establecimientos de dos llaves, con un 58% de la oferta, le siguen, con un 33% los de una llave, con un 7% los de tres llaves y un escaso 2%
- corresponden a las de cuatro llaves. Más del 97% de los establecimientos tienen una antigüedad superior a 20 años.

- Examinado el Inventario de Patrimonio Etnográfico del Cabildo de Gran Canaria (FEDAC) no han sido identificados elementos de valor etnográfico catalogados en el interior de la Pieza.
- El ámbito de actuación del presente PMM queda fuera de la delimitación de la pieza territorial turística consolidada.



Pieza territorial turística consolidada. PTTC-6.58 Playa del Inglés, Zona turística litoral del sur (ZTLS).

#### **Datos de la pieza turística:**

- Denominación PTTC.6.SB: Playa del Inglés.
- Clase PTT: Consolidada. Uso mixto con presencia residencial residual.
- Localización ZTLS - t.m. San Bartolomé de Tirajana.
- Plano de Ordenación 2.2.1.1: ZTLS-San Bartolomé.
- Superficie 307,60 ha.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

- Capacidad alojativa actual<sup>2</sup> 53.509 plazas.

#### 4.9.3.2 Estándares para equipamientos estructurantes.

Según establece El PTEOTI en su artículo 13. Densidad bruta territorial:

“ 1. Es la medida de la capacidad máxima de alojamiento turístico en las piezas turísticas que se expresa en número de plazas de alojamiento por unidad de superficie (ha). Este parámetro no identifica ni se refiere, por tanto, ni a la edificabilidad destinada a la oferta alojativa ni a equipamiento turístico u oferta complementaria, ni a la destinada a sistemas generales y dotaciones ni, por tanto, a la edificabilidad de los sectores ni su aprovechamiento urbanístico.

2. En las piezas turísticas donde coexisten el uso turístico y el residencial, para el cálculo de la densidad bruta territorial se sumarán al número de plazas de alojamiento las residenciales. A estos efectos se calculará el número de plazas residenciales aplicando un estándar de 30m<sup>2</sup> construidos por plaza.

3. Se limita la densidad bruta para las piezas turísticas nuevas (PTTN) de la Zona Turística Litoral del Sur a 50 plazas alojativas por hectárea. En la Zona Turística Litoral del Norte y en las áreas libres con equipamiento estructurante se limita a 25 plazas alojativas por hectárea. “

#### 4.9.3.3 Incentivos de plazas alojativas.

Esta información se incorpora de forma profusa en el apartado 2.3 de esta Memoria, pero específicamente, con relación al ámbito de actuación se debe destacar que de conformidad con el artículo 206 1b del PIO-GC, que nos remite a su vez al artículo 220 apartado 16b), podemos deducir el estándar de plazas de alojamiento para un parcela de equipamiento estructurante turístico en la isla de Gran Canaria.

En el artículo 18 se establece el derecho de materializar en otro solar los incentivos de edificabilidad establecidos en la ley para la sustitución y traslado de equipamientos turísticos complementarios que sean objeto de una operación de renovación urbana, o formen parte de un convenio para obtener suelo público; incentivándose, mediante el reconocimiento de un máximo de 1.000 plazas de alojamiento, la implantación y ejecución de nuevos equipamientos públicos o, siempre que hayan sido declarados de interés general por el Gobierno de Canarias de nuevos equipamientos privados, en suelos urbanos o urbanizables, con el límite de 1 plaza por cada 30.000 € de inversión, con una inversión en equipamiento mínima de 30 millones de euros.

Para la parcela definida en el presente Plan, se asumirá la capacidad máxima de plazas de alojamiento que establece el planeamiento territorial, que corresponde a 25 plazas/Ha.

---

<sup>2</sup> Plazas autorizadas de acuerdo a los datos obtenidos del Patronato de Turismo de Gran Canaria. Corresponderá al planeamiento que proceda a adaptar la Pieza al presente PTEOTI-GC de acuerdo a los criterios y determinaciones del mismo, fijar la capacidad alojativa máxima autorizable en la Pieza.

#### 4.9.4 Cuestiones relativas al producto turístico.

##### 4.9.4.1 Perfil del turista: particularidades de su demanda y satisfacción.

En este epígrafe se expondrá de manera sintetizada distintos aspectos relativos al perfil del turista, basados en el estudio detallado que se hace del mismo en el PMM Maspalomas Costa Canaria, en vigor, donde puede verse en profundidad características de los turistas que escogen Gran Canaria y San Bartolomé de Tirajana.

Tradicionalmente, el turista que visita San Bartolomé de Tirajana ha sido mayoritariamente masculino, aunque a partir de 2010 esta tendencia cambia y las mujeres suponen un porcentaje mayor, principalmente de más de 44 años, seguidos de cerca por el intervalo que abarca de 16 a 44 años, de nacionalidad alemana. Vienen acompañados por su pareja, aunque los turistas acompañados por sus hijos presentan una tendencia creciente.

El turista contrata en origen vuelo, alojamiento y media pensión, seguido por el que contrata vuelo, alojamiento y todo incluido, que ha ido aumentando su porcentaje cada año, principalmente a través de tour operador y que conocían el destino con anterioridad.

Los aspectos del municipio más valorados por los turistas son el clima, los servicios de taxi, las zonas de baño, la hospitalidad y el trato en el alojamiento, y entre los menos valorados destaca las actividades culturales y el ocio y recreo para niños, acompañados por la oferta gastronómica, el golf, los precios en los restaurantes y los parques de ocio.

##### 4.9.4.2 Oferta complementaria.

El grado de madurez de destinos de sol y playa como San Bartolomé de Tirajana, aconseja el desarrollo de medidas de política turística que permitan la redefinición de los productos turísticos litorales. Por ello, es a finales de la década de los 80, cuando investigadores y técnicos plantean la introducción de elementos de la denominada oferta turística complementaria para la reestructuración de destinos en fase de madurez.

La oferta turística es el conjunto de bienes y servicios disponibles para uso o consumo de los turistas; puede ser básica compuesta por: recursos turísticos, infraestructuras (carreteras, puertos, etc.) y empresas turísticas (alojamiento, transporte, etc.); y puede ser complementaria, formada por: bares, restaurantes, centros de ocio, centros comerciales, etc.

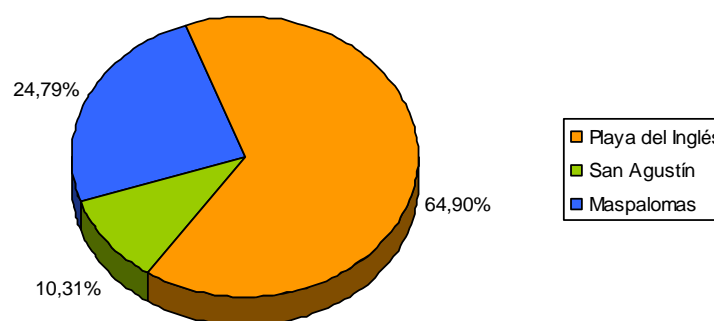
Según el artículo 51 de la Ley de Turismo de Canarias de 1995, las empresas que con su actividad contribuyen a la oferta turística complementaria son: salas de fiestas, discotecas, salas de espectáculos y de baile; atracciones y espectáculos, actividades recreativas, de animación y demás esparcimiento y ocio; deportes, acción y aventura; y organización y asistencia a congresos y traducción simultánea.



A continuación se va a detallar la oferta complementaria existente en el ámbito de San Bartolomé de Tirajana.

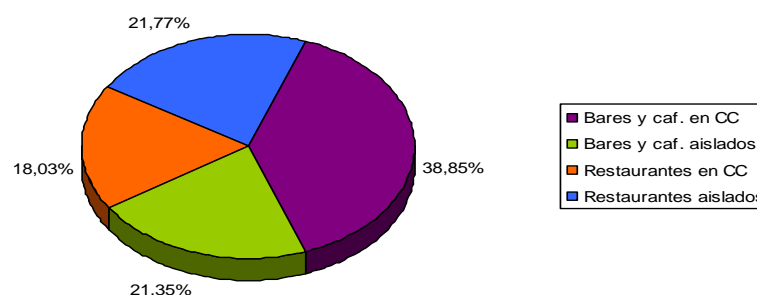
### **Bares, restaurantes y cafeterías**

En el ámbito hay aproximadamente unos 960 establecimientos de restauración, divididos en 382 restaurantes y 578 bares y cafeterías. La mayor parte de esta oferta de restauración se encuentra localizada en la zona de Playa del Inglés, con un 64,90% frente al 24,79% de Maspalomas y al 10,31% de San Agustín.



Localización de la oferta de restauración por sectores del PMM. Fuente: Patronato de Turismo de Gran Canaria. Elaboración propia.

Esta diferencia tan grande entre los distintos núcleos se debe a la mayor concentración de establecimientos turísticos en Playa del Inglés, a una mayor concentración de residentes en San Agustín y a que Maspalomas es el núcleo más moderno.



Distribución de la oferta de restauración. Fuente: Patronato de Turismo de Gran Canaria. Elaboración propia.

Este gráfico refleja la distribución de la oferta de restauración. Por un lado, hay una elevadísima concentración de bares y cafeterías en los centros comerciales, unos 373 aproximadamente, por unos 205 que se encuentran situados en distintas vías del núcleo. Ocurre lo contrario con los restaurantes ya que no hay mayor número en las vías que en los centros comerciales (209 en el primer caso y 173 en el segundo).



#### 4.9.4.3 Centros comerciales y comercios.

Hay un total de 35 centros comerciales o zonas comerciales abiertas más otros 2 cerrados (El Portón y Oasis), en el ámbito de referencia territorial: 5 en San Agustín, 21 en Playa del Inglés y 11 en Maspalomas. Estas diferencias, sobre todo con San Agustín, se deben a un menor crecimiento de éste como zona turística, inclinándose más hacia lo residencial o hacia lo vacacional de larga duración.

RELACIÓN DE CENTROS COMERCIALES		
SAN AGUSTÍN	PLAYA DEL INGLÉS	MASPALOMAS
El Portón (cerrado)	Metro	Faro 2
Rocas Rojas	Yumbo	Playmar
Morro Besudo	Pirámide	Sonnenland
San Agustín	Marieta	Melonerías Playa
Bahía Feliz	Sandía	Varadero
	Gran Chaparral	Boulevard Faro
	Cita	Oasis Beach
	Águila Roja	La Charca
	Santa Ana	Oasis (no está en explotación)
	Jardín del Sol	Boulevard Dunas
	Kasbah	Dunaflor
	Plaza	
	Edificio Prisma	
	Atlantic Beach Club	
	Tropical	
	Anexo I	
	Anexo II	
	El Veril	
	Corona Roja	
	Nilo	
	Eurocenter	

Fuente: turismo.maspalomas.com. Elaboración propia.



El PMM Maspalomas Costa Canaria contiene un fichero de centros comerciales, donde se puede consultar la ficha de cada uno de ellos con sus datos detallados.

En el análisis de cada uno de los centros comerciales, se evidencia el elevado número de locales comerciales cerrados que hay y que pueden afectar negativamente en la opinión de los usuarios. Si a esto se le añade que, en líneas generales, el estado de conservación de los mismos es regular y que la mayoría de los comercios y oferta de restauración se encuentran localizados en los mismos, se desprende una imagen distorsionada del destino turístico.

En cuanto a los comercios, hay dos grandes grupos: aquellos ubicados dentro de los centros comerciales y los que están aislados en las vías. La mayoría pertenece al primer grupo. Atendiendo a su situación, más de la mitad de los establecimientos comerciales están concentrados en Playa del Inglés, seguido de Maspalomas y por último, San Agustín.

Hay dos tipologías que destacan en número sobre las demás: ropa y complementos, y otro comercio mixto.

#### 4.9.4.4 Golf.

Considerando estrictamente al ámbito del PMM Maspalomas Costa Canaria, en la zona hay sólo dos campos de golf: Maspalomas Golf y Meloneras Golf.

Maspalomas Golf fue inaugurado en 1968, está situado junto a las Dunas de Maspalomas y tiene 18 hoyos y par 73. Cuenta con tee de prácticas, putting green y pitching green.

Meloneras Golf fue inaugurado en 2006, pertenece a la cadena Lopesan, y está ideado como un oasis rodeado de palmeras y lagos. Con 18 hoyos y par 71, fue diseñado por el estadounidense Ron Kirby y se extiende por 520.000m<sup>2</sup> de superficie muy técnica. También cuenta con putting green, pitching green, chipping green y bunker de prácticas.

Además de estos dos campos de golf, existe un *pitch & putt* de 8.000 m<sup>2</sup> situado en San Agustín, el “Familia Golf Sport & Spa San Agustín” de 9 hoyos y par 27, y cuenta con tee de prácticas, putting green y un bunker de prácticas.

#### 4.9.4.5 Centros de spa y talasoterapia.

Son 9 los establecimientos de spa y talasoterapia que configuran la oferta complementaria de salud. Cinco se localizan en Maspalomas (dos en Maspalomas y tres en Meloneras), tres en Playa del Inglés y uno en San Agustín.

- Talasoterapia Canarias San Agustín (San Agustín)
- Spa Vital Wellness Center – Hotel Eugenia Victoria (Playa del Inglés)
- Seaside Hotel Sandy Beach (Playa del Inglés)
- Spa & Wellness Seaside Grand Hotel Residencia (Maspalomas)
- Spa & Wellness Seaside Hotel Palm Beach (Maspalomas)
- Corallium Spa-Lopesan Costa Meloneras Resort Spa & Casino (Maspalomas)
- Corallium Thalasso. Gran Hotel Villa del Conde (Maspalomas)

- Vital Suites Wellness and Spa - Hotel Dunas Vital Suite (Playa del Inglés)
- Wellness Meloneras - Hotel H10 Playa Meloneras (Maspalomas)
- Todos estos centros de Spa están ubicados en establecimientos de alojamiento superiores a cuatro estrellas, pero pueden ser utilizados por cualquier usuario que así lo desee, pagando por los servicios que vaya a disfrutar.

#### 4.9.4.6 Congresos.

Al igual que con el turismo de salud, de los 19 centros de congresos localizados sólo uno no está vinculado a un establecimiento de alojamiento (ExpoMeloneras). La distribución es más heterogénea, con tres en San Agustín, siete en Maspalomas (cuatro en Meloneras y tres en Maspalomas) y ocho en Playa del Inglés.

- Hotel Costa Canaria
- Hotel Gloria Palace San Agustín
- Hotel Meliá Tamarindos
- Hotel Riu Palace Maspalomas
- Hotel Palm Beach
- Hotel Riu Grand Palace Maspalomas Oasis
- Ifa Faro Hotel
- Lopesan Costa Meloneras
- H10 Playa Meloneras Palace
- Gran Hotel Lopesan Villa del Conde
- Barceló Las Margaritas
- Lopesan Catarina
- Ifa Dunamar
- Hotel Lucana
- Hotel Neptuno
- Lopesan Buenaventura
- Ifa Continental
- Hotel Orquídea Bahía Feliz
- ExpoMeloneras



Esta distribución tan desigual puede deberse al crecimiento que ha tenido tanto la zona de Maspalomas como la de Meloneras en los últimos años. Y a la mayor concentración de oferta de establecimientos hoteleros de Maspalomas y Meloneras.

#### 4.9.4.7 Empresas de entretenimiento.

Por lo que se refiere a las empresas de entretenimiento, las que se han encontrado que prestan sus servicios en esta zona, mayoritariamente están ubicadas en Playa del Inglés (10), en Maspalomas (7) y en San Agustín (5).

Dentro de estas empresas, diez de ellas se dedican a deportes acuáticos (buceo, surfing, windsurfing) y once dedican su actividad a deportes de tierra (alquiler de bicicletas o a realizar excursiones en bicicletas, senderismo, rutas en jeep, paseos en camello, multiaventura, quad, paintball, etc).

#### 4.9.4.8 Playas.

Las playas de la isla de Gran Canaria y en concreto del municipio de San Bartolomé de Tirajana, representan grandes elementos de servicios turísticos, en un concepto de sol y playa, del que es un reclamo nacional e internacional.

Dentro de las playas que se citan a continuación cabe destacar la playa de San Agustín, Playa del Inglés, Maspalomas y Meloneras ya que poseen la Bandera Azul, distintivo de calidad, y que la mantienen desde 1991, 1988, 1990 y 2012 respectivamente.

NOMBRE	EXTENSIÓN	ANCHURA MEDIA	COMPOSICIÓN	GRADO DE URBANIZACIÓN	GRADO DE OCUPACIÓN
Playa del Besudo (Morro Besudo)	170 m	35 m	Arena fina y rocas	Urbano	Medio
Playa de San Agustín	670 m	50 m	Arena y roca	Urbano	Alto
Playa de Las Burras (Puerto Chico)	380 m	110 m	Arena fina	Urbano	Alto
Playa de Las Burras (Barranco del Toro)	600 m	110 m	Arena y bolos	Alto	Alto
Playa del Corralillo (El Cochino – El Veril)	350 m	60 m	Arena fina	Urbano	Alto
Playa del Inglés	2.850 m	80 m	Arena fina	Alto	Alto
Playa de Maspalomas	2.710 m	55 m	Arena fina	Urbano	Alto
Playa del Faro	750 m	18 m	Bolos, grava y roca	Alto	Bajo
Playa de Las Mujeres	300 m	30 m	Bolos y roca	Urbano	Bajo
Playa de Las Meloneras	570 m	75 m	Arena fina, bolos y rocas	Urbano	Medio
Playa de Pasito Blanco (El Hornillo)	450 m	40 m	Arena fina, bolos y rocas	Urbano	Bajo

De las playas citadas anteriormente, se pueden destacar algunas particularidades:

- Playa de San Agustín: es una de las playas más importantes de la zona turística Maspalomas Costa Canaria. Tiene un paseo marítimo que enlaza Morro Besudo con Playa del Inglés. Es una playa muy frecuentada por la población local.
- Playa del Inglés: es excelente para la práctica de todo tipo de deportes náuticos y de saltos en paracaídas. Cuenta con un área delimitada para la práctica del nudismo. Eventualmente se celebran campeonatos deportivos de surf, vóley playa, fútbol playa y conciertos.
- Playa de Maspalomas: está integrada dentro de la Reserva Natural Especial Dunas de Maspalomas, conformada por 403 hectáreas de dunas, una charca y un palmeral. Al igual que Playa del Inglés, la playa de Maspalomas cuenta con un área delimitada para practicar el nudismo. En uno de sus extremos se encuentra el edificio del Faro, patrimonio arquitectónico.

#### 4.9.4.9 Actividades recreativas.

##### **Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas**

Es un espacio natural cuyo objetivo es la preservación de sus hábitats singulares, especies concretas, formaciones geológicas o procesos ecológicos esenciales, no siendo compatible con la ocupación humana ajena a fines científicos o educativos, y en los que se tolera, de manera excepcional, los usos recreativos o de carácter tradicional.

Existen centros o parques, destinados a promover información de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas, como son el parque Tony Gallardo o el Centro de Interpretación que más adelante se explican.

Además, cabe destacar otras actividades a desarrollar en la Reserva. Por ejemplo, los itinerarios guiados, que comienzan en el Centro de Interpretación, para posteriormente iniciar una ruta que terminará en el Parque Tony Gallardo.

También hay varios senderos señalizados dentro de la Reserva, a través de los cuales se puede acceder a las zonas más interesantes del espacio natural, y estando prohibido la circulación por fuera de ellos.



Fuente: PMM de Maspalomas Costa Canaria.

Junto a la Charca y delante del Centro de Interpretación existen dos miradores que permiten la observación del paisaje.

Por sus cualidades climáticas y su singularidad paisajística, la Reserva y la playa se suelen utilizar como escenario natural para la realización de películas, anuncios publicitarios, videoclips, fotografías de moda, etc.

En los límites de la reserva, en las dependencias anexas al Hotel Riu Palace, se encuentra el Centro de Interpretación de las Dunas de Maspalomas. Inaugurado el 21 de marzo de 1994, las instalaciones que el centro ofrece al visitante cuentan con una superficie de 125 m<sup>2</sup>, dividida en tres secciones: una sala expositiva con paneles, una sala de audiovisuales y los servicios higiénicos. Actualmente permanece cerrado al público.

### **Parques y jardines**

El municipio de San Bartolomé de Tirajana dispone de lugares de esparcimiento, como son los parques o zonas ajardinadas, dotados de servicios mínimos (alumbrado, bancos, papeleras...) que hacen posible la estancia del usuario, así como el desarrollo de actividades al aire libre o simplemente un lugar adecuado para disfrutar del tiempo de ocio.

En este epígrafe también tienen lugar aquellos parques que además de ofrecer un espacio en sí mismo, incorporan una oferta específica de entretenimiento didáctico.

- **Parque Urbano del Sur:** Situado en Maspalomas, es un parque de 6.233 m<sup>2</sup> de superficie. Cuenta con un edificio para espectáculos anexo al graderío, jardines, un lago entre el graderío y la zona de escenario, aseos. Este parque además cuenta con rocódromo, zona infantil de juegos, cafetería, merendero, y dos circuitos que rodean al parque, uno para practicar footing y otro para bicicletas y patines.
- **Parque Europa:** situado en Playa del Inglés, es un extenso parque en el que poder desarrollar actividades al aire libre. Presenta un deteriorado estado de conservación, sin equipamientos mínimos que favorezcan la estancia del usuario.

- **Área Ajardinada Calle Granada:** este parque ubicado en Playa del Inglés, está acondicionado y presenta un estado óptimo de conservación, en el que el usuario puede desarrollar actividades al aire libre o disfrutar de la tranquilidad que yace en este espacio.
- **Parque Lineal:** este extenso parque localizado en San Agustín, presenta un adecuado estado de conservación, así como las condiciones mínimas que favorecen la estancia del usuario y el desarrollo de otro tipo de actividades al aire libre.
- **Parque Tony Gallardo:** en Maspalomas, fue ideado por el escultor que da nombre al parque, en él se simulan los diferentes hábitats de la Reserva Natural Especial de Las Dunas de Maspalomas, con un circuito cerrado de agua. Este parque incorpora lo que se ha denominado como oferta de entretenimiento didáctico, pues a lo largo del mismo, se puede encontrar letreros informativos sobre las distintas especies de flora y fauna que se pueden encontrar en el mismo. Actualmente se encuentra cerrado al público.
- **Parque Botánico de Maspalomas:** como su propio nombre indica, se ubica en Maspalomas, ocupa una superficie de 12.000 m<sup>2</sup> y también forma parte de esa oferta de entretenimiento didáctico enunciada. Tiene unas quinientas especies vegetales, sin una distribución sistémica rígida, con el objetivo de darle al conjunto mayor diversidad botánica a cada una de las zonas. Contiene, palmeras, arbolado ornamental y frutal, arbustos, trepadoras, suculentas, acuáticas, hortícolas, medicinales, aromáticas, autóctonas de Canarias y Macaronesia, hierbas y arbustos silvestres y una zona con plantas de interior. Además cuenta con un centro de interpretación y un banco de semillas.

### **Parques de ocio**

En el núcleo sólo existe un parque de ocio, más concretamente un parque de atracciones, que ofrece además otros servicios.

Se trata del Holiday World, situado en Maspalomas, un parque de atracciones destinado a público de todas las edades pues en su interior hay bolera, restaurantes, min-golf, cafeterías, internet, discotecas, terraza chillout, Holi' Minipark, live music, wellness center con piscina, guardería y peluquería. Además tiene espectáculos y animación. Algunas de sus atracciones son montaña rusa, Sky Drop, Barco Pirata, Tío Vivo, Carrusel infantil, paseos en pony, etc.

### **Ocio nocturno**

La oferta de ocio nocturno en este núcleo turístico es variada y se conforma de diferentes maneras: desde locales independientes como discotecas, pubs u otro tipo de bares, hasta zonas que adquieren interés por concentrarse un grupo de locales en ella, como pueden ser avenidas, centros comerciales, etc. La conservación de éstos locales o agrupaciones no goza precisamente de un estado de conservación bueno en el ámbito de estudio de este Plan.

Además otorgan importancia a la oferta de ocio los dos casinos que existen: el Casino Gran Canaria, recientemente trasladado al establecimiento extrahotelero Buenos Aires, en Playa del Inglés, y el Gran Casino Costa Meloneras, ubicado en el hotel del mismo nombre en Maspalomas.

San Bartolomé cuenta con una sala de espectáculos, denominada Garbo's situada en Bahía Feliz, seis locales que ofrecen música en vivo y un sinfín de discotecas, pubs y bares de copas.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

### **Senderismo**

Desde el entorno y ámbito de estudio del PMM parten varias rutas de senderismo hacia el interior de la isla la mayoría de ellas y que a continuación se detallan:

RUTA	DISTANCIA	DIFICULTAD	DURACIÓN ACONSEJADA
Maspalomas - Ayagaures	12,1 km	Fácil	4 h
Maspalomas - Arteara	12,2 km	Fácil	3 h 30 min
Camino de Santiago	26 km	Algo difícil	8 h
Juan Grande - San Agustín	11 km	Fácil	4 h
Maspalomas - Las Carpinteras	5 km	Fácil	2 h 20 min
San Agustín - Presa de La Florida - Presa del Berriel - Bahía Feliz	14,06 km	Fácil	3 h 30 min

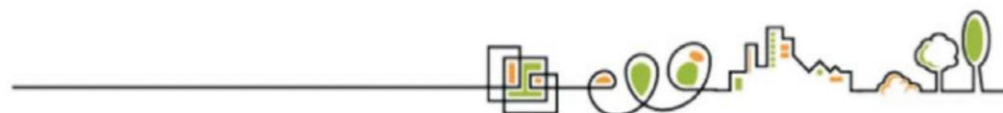
Fuente: turismo.maspalomas.com. Elaboración propia.

### **Cicloturismo**

Lo mismo se puede detallar en cuanto a las rutas ciclistas, rutas ciclistas de montaña, rutas a caballo o por carretera:

RUTA	DISTANCIA	DIFICULTAD	DURACIÓN ACONSEJADA
Maspalomas - Ayagaures - Mirador Ayagaures	26,1 km	2	1 h 10 min
Santa Lucía - San Bartolomé	70 km	4	3 h 30 min
Pico de las Nieves	96 km	5+	6 h
Ruta de Soria	63,5 km	4-5	3 h
San Bartolomé de Tirajana - Temisas	88 km	5	4 h 30 min
Ruta de Los Lomos de Pedro Afonso	35 km	5+	-
Maspalomas - Mogán - Barranquillo Andrés - Maspalomas	84 km	5	5 h
Ruta Presa Niñas	5 km	4	-

Fuente: Maspalomas Guía Rural. Espacio natural y turismo activo. Elaboración propia.





### Ciclismo de montaña

RUTA	DISTANCIA	DIFICULTAD	DURACIÓN APROXIMADA
Chira - Morro de la Hierba Huerto	65,9 km	5	7 h 30 min
Las Tederas	49,1 km	3	4 h
San Bartolomé de Tirajana	56,4 km	4	5 h
Los Altos de S. Agustín y La Cumbre de Amagar	43,2 km	3	5 h
Tirajana, El Valle de Las Mil Palmeras	78,4 km	4	6 h 30 min
Maspalomas - Soria - Chira - Maspalomas	91,8 km	5	-
Maspalomas - Las Niñas - Soria - Maspalomas	80,42 km	4	-

Fuente: Maspalomas Guía Rural. Espacio natural y turismo activo. Elaboración propia.

### Rutas a caballo

RUTA	DISTANCIA	DIFICULTAD	DURACIÓN APROXIMADA
Alto Salobre - Montaña Negra - Calderín - Barrano el Negro - Guirra y Meloneras	9 km	Fácil	4 h

Fuente: Maspalomas Guía Rural. Espacio natural y turismo activo. Elaboración propia.

### Rutas por carretera

RUTA	DISTANCIA	DURACIÓN APROXIMADA	CARACTERÍSTICAS
Maspalomas - Pico de Las Nieves	45,5 km	1 h 30 min	Carretera comarcal de buen asfalto
Maspalomas - Ayacata	47,3 km	2 h 30 min	Carretera de buen asfalto , excepto trecho de tierra en buen estado de 1,6 km

Fuente: Maspalomas Guía Rural. Espacio natural y turismo activo. Elaboración propia.

### Observación de aves

ZONA	DESCRIPCIÓN	DIFICULTAD	ÉPOCA ADECUADA
Complejo Dunar y Charca de Maspalomas	Charca de agua salobre, palmeral y campo de dunas.	Alta insolación	Nidificantes: desde noviembre hasta abril. Migrantes: todos los meses, menos mayo, junio y parte de julio

Fuente: Maspalomas Guía Rural. Espacio natural y turismo activo. Elaboración propia.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

### Zonas de vela

ZONA	VIENTOS DOMINANTES	PROFUNDIDAD	FONDO
Bahía Feliz - Playa del Águila - San Agustín	De componente NE en invierno, S en verano	De 7 a 8 m	Arenoso
Maspalomas - Playa del Inglés	Componente E - Ne en invierno, O - SO en verano		Arenoso
Meloneras - Bahía Santa Águeda	Componente E y O - SO	De 8 a 9 m	Arenoso

Fuente: Maspalomas Guía Rural. Espacio natural y turismo activo. Elaboración propia.

### Zonas buceo con gafas y tubo

ZONA	PROFUNDIDAD MEDIA	CONDICIONES MÁS FRECUENTES	DIFICULTAD DE LA INMERSIÓN	DURACIÓN
Punta Carpinteras	4 m	Mar en calma y viento flojo o moderado	Baja	Sin traje: 30 min Con traje: 50 min
Los Paseos Chicos	3 m	Mar en calma	Baja	Sin traje: 20 min Con traje: 60 min
Morro Pasito Blanco	4 m	Mar en calma y viento flojo o moderado	Baja, excelente para iniciación	Sin traje: 30 min Con traje: 60 min

Fuente: Maspalomas Guía Rural. Espacio natural y turismo activo. Elaboración propia.

### Zonas de buceo

ZONA	PROFUNDIDAD MEDIA	CONDICIONES MÁS FRECUENTES	DIFICULTAD DE LA INMERSIÓN	DURACIÓN
La Baja de Pasito Blanco	15 m.	Buenas, en general buen tiempo y sin corriente.	Grado medio. Alta si existen corrientes.	Entre 30 y 45 minutos
El Arrecife artificial de Arguineguín	22 m.	Buenas, en general buen tiempo y sin corriente.	Grado medio. Alta si existen corrientes.	Entre 30 y 45 minutos
Los Sebadales de Pasito Blanco y Maspalomas	Pasito Blanco: 5-7 m Maspalomas: 15 m	Buenas, en general buen tiempo y sin corriente.	Pasito Blanco: sencilla. Maspalomas: grado medio.	Pasito Blanco: 1 h Maspalomas: 2 h

Fuente: Maspalomas Guía Rural. Espacio natural y turismo activo. Elaboración propia.

### **Zonas de piragüismo**

ZONA	DIFICULTAD	DURACIÓN	DISTANCIAS
Travesía de la Costa Oeste	Media-baja	90 min	Parcial 1: 1.875 m Parcial 2: 250 m Parcial 3: 3.000 m
Presa de Chira	Muy baja	60 min	3 km. Ida y vuelta

Fuente: Maspalomas Guía Rural. Espacio natural y turismo activo. Elaboración propia.

#### **4.9.4.10 Actividades culturales.**

Las actividades culturales están conformadas por una elevada variedad de temas como el patrimonio histórico, música, teatro etc. Toda esta clase de actividades en un destino, principalmente de sol y playa, puede resultar en ocasiones escaso y poco atractivo, y gran parte de sus usuarios, lo son de manera casual y no el motivo principal de su viaje.

#### **4.9.4.11 Bienes patrimoniales.**

Los bienes patrimoniales pueden ser yacimientos arqueológicos o bienes etnográficos y arquitectónicos. En este apartado, tienen lugar aquellos que, situados tanto en el ámbito específico de estudio como fuera de él, gozan de interés turístico.

#### **Yacimientos arqueológicos en la cuenca de Maspalomas y Salobre-Costa:**

- **Yacimiento de la Necrópolis de Maspalomas:** con más de 2.000 m<sup>2</sup>, alberga más de un centenar de cistas funerarias, de las cuales algunas albergaban en su interior algún individuo. Se ofrecen visitas guiadas al lugar mediante cita previa, gracias a las cuales el visitante puede conocer el contenido del yacimiento y el estado actual de los trabajos de excavación.
- **El Canalizo:** conjunto de casas cueva, bajo solapones, con pared exterior sin enfoscar en algunos casos. Se encuentran asociados los alpendres, también bajo solapones, con pesebres en roca y muro exterior de cerramiento. También se documentaron varios hornos familiares próximos a las viviendas.

El lugar ya era ocupado por los antiguos habitantes de las islas, los aborígenes. A partir de ahí, las viviendas se han ido ocupando y adaptando a las necesidades de sus habitantes hasta la actualidad.

- **Necrópolis de Artemara:** situada junto al pueblo de Arteara, ocupa un territorio de dos kilómetros de largo por uno de ancho. Se trata de un yacimiento funerario prehistórico conformado por más de un millar de estructuras tumulares. Un porcentaje muy elevado de las estructuras son túmulos simples, es decir, un espacio funerario protegido luego por un amontonamiento de piedras.
- **Punta Mujeres:** se encuentra enclavado a unos 150 m al oeste del Faro de Maspalomas, en dirección a la Playa de las Meloneras. El enclave se ha relacionado con una gran estructura



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

habitacional, un asentamiento que aprovecha los diversos recursos alimenticios de la zona, junto a un oasis de gran tamaño, un complejo dunar inalterado y una charca intermareal que recibía una abundante población de avifauna estacional.

#### **Bienes etnográficos-arquitectónicos:**

**El Faro de Maspalomas:** esta obra de ingeniería fue proyectada por Juan de León y Castillo, y constituye el edificio civil de mayor importancia histórica y monumental de la zona. Hasta 1889 duraron los trabajos de construcción del Faro, con la colocación de la linterna, en la que finalmente quedaría instalado el aparato óptico de F. Barbier & Cie, fabricado en París ese mismo año, pero no fue hasta el 1 de febrero de 1890 cuando se iluminó oficialmente.

Los valores monumentales e históricos de esta edificación determinaron que fuera declarado, a los 100 años de su creación, como Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento Histórico.

- **Casa Condal:** Esta casa señorial del siglo XVIII, era utilizada por el Conde de la Vega Grande como “casa de vacaciones”. Declarada Bien de Interés Cultural en 1.985, funciona actualmente como museo, con exposiciones concretas o temporales.

#### **4.9.4.12 Puerto.**

El puerto deportivo Pasito Blanco cuenta en la actualidad con 388 puntos de atraque para barcos desde 6 m hasta 40 m de eslora, así como 80 plazas en marina seca. Tiene un calado mínimo de 3 m y máximo de 7 m, su área de abrigo de 43.045 m<sup>2</sup>. El varadero cuenta con un travelift de 64 toneladas de capacidad y una grúa de 2 toneladas. Se realizan servicios de antifouling, mecánica general, electricidad y electrónica y reparación de fibra y madera.

Además se facilitan los servicios de recogida de basuras, venta y alquiler de embarcaciones, buzos de emergencia, supermercado, teléfono restringido, estación de combustible, agua corriente, primeros auxilios, lavandería autoservicio, servicio meteorológico, depósitos de aceites usados, depósitos de aguas negras y sentinas, servicios y duchas, aparcamiento e información turística.

El puerto cuenta con la Bandera Azul de la UE desde 1992.

#### **4.9.4.13 Oferta complementaria en el resto del municipio.**

Dentro del municipio de San Bartolomé de Tirajana y fuera del ámbito de estudio existen otras empresas de entretenimiento y parques de ocio.

- **Empresas de entretenimiento:** las empresas de entretenimiento que están situadas fuera del ámbito de estudio están dedicadas a deportes de aire (escuela de ultraligeros, excursiones en helicóptero, paracaidismo) y a deportes acuáticos (escuelas de buceo, windsurf, surf, excursiones marítimas, etc.)
- **Aqualand Maspalomas:** parque de atracciones acuáticas para toda la familia, con toboganes de multitud de formas y alturas y zona especial para niños en el parque infantil de agua.

- **Mundo Aborigen:** reconstrucción de una antigua aldea canaria, que ofrece una reproducción de la cultura prehispánica guanche, con más de 100 figuras a tamaño real dispuestas en escenas cotidianas. Se encuentra rodeado por el Barranco de Fataga, ofreciendo a su vez un paisaje de incomparable belleza.
- **Palmitos Park:** parque zoológico y botánico donde se pueden ver exhibiciones de rapaces, de papagayos y de aves exóticas, además consta de delfinario, acuario, reptiles y jardines de cactus, colección de orquídeas y casa de las mariposas.
- **Sioux City:** parque temático con espectáculos y animales, simulando un pueblo en el salvaje oeste, donde se encuentran ladrones de bancos, indígenas, etc.
- **Gran Karting Club:** circuito con una flota de karts adaptados para las distintas edades. (Dentro del ámbito de referencia territorial)
- **Racing Kart Maspalomas:** pista donde pueden alquilarse karts además de poseer una escuela de pilotos de karts para niños. Disponen de karts para personas con movilidad reducida.

#### 4.10 Estructura de la propiedad.

Según la documentación aportada en el momento de encargo de este PMM, constan los siguientes datos y antecedentes:

Con fecha Febrero de 2014, la entidad Loro Parque S.A. compra a los Sres. Del Castillo y Del Castillo esta pieza de terreno con una superficie de 174.827 metros cuadrados.

Existe Informe sobre las solicitudes de concesión administrativa para la ocupación de terrenos de Dominio Público Hidráulico del Barranco del Veril, en el que se concluye de forma resumida que dado el fin de interés general del Parque Acuático y *“dado el mejor derecho, frente a terceras personas, que sustenta la solicitud realizada por la entidad mercantil Loro Parque S.A., para la ocupación de terrenos de Dominio Público Hidráulico del Barranco del Veril, mediante la correspondiente concesión administrativa, proceder tramitar directamente la mismas, sin régimen de concurrencia...”*

En el citado informe, se expone que con registro de entrada en el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, nº 0848/14, de 26 de febrero de 2014, Don Jaime C. Rodríguez Cie, en representación de la entidad mercantil LORO PARQUE, S.A, presentó escrito por el que solicitó la concesión administrativa de terrenos de dominio público hidráulico del Barranco de El Veril, en el término municipal de San Bartolomé de Tirajana, para la instalación de un Parque Temático, en una superficie de 174.827 m<sup>2</sup>; habiendo reiterado su solicitud mediante escritos con registro de entrada en este Organismo, nº 1.311/14, de 24 de marzo de 2014, nº 1.311/14, de 2 de abril de 2014, y nº 2.452/14, de 4 de julio de 2014.

En ese escrito, de 26 de febrero de 2014, LORO PARQUE, S.A., dice *“(i) que es propietaria del Parque Acuático Siam Park, ubicado en el municipio de Adeje, en Tenenfe; (ii) que el 21 de febrero de 2014 y ante el Notario de esta Capital Don David Gracia Fuentes (número 285 de su protocolo), compró el pleno dominio y la titularidad de una finca conocida como “Maspalomas de Abajo” en San Bartolomé de Tirajana de 173.827 metros cuadrados e inscrita como finca 31.864 (antes 9.430) en el Registro de la Propiedad Número Dos del antedicho municipio y, asimismo, como finca 28.509 (antes*



9.430) en el registro de la propiedad Número Uno, la cual adquirió para ejecutar un parque Acuático; (iii) que esa finca, en el Plan General municipal, aprobado el 26 de noviembre de 1996, figura, en parte, como suelo urbano no consolidado de 0 (UE 47-Ampliación Bellavista) y, en otra parte, como suelo urbanizable no programado (ámbito del Veril); (iv) que, respecto a dicha finca, existe una "doble inmatriculación" (en verdad, digo yo, una "cuádruple inmatriculación") al estar afecta, una parte de la misma, por el deslinde de un tramo del cauce público del Barranco del Guincho, Buenavista y Cañizo, estando inscrito ese deslinde como finca 36.203 del Registro de la Propiedad Número Dos y, además (añado yo), como finca 28.891 del Registro de la Propiedad Número Uno; (v) y todo ello para, al amparo del artículo 78 y 82.4 de la Ley de Aguas de Canarias y al objeto de poder ejecutar el Parque Acuático, solicitar el otorgamiento directo a su favor (sin necesidad de concurso público) de la concesión del suelo afectado por aquella "cuádruple inmatriculación".

Asimismo, que en el citado escrito de 24 de marzo de 2014, solicitó autorización para el "encauzamiento del Barranco", a cuyo fin presentó el correspondiente Proyecto de Ejecución de obra. En el informe del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, también se aporta que:

...“En virtud de las inscripciones registrales realizadas por la entidad mercantil LORO PARQUE, S.A. (en parte del mismo Dominio Público Hidráulico) resulta que un mismo suelo, en el marco del Derecho Privado, es de titularidad de la citada entidad mercantil, mientras que el Estado, en el Marco Jurídico General (y como así ha de entenderse), es de Dominio Público al ser cauce del Barranco del Veril, según deslinde, amparado en el expediente administrativo 229-DCP.; por lo que existe una cuádruple inmatriculación en parte, dado que la finca adquirida por la entidad mercantil LOROPARQUE, S.A., tiene una superficie de 174.827 metros cuadrados, mientras que la superficie de ocupación de terrenos de Dominio Público Hidráulico solicitada es de 121.000 metros cuadrados, aproximadamente.

Del estudio de la certificación gráfica y descriptiva remitida por los Registradores de la Propiedad de San Bartolomé de Tirajana, no UNO y DOS, queda acreditado el tracto sucesivo de la finca originaria dada en compraventa y su identificación gráfica con el cauce del Barranco del Veril.”

Finalmente se le reconoce en dicho escrito a la entidad mercantil Loro Parque S.A., un mejor derecho en la adjudicación de la concesión administrativa de parte del cauce del Barranco del Veril, por todas las razones que en el informe se exponen.

Se procede, en anuncio en el BOC 169 de fecha 2 de septiembre de 2014, relativo a la solicitud de concesión administrativa, a hacer público por un plazo de 20 días a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda examinar el procedimiento, para el otorgamiento de la concesión administrativa de terrenos de Dominio Público Hidráulico del Barranco el Veril, con una superficie de 121.000 m<sup>2</sup>, cuyo destino es turístico-ocio, para la implantación de un Parque Temático.

Consta asimismo, solicitud de obtención de la pertinente licencia para la ejecución al citado encauzamiento.

Visto lo cual se concluye, que desde este PMM, se estará respecto al suelo que se encuentra en Dominio Público Hidráulico, al resultado del procedimiento de concesión correspondiente, debiendo haber obtenido dicha concesión de forma previa a la materialización del desarrollo del suelo urbanizable de este ámbito de actuación, en los términos y según se establezca en la propia concesión y legislación sectorial aplicable.

Durante el período de información pública y consultas, el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria dispone otorgar a la entidad mercantil Loro Parque, S.A. la concesión administrativa para ocupar terrenos de Dominio Público Hidráulico del cauce público del Barranco del Veril, en una superficie de 121.000 m<sup>2</sup> y autorizar la canalización del mismo, en el término municipal de San Bartolomé de Tirajana bajo una serie de condiciones, según decreto de 19 de febrero de 2015.

Por tanto, la propiedad de los terrenos de titularidad privada y la concesión de ocupación de los terrenos de titularidad estatal de Dominio Público Hidráulico corresponden a la misma entidad, Loro Parque S.A. según se ha acreditado por la misma.









## 5. DIAGNOSIS

### 5.1 Descripción del ámbito de actuación.

Con una superficie de, 315.755 m<sup>2</sup> el ámbito de actuación de “El Veril” se extiende en torno a una parcela de geometría irregular de aproximadamente 1,3 km, de longitud en su eje central, distancia que separa su extremo oriental en el nudo de acceso a las Burras, del lado occidental con la calle Alcalde Enrique Jorge. Su límite septentrional lo constituye la autopista GC-1. Por su parte, la delimitación meridional del ámbito viene dada por la carretera GC-500, lo que le confiere un desarrollo transversal en su parte más ancha de aproximadamente 300 m.

El ámbito de actuación comprende parte del viario, espacios libres y el suelo urbanizable no ordenado. El carácter orográfico del terreno dentro del suelo urbanizable no ordenado comprende un área vacante en una depresión geográfica muy deteriorada entre las dos vías mencionadas.

### 5.2 Diagnóstico ambiental.

El diagnóstico ambiental resulta del chequeo realizado a cada una de las variables ambientales en la fase de análisis previo. Su objetivo es valorar el estado del sistema territorial, de los problemas que le afectan y del aprovechamiento de sus potencialidades, con el fin de poder tomar decisiones sobre su trayectoria. En este sentido, el diagnóstico ambiental se estructura en 3 etapas, secuenciales y estrechamente vinculadas entre sí: un diagnóstico descriptivo, un diagnóstico de la problemática ambiental y un diagnóstico de la capacidad de uso del territorio.

El diagnóstico descriptivo se aborda de una forma más global, estableciéndose para el conjunto del ámbito de referencia territorial del Plan, mientras que las restantes etapas se circunscriben al ámbito de actuación, por ser éste el que puede presentar las propuestas de intervención. Este procedimiento garantiza que el entorno próximo al ámbito de actuación, también se encuentre perfectamente caracterizado desde el punto de vista de su funcionamiento territorial (por la delimitación de sus unidades ambientales), lo que resulta imprescindible de plantearse intervenciones periféricas o de borde en el ámbito de actuación.

### 5.3 Diagnóstico descriptivo: unidades ambientales.

A modo de interpretación de la información recogida en el análisis ambiental, y por tanto, como reflejo de la realidad territorial, se ha generado una delimitación de unidades ambientales a partir de una diferenciación inicial, en el ámbito de referencia territorial del Plan, del espacio edificado y del soporte territorial, que son los principales sistemas que lo organizan.

Al aplicar este método de definición de unidades ambientales en el ámbito de referencia, se puede apreciar la predominancia de elementos antrópicos sobre el resto de tipologías, lo cual es consecuencia de que un alto porcentaje del territorio se encuentre transformado por la edificación y por las infraestructuras humanas en la actualidad.

La presencia de unidades del soporte funcional se ciñe a espacios de tránsito de vehículos y peatones, que permiten la interconexión en el ámbito de estudio y de referencia territorial, y que suponen una parte importante en el funcionamiento global ámbito de actuación. Por su parte, las unidades del soporte no edificado corresponden a aquellos espacios aún no ocupados, como

cauces de barrancos y algunas bolsas de suelo urbanizable que están destinadas a completar la trama urbana.

#### **a. Ejes de conectividad y elementos de la trama urbana**

Para la delimitación de las unidades de los ejes de conectividad y elementos de la trama urbana, se han tenido en cuenta los siguientes criterios: jerarquía de los ejes viarios (autopista, carretera municipal, calle, etc.), tipología de los elementos de la trama urbana (enlace, paso a distinto nivel, zona peatonal, etc.), y presencia de vegetación.

- A.1 Autopista con sección transversal amplia y ajardinamiento con especies de porte arbustivo.
- A.2 Carretera con sección transversal amplia, con ajardinamientos anexos formados por especies de porte arbustivo y arbóreo.
- A.3 Acceso viario con sección transversal reducida con ajardinamientos anexos formados por especies de porte arbustivo y arbóreo.
- A.4 Carretera y enlace viario con pasarela peatonal, con ajardinamientos anexos formados por especies de porte arbustivo y arbóreo.
- A.5 Carretera de sección transversal amplia con ajardinamientos anexos formados por especies de porte arbustivo.
- A.6 Carretera y enlaces viarios a distinto nivel, con pasos peatonales con ajardinamientos anexos formados por especies de porte arbustivo y arbóreo.
- A.7 Carretera de sección transversal amplia, con ajardinamientos anexos con especies arbustivas y zonas peatonales de sección reducida.
- A.8 Pasarela peatonal y vía peatonal conectora entre ámbito turístico y periurbano.
- A.9 Talud de la autopista con obras de paso y vallado.
- A.10 Ajardinamientos formados por especies de porte arbustivo y arbóreo sobre talud de la autopista con vallado.

#### **b. Áreas periurbanas de transformación**

Para la delimitación de las unidades de las áreas periurbanas de transformación, se ha tenido en cuenta el nivel de antropización que presentan en la actualidad, lo cual parece la característica más relevante en ellas, ya que generalmente estas áreas están destinadas a completar la trama urbana en el futuro, cuando adopten el carácter urbano predominante del contexto territorial en que se ubican.

- B.1 Área periurbana de transformación con pendiente moderada y entisoles con herbazal nitrófilo.
- B.2 Área periurbana de transformación con superficie culminante residual y entisoles con herbazal nitrófilo.
- B.3 Área periurbana de transformación con superficie culminante residual y con presencia de individuos florísticos autóctonos.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

- B.4 Área periurbana de transformación en lecho de barranco con fluvisoles y matorral de sustitución y herbazal nitrófilo con acumulaciones de escombros y cantos.
- B.5 Área periurbana de transformación en cauce de barranco con matorral de sustitución y herbazal nitrófilo con acumulaciones de escombros y cantos.
- B.6 Área periurbana de transformación en talud de elevada pendiente, con herbazal nitrófilo y con acumulación de escombros y cantos.
- B.7 Área periurbana de transformación en superficie culminante residual, con escasa vegetación y presencia de edificación con valor etnográfico.
- B.8 Área periurbana de transformación en talud con elevada pendiente, matorral de sustitución y herbazal nitrófilo y acumulación de escombros y cantos.
- B.9 Área periurbana de transformación en fondo de barranco con matorral de sustitución y herbazal nitrófilo e individuos florísticos autóctonos.
- B.10 Área periurbana de transformación sobre superficie culminante residual con presencia de individuos florísticos autóctonos y nivel de antropización moderado.

La disposición en el territorio de todas estas unidades se plasma en algún caso de manera disgregada, es decir, una misma unidad (por ejemplo la B.5) se encuentra dividida en distintos polígonos, distribuidos de manera irregular por el territorio que ocupa el ámbito de actuación. Esto se debe a que las similitudes entre las interacciones de elementos y la disposición de estos, generalmente no se dan de manera continua.

Mediante la caracterización de las distintas unidades ambientales, el diagnóstico descriptivo permite interpretar el funcionamiento del ámbito, de manera que sirve para conocer cómo es y cómo funciona. Esto permite, en la posterior fase de ordenación, establecer propuestas diferenciadas y ajustadas a las distintas realidades del espacio considerado.

Según los resultados obtenidos en este diagnóstico descriptivo, se puede afirmar que el ámbito de actuación del Plan posee un carácter de transformación, donde las unidades de áreas periurbanas de transformación son las predominantes, dándose un total de 20 unidades ambientales.

#### 5.4 Diagnóstico de la problemática ambiental.

La degradación del territorio, como referencia a escenarios donde se producen situaciones indeseables, puede ser considerada como relativa, dependiendo de la escala de valores sociales, variando tanto en el espacio como en el tiempo. En principio se relacionan las realidades insatisfactorias desde el punto de vista ecológico, paisajístico o del uso del suelo, que quedan reflejadas por la ausencia de vegetación acorde con el entorno, por la explotación de los recursos naturales por encima de su tasa de renovación, la presencia de contaminaciones de diverso tipo o por el uso discordante del territorio, entre otras situaciones.

##### Exposición de resultados

A continuación se hace una descripción de la problemática ligada a cada uno de estos conjuntos de unidades:

### **a. Unidades con dominio de problemática relacionada con las infraestructuras**

Los problemas ambientales más relevantes que se han detectado en este apartado están relacionados con:

- Vías con excesiva sección transversal
- Impactos derivados de las líneas de alta tensión y las torretas

En cuanto a las vías con excesiva sección transversal, en el ámbito de actuación se corresponde con la carretera municipal GC-500, mientras que la autopista GC-1 no ha sido tenida en cuenta dada la lejanía respecto al núcleo turístico.

Por otro lado, constituyen un impacto a tener en cuenta los corredores de líneas de alta tensión que atraviesan toda la zona, ya que son perfectamente visibles desde muchos puntos del territorio, (al no estar soterrados).

### **b. Unidades con dominio de problemática relacionada con la calidad estética de las edificaciones**

El problema más relevante que se ha detectado en este apartado está relacionado con:

- Impactos derivados de las edificaciones o construcciones inadecuadas o en mal estado de conservación

En el ámbito de actuación esta problemática posee dos características diferentes, por un lado las infraviviendas existentes en la parte este, de manera que suponen una problemática paisajística y social a considerar.

### **c. Unidades con dominio de problemática relacionada con el espacio no ocupado**

- Los problemas ambientales más relevantes que se han detectado en este apartado están relacionados con:
- Acopio de escombros y depósitos de cantos
- Pistas de tierra
- Zonas desprovistas de vegetación
- Talud
- Herbazal y/o matorral con presencia de especies invasoras

La presencia de vertidos suelen ser susceptibles de contener problemas ambientales sinérgicos, como por ejemplo la presencia de vertidos sólidos o líquidos, los cuales pueden producir partículas de contaminación atmosférica e infiltraciones contaminantes en el subsuelo. El ámbito de actuación se encuentra en parte cubierto por escombreras en los que se aprecian residuos sólidos urbanos, agravando la incidencia negativa sobre las variables ambientales y paisajísticas.

De otro modo, las pistas de tierra generan partículas en suspensión que afectan a la contaminación ambiental. La presencia de taludes generados por la acumulación de escombros supone un mayor impacto paisajístico y ambiental, además de generar un posible riesgo debido a



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

los deslizamientos. En las zonas desprovistas de vegetación, la inexistencia de cubierta vegetal provoca la proliferación de los fenómenos erosivos.

En relación a las especies invasoras, entre las existentes destaca el rabo de gato (*Penicetum setaceum*), la cuál abarca gran parte del ámbito de actuación.



Escombreras en la parte del ámbito de actuación más próxima a Bellavista. Fuente: Trabajo del campo del presente PMM. Agosto (2014).

#### **d. Unidades con dominio de problemática relacionada con la funcionalidad urbana y la accesibilidad**

Los problemas ambientales más relevantes que se han detectado en este apartado están relacionados con:

- Mal estado de conservación de las aceras
- Deficiencia de luminarias
- Deficiencias en los accesos peatonales y de minusválidos
- Señalización inadecuada

En el ámbito de actuación destaca la presencia de problemas asociados con las deficiencias en los accesos peatonales y de minusválidos, la ausencia de arcones, el mal estado de conservación o inexistencia de zonas ajardinadas, la barrera que supone la carretera GC-500, etc., de manera que todos ellos suponen una problemática para la funcionalidad urbana y la accesibilidad.

Asimismo, las vías peatonales y/o los carriles bici, poseen un efecto directo y significativo sobre la percepción que, la población en general y el turista en particular, tiene sobre el ámbito turístico. De tal modo, la discontinuidad o inexistencia de estos elementos en determinados puntos, puede generar incertidumbre y malestar en los usuarios. A este respecto, la falta de luminosidad y las reducidas dimensiones del callejón que enlaza la GC-500 y la Avda. de Tenerife genera una sensación de inseguridad.

### **e. Unidades con dominio de problemática relacionada con la contaminación ambiental**

Los problemas ambientales más relevantes que se han detectado en este apartado están relacionados con:

- Contaminación por vertidos líquidos
- La contaminación por vertidos líquidos, los cuáles son aguas fecales producto de la rotura de una canalización de la red de alcantarillado, genera una problemática a tener en cuenta, no sólo por los malos olores constantes, que hacen desagradable el entorno, sino por la contaminación del sustrato.



Rotura de tubería del alcantarillado en la parte del ámbito de actuación más próxima a Bellavista. Fuente: Trabajo del campo del presente PMM. Agosto (2014).

## **5.5 Diagnóstico de la capacidad de uso.**

El diagnóstico de la capacidad de uso del territorio supone su valoración en función de su mérito para ser conservado, así como de sus posibilidades para ser aprovechado. En este sentido, se estructura a partir de tres diagnósticos específicos: calidad para la conservación, limitaciones de uso y potencialidades. En última instancia, la definición de las potencialidades del territorio tienen una vinculación directa con los otros dos diagnósticos sectoriales y determina, a la postre, las posibilidades de actuación que se materializan en la estrategia del Plan.

### **5.5.1 Diagnóstico de calidad para la conservación.**

La representación espacial de este valor indica donde se localizan los elementos territoriales más importantes que deben conservarse, restringiendo, en lo posible, las actividades más agresivas hacia zonas menos valiosas.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Del diagnóstico general de los resultados alcanzados, se deriva que de los 25 polígonos pertenecientes a las 20 unidades ambientales disgregadas existentes (que se encuentran representadas dentro del ámbito de actuación) se distribuyen de la siguiente manera:

### **Zonas buceo con gafas y tubo**

Nº DE POLÍGONOS DE UNIDADES AMBIENTALES		CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN				
		MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA
SOPORTE TERRITORIAL	Soporte funcional	4	3	2	1	-
	Soporte no edificado	3	8	4	-	-

Fuente: Maspalomas Guía Rural. Espacio natural y turismo activo. Elaboración propia.

Una diagnosis somera de los valores resultantes de la calidad para la conservación de las zonas en las que se subdivide el ámbito de actuación ofrece las siguientes conclusiones; la mayoría de las unidades posee valores bajos o muy bajos de calidad para conservación, siendo los valores inferiores o iguales a 2 los más característicos, entre los factores a resaltar destaca la inexistencia de áreas de interés de cualquier índole y a los valores paisajísticos, los cuáles son en su mayoría bajos o muy bajos en ambos soportes.

#### **5.5.2 Diagnóstico de limitaciones de uso.**

Las limitaciones de uso derivadas de las condiciones ambientales están relacionadas con la coincidencia, en determinados puntos del territorio, de un cierto número de recursos o limitaciones físicas (paisajes singulares, elementos singulares de la flora y la fauna, los valores patrimoniales, etc.), que determinarán el grado de restricciones para el desarrollo de usos y actividades asociadas al turismo, que impliquen una transformación sustancial de las condiciones del sistema natural o del patrimonio cultural existente.

##### **a. Limitaciones de uso derivadas de la calidad visual del paisaje alta o muy alta**

Una vez se ha diagnosticado el territorio con respecto a esta variable, los resultados denotan la inexistencia en el ámbito considerado de unidades con estas características, por lo que no se precisa la implantación de limitaciones al respecto. En el ámbito de actuación existe sólo una unidad con esta limitación, que sería la unidad ambiental “A.10 Ajardinamientos formados por especies autóctonas y alóctonas de porte arbustivo y arbóreo sobre talud de la autopista con vallado”, la cuál es contigua a la autopista GC-1 y posee un adecuado tratamiento, no siendo así su grado de mantenimiento, que si podría ser objeto de mejora.

##### **b. Limitaciones de uso derivadas de los elementos bióticos terrestres**

El análisis de las características faunísticas y del soporte vegetal revela una baja presencia de las mismas en el ámbito. La inexistencia de áreas de interés faunístico o florístico, así como el grado



de degradación en el que se encuentran los escasos individuos de flora autóctona no suponen limitaciones de uso a este respecto.

**c. La calidad para la conservación, considerando aquellas unidades del soporte no edificado con una calidad para la conservación alta o muy alta, como limitantes para el desarrollo del uso turístico en su interior**

Se considera un factor limitante para el uso turístico, en unidades con dominio de elementos naturales, el hecho de que estas posean una valoración alta o muy alta en cuanto a la calidad para la conservación que presentan.

Una vez se ha diagnosticado el territorio con respecto a esta variable, los resultados denotan la inexistencia en el ámbito considerado de unidades con estas características, por lo que no se precisa la implantación de limitaciones al respecto.

**d. Limitaciones de uso derivadas de la pendiente del terreno**

Algunas unidades ambientales del ámbito de actuación presentan una pendiente del terreno que en ocasiones supera los 35° de inclinación. Por esto, estas unidades presentan notables limitaciones de uso, excepto para aquellas actuaciones relacionadas con la mejora, conservación y restauración de su patrimonio natural y cultural.

Concretamente, las unidades con esta pendiente limitante se localizan en varias laderas contiguas a la carretera GC-500, en el talud de la autopista GC-1, en las laderas de los promontorios rocosos y en los taludes formados la acumulación de escombros.

En relación a los taludes formados por la acumulación de escombros, estos son considerados como una problemática importante, por lo que no son considerados como áreas limitantes para el desarrollo de determinadas actividades, puesto que lo que se requiere es una subsanación.

**e. Limitaciones de uso derivadas de los elementos de valor cultural**

Esta limitación se corresponde con las unidades ambientales que poseen en su interior elementos con interés arqueológico, etnográfico o arquitectónico.

Los lugares con valores patrimoniales del ámbito diagnosticado, forman parte del interés paisajístico y de la cultura del pueblo, por eso deben ser mantenidos por las administraciones competentes en las debidas condiciones de estética y de conservación. Por tanto presentan limitaciones en la realización de obra en ellos o cerca de su ámbito, que no corresponda a su rehabilitación o a su integración paisajística.

**f. Limitaciones de uso derivadas de los riesgos naturales**

Los riesgos naturales suponen un factor de especial trascendencia en el urbanismo, la ubicación de determinadas infraestructuras, edificaciones y/o actividades debe prever la probabilidad y magnitud de los tipos de riesgo que pueden incidir sobre la zona.



En el ámbito de actuación, el riesgo más significativo es el de inundaciones, que se ha estimado con probabilidad de ocurrencia alta y magnitud inmensa.

### 5.5.3 Diagnóstico de potencialidades.

Se entiende como tal diagnóstico, la evaluación o estimación de las unidades ambientales para acoger determinadas actividades, que repercutiendo de manera efectiva sobre el desarrollo económico del ámbito, no impliquen o tengan como resultado una modificación negativa del entorno. En otras palabras, la potencialidad se define como el conjunto de elementos positivos para la óptima utilización del territorio, en este caso, desde el punto de vista turístico.

#### **a. Unidades con potencial para la mejora de la accesibilidad y funcionalidad**

En estas unidades, o través de ellas se accede a los principales entes que conforman el funcionamiento del ámbito (turísticos, comerciales, residenciales, comunitarios y naturales), de manera que todos estos elementos del soporte funcional son susceptibles de mejorar sus conexiones, de homogeneizar los elementos del mobiliario urbano, de mejorar visualmente el espacio viario mediante la revitalización de zonas verdes y de ampliar y mejorar la red de carril bici y las zonas peatonales, con el fin de mejorar el funcionamiento y la calidad estética de todo el área de estudio.

La presencia de problemas asociados con las deficiencias en los accesos peatonales y de minusválidos, además de la barrera que supone la carretera GC-500, generan una potencialidad derivada de la subsanación de tal problemática.

Las zonas con tal potencialidad están localizadas en la GC-500 y sus anexos, desde la vía de acceso a la GC-1, hasta el final del ámbito de actuación, en dirección a la rotonda de la Viuda de Franco, incluyendo la calle El Escorial y el callejón que une la GC-500 con la Avda. Tenerife.

#### **b. Unidades con potencial para la reconversión de usos y la inclusión de espacios públicos**

Existen unidades que poseen especial trascendencia debido a su proximidad a las principales áreas receptoras y de canalización de flujos, así como al enorme potencial que poseen para acoger nuevos usos turísticos, comunitarios o terciarios. Al hecho anterior se une la presencia en dichas unidades de una problemática asociada a los espacios no ocupados y a la contaminación ambiental.

La activación de un vacío urbano es siempre una oportunidad para la ciudad turística, por lo que se hace necesaria una intervención que reconvierta los usos actuales y/o reduzcan el impacto paisajístico y ambiental que generan estas parcelas.

En cuanto a los espacios públicos y zonas verdes, sería necesaria la adecuación de determinadas zonas a estos usos, con el fin de dotar al ámbito de un confort ambiental y una funcionalidad que desemboque en la mejora de la calidad de vida de residentes y de visitantes.

#### **c. Unidades con potencial para el aprovechamiento de recursos territoriales infrautilizados y la mejora paisajística**

Estas unidades presentan una considerable problemática que requieren actuaciones que eliminen los impactos existentes, sobre todo, teniendo en cuenta que se trata de la fachada de entrada al

núcleo turístico de Maspalomas, de manera que la calidad visual debe ser un aspecto a tener en cuenta, por ello, es necesaria su adecuación paisajística, sobre todo en aquellos casos en los que la calidad visual sea Baja o Muy Baja, como es el caso del talud de la GC-1.

Asimismo, la “Casa de La Maleza” supone un valor cultural cuya potenciación supondría ampliar la oferta cultural y simultáneamente establecer actuaciones encaminadas a su conservación.



Talud de la autopista GC-1 con escasa integración paisajística. Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).

#### **d. Unidades con potencial para la mejora de tratamiento estético de las edificaciones**

A este respecto, sólo cabe mencionar la “Casa de La Maleza”, la cuál habría que tener en especial consideración puesto que forma parte del Patrimonio etnográfico del municipio de San Bartolomé de Tirajana. Presenta impactos propios del abandono al que está sometida, y por tanto, habría que llevar a cabo actuaciones que supongan una mejora de la calidad estética de las edificaciones que conforman la “Casa de La Maleza”.

#### **5.5.4 Diagnóstico de la capacidad de uso.**

El diagnóstico de la capacidad de uso del territorio supone su valoración en función de su mérito para ser conservado, así como de sus posibilidades para ser aprovechado. En este sentido, se estructura a partir de tres diagnósticos específicos: calidad para la conservación, limitaciones de uso y potencialidades. En última instancia, la definición de las potencialidades del territorio tienen una vinculación directa con los otros dos diagnósticos sectoriales y determina, a la postre, las posibilidades de actuación que se materializan en la estrategia del Plan.

##### **5.5.4.1 Diagnóstico de la calidad para la conservación.**

La representación espacial de este valor indica donde se localizan los elementos territoriales más importantes que deben conservarse, restringiendo, en lo posible, las actividades más agresivas hacia zonas menos valiosas.



Del diagnóstico general de los resultados alcanzados, se deriva que de los 25 polígonos pertenecientes a las 20 unidades ambientales disgregadas existentes (que se encuentran representadas dentro del ámbito de actuación) se distribuyen de la siguiente manera:

Una diagnosis somera de los valores resultantes de la calidad para la conservación de las zonas en las que se subdivide el ámbito de actuación ofrece las siguientes conclusiones; la mayoría de las unidades posee valores bajos o muy bajos de calidad para conservación, siendo los valores inferiores o iguales a 2 los más característicos, entre los factores a resaltar destaca la inexistencia de áreas de interés de cualquier índole y a los valores paisajísticos, los cuáles son en su mayoría bajos o muy bajos en ambos soportes.

#### **5.5.4.2 Diagnóstico de limitaciones de uso.**

Las limitaciones de uso derivadas de las condiciones ambientales están relacionadas con la coincidencia, en determinados puntos del territorio, de un cierto número de recursos o limitaciones físicas (paisajes singulares, elementos singulares de la flora y la fauna, los valores patrimoniales, etc.), que determinarán el grado de restricciones para el desarrollo de usos y actividades asociadas al turismo, que impliquen una transformación sustancial de las condiciones del sistema natural o del patrimonio cultural existente.

##### **a. Limitaciones de uso derivadas de la calidad visual del paisaje alta o muy alta**

Una vez se ha diagnosticado el territorio con respecto a esta variable, los resultados denotan la inexistencia en el ámbito considerado de unidades con estas características, por lo que no se precisa la implantación de limitaciones al respecto. En el ámbito de actuación existe sólo una unidad con esta limitación, que sería la unidad ambiental “A.10 Ajardinamientos formados por especies autóctonas y alóctonas de porte arbustivo y arbóreo sobre talud de la autopista con vallado”, la cuál es contigua a la autopista GC-1 y posee un adecuado tratamiento, no siendo así su grado de mantenimiento, que si podría ser objeto de mejora.

##### **b. Limitaciones de uso derivadas de los elementos bióticos terrestres**

El análisis de las características faunísticas y del soporte vegetal revela una baja presencia de las mismas en el ámbito. La inexistencia de áreas de interés faunístico o florístico, así como el grado de degradación en el que se encuentran los escasos individuos de flora autóctona no suponen limitaciones de uso a este respecto.

##### **c. La calidad para la conservación, considerando aquellas unidades del soporte no edificado con una calidad para la conservación alta o muy alta, como limitantes para el desarrollo del uso turístico en su interior**

Se considera un factor limitante para el uso turístico, en unidades con dominio de elementos naturales, el hecho de que estas posean una valoración alta o muy alta en cuanto a la calidad para la conservación que presentan.

Una vez se ha diagnosticado el territorio con respecto a esta variable, los resultados denotan la inexistencia en el ámbito considerado de unidades con estas características, por lo que no se precisa la implantación de limitaciones al respecto.

#### **d. Limitaciones de uso derivadas de la pendiente del terreno**

Algunas unidades ambientales del ámbito de actuación presentan una pendiente del terreno que en ocasiones supera los 35° de inclinación. Por esto, estas unidades presentan notables limitaciones de uso, excepto para aquellas actuaciones relacionadas con la mejora, conservación y restauración de su patrimonio natural y cultural.

Concretamente, las unidades con esta pendiente limitante se localizan en varias laderas contiguas a la carretera GC-500, en el talud de la autopista GC-1, en las laderas de los promontorios rocosos y en los taludes formados la acumulación de escombros.

En relación a los taludes formados por la acumulación de escombros, estos son considerados como una problemática importante, por lo que no son considerados como áreas limitantes para el desarrollo de determinadas actividades, puesto que lo que se requiere es una subsanación.

#### **e. Limitaciones de uso derivadas de los elementos de valor cultural.**

Esta limitación se corresponde con las unidades ambientales que poseen en su interior elementos con interés arqueológico, etnográfico o arquitectónico.

Los lugares con valores patrimoniales del ámbito diagnosticado, forman parte del interés paisajístico y de la cultura del pueblo, por eso deben ser mantenidos por las administraciones competentes en las debidas condiciones de estética y de conservación. Por tanto presentan limitaciones en la realización de obra en ellos o cerca de su ámbito, que no corresponda a su rehabilitación o a su integración paisajística.

#### **f. Limitaciones de uso derivadas de los riesgos naturales**

Los riesgos naturales suponen un factor de especial trascendencia en el urbanismo, la ubicación de determinadas infraestructuras, edificaciones y/o actividades debe prever la probabilidad y magnitud de los tipos de riesgo que pueden incidir sobre la zona.

En el ámbito de actuación, el riesgo más significativo es el de inundaciones, que se ha estimado con probabilidad de ocurrencia alta y magnitud inmensa.

### **5.5.4.3 Diagnóstico de potencialidades**

Se entiende como tal diagnóstico, la evaluación o estimación de las unidades ambientales para acoger determinadas actividades, que repercutiendo de manera efectiva sobre el desarrollo económico del ámbito, no impliquen o tengan como resultado una modificación negativa del entorno. En otras palabras, la potencialidad se define como el conjunto de elementos positivos para la óptima utilización del territorio, en este caso, desde el punto de vista turístico.

#### **a. Unidades con potencial para la mejora de la accesibilidad y funcionalidad**

En estas unidades, o través de ellas se accede a los principales entes que conforman el funcionamiento del ámbito (turísticos, comerciales, residenciales, comunitarios y naturales), de manera que todos estos elementos del soporte funcional son susceptibles de mejorar sus conexiones, de homogeneizar los elementos del mobiliario urbano, de mejorar visualmente el espacio viario mediante la revitalización de zonas verdes y de ampliar y mejorar la red de carril bici



y las zonas peatonales, con el fin de mejorar el funcionamiento y la calidad estética de todo el área de estudio.

La presencia de problemas asociados con las deficiencias en los accesos peatonales y de minusválidos, además de la barrera que supone la carretera GC-500, generan una potencialidad derivada de la subsanación de tal problemática.

Las zonas con tal potencialidad están localizadas en la GC-500 y sus anexos, desde la vía de acceso a la GC-1, hasta el final del ámbito de actuación, en dirección a la rotonda de la Viuda de Franco, incluyendo la calle El Escorial y el callejón que une la GC-500 con la Avda. Tenerife.

#### **b. Unidades con potencial para la reconversión de usos y la inclusión de espacios públicos**

Existen unidades que poseen especial trascendencia debido a su proximidad a las principales áreas receptoras y de canalización de flujos, así como al enorme potencial que poseen para acoger nuevos usos turísticos, comunitarios o terciarios. Al hecho anterior se une la presencia en dichas unidades de una problemática asociada a los espacios no ocupados y a la contaminación ambiental.

La activación de un vacío urbano es siempre una oportunidad para la ciudad turística, por lo que se hace necesaria una intervención que reconvierta los usos actuales y/o reduzcan el impacto paisajístico y ambiental que generan estas parcelas.

En cuanto a los espacios públicos y zonas verdes, sería necesaria la adecuación de determinadas zonas a estos usos, con el fin de dotar al ámbito de un confort ambiental y una funcionalidad que desemboque en la mejora de la calidad de vida de residentes y de visitantes.

#### **c. Unidades con potencial para el aprovechamiento de recursos territoriales infrautilizados y la mejora paisajística**

Estas unidades presentan una considerable problemática que requieren actuaciones que eliminen los impactos existentes, sobre todo, teniendo en cuenta que se trata de la fachada de entrada al núcleo turístico de Maspalomas, de manera que la calidad visual debe ser un aspecto a tener en cuenta, por ello, es necesaria su adecuación paisajística, sobre todo en aquellos casos en los que la calidad visual sea Baja o Muy Baja, como es el caso del talud de la GC-1.

Asimismo, la “Casa de La Maleza” supone un valor cultural cuya potenciación supondría ampliar la oferta cultural y simultáneamente establecer actuaciones encaminadas a su conservación.

#### **d. Unidades con potencial para la mejora de tratamiento estético de las edificaciones.**

A este respecto, sólo cabe mencionar la “Casa de La Maleza”, la cuál habría que tener en especial consideración puesto que forma parte del Patrimonio etnográfico del municipio de San Bartolomé de Tirajana. Presenta impactos propios del abandono al que está sometida, y por tanto, habría que llevar a cabo actuaciones que supongan una mejora de la calidad estética de las edificaciones que conforman la “Casa de La Maleza”.

## 5.6 Diagnóstico socioeconómico.

Este diagnóstico se basa en los resultados obtenidos en las encuestas sobre satisfacción del turista realizadas por el Gobierno de Canarias a turistas de 16 y más años llegados a la Comunidad Autónoma de Canarias durante el período de referencia, cuyos resultados se publican periódicamente en el ISTAC. Queda excluida de la población estudiada el turismo interno, entendido como tal el compuesto por ciudadanos residentes en Canarias. En dichas encuestas se propone valorar una serie de aspectos y servicios en Canarias. Los resultados se obtienen de manera anual, por municipios turísticos y por nacionalidad de la persona encuestada.

A continuación se exponen los resultados de las encuestas para San Bartolomé de Tirajana, centrados en los aspectos que han sido peor valorados por los turistas, así como los que han tenido la máxima valoración, primero atendiendo a las categorías generales que se proponen y luego concentrados en aspectos más concretos.

Las categorías generales que se evalúan y los factores que se encuentran dentro de cada una se reflejan en la siguiente tabla:

<b>FACTORES ALOJATIVOS</b>	Calidad del alojamiento Trato en el alojamiento Calidad de comida en el alojamiento
<b>FACTORES AMBIENTALES</b>	Clima Zonas de baño Paisajes Calidad del medio ambiente Tranquilidad Limpieza
<b>FACTORES DE RESTAURACIÓN</b>	Calidad de los restaurantes Oferta de gastronomía local Trato del personal en los restaurantes Precio en los restaurantes
<b>ACTIVIDADES DE OCIO Y TIEMPO LIBRE</b>	Actividades culturales Actividades deportivas Golf Parques de ocio Ambiente nocturno /diversión Excursiones organizadas Diversión / recreo para niños Actividades de salud / wellness
<b>SERVICIOS GENERALES E INFRAESTRUCTURAS</b>	Servicio de autobús Servicios de taxi Alquiler de vehículos Seguridad Estado de las carreteras Calidad y variedad del comercio Hospitalidad

Fuente ISTAC. Elaboración propia.



## 5.6.1 Valoraciones.

### Valoración media

En primer lugar, se exponen los resultados de manera general, sin tener en cuenta la nacionalidad del turista encuestado. Dentro de las categorías generales, la peor valorada es la de actividades de ocio y tiempo libre y la que obtiene la puntuación máxima es la de factores ambientales.

Atendiendo a los resultados de los últimos cinco años (desde el 2009 hasta el 2013), las actividades de ocio y tiempo libre ha sido la categoría peor valorada por los turistas, mientras que la mejor considerada ha variado entre servicios generales e infraestructuras, factores alojativos y factores ambientales.

Si atendemos a factores concretos, los mejores valorados por los turistas en el último año han sido el trato en el alojamiento, el clima, las zonas de baño, los servicios de taxi y la hospitalidad de los residentes. Los peores valorados son la oferta de gastronomía local, las actividades culturales, la oferta de golf, los parques de ocio, la diversión y recreo para niños y la calidad y variedad del comercio.

### Mercado alemán

Dentro de las categorías generales, la peor valorada por los encuestados de nacionalidad alemana es la de actividades de ocio y tiempo libre y la que obtiene una puntuación máxima es la de factores alojativos.

Atendiendo a los resultados del último lustro, la categoría peor valorada ha variado entre actividades de ocio y tiempo libre y factores de restauración. Las categorías mejor valoradas por este mercado han sido factores alojativos y servicios generales e infraestructuras.

Los aspectos concretos que mejor calificación han obtenido en el último año han sido el trato en el alojamiento, el clima, las zonas de baño, los servicios de taxi y la hospitalidad de los residentes. Los aspectos peor calificados han sido la calidad del medio ambiente, la oferta de gastronomía local, el precio en los restaurantes, las actividades culturales y la oferta de golf.

### Mercado español

La categoría general peor valorada por los españoles es actividades de ocio y tiempo libre, y la mejor considerada es la que engloba los factores ambientales.

Estos resultados coinciden con los que se han obtenido desde el 2009, para el mercado español las actividades de ocio y tiempo libre es la categoría peor valorada y los factores ambientales es la mejor valorada.

Atendiendo a factores específicos, los mejor valorados en el 2013, han sido el trato en el alojamiento, el clima, las zonas de baño, la tranquilidad y la hospitalidad de los residentes y los peor valorados las actividades culturales, la oferta de golf, los parques de ocio, las excursiones organizadas y la diversión y recreo para niños.



### **Mercado inglés**

Valoran con la puntuación más baja las actividades de ocio y tiempo libre, y con la puntuación máxima los factores ambientales. Estas categorías han ocupado estos puestos en el período de 2009 a 2013.

Los aspectos mejor valorados en el último año han sido el trato en el alojamiento, el clima, las zonas de baño, la limpieza del entorno y los servicios de taxi. Los aspectos peor valorados, han sido las actividades culturales, los parques de ocio, las excursiones organizadas, la diversión y recreo para niños y la calidad y variedad del comercio.

### **Otras nacionalidades**

La puntuación mínima se la dan a las actividades de ocio y tiempo libre y la máxima a los factores ambientales.

En los últimos cinco años (2009-2013), la categoría peor calificada ha sido las actividades de ocio y tiempo libre, y las que han obtenido mayor puntuación han variado entre los factores alojativos, los factores ambientales y los servicios generales e infraestructuras.

Los factores específicos que han recibido mejores calificaciones han sido el trato en el alojamiento, el clima, las zonas de baño, los servicios de taxi y la hospitalidad de los residentes. Los que han recibido peores calificaciones han sido la oferta de gastronomía local, las actividades culturales, la oferta de golf, la diversión y recreo para niños y la calidad y variedad del comercio.

## **5.6.2 Conclusiones.**

Con estos datos se concluye que una de las potencialidades desde el punto de vista socioeconómico que tiene San Bartolomé de Tirajana, aparte de los factores ambientales (las zonas de baño, la calidad del medio ambiente y la limpieza), está relacionada con los factores alojativos (el trato recibido en el alojamiento).

Además, se puede concluir que una de las debilidades que tiene el municipio es su oferta complementaria, debido a su estado, obsolescencia y calidad, y en particular la oferta de actividades de ocio y tiempo libre.

Por otro lado, si se realiza una comparativa de los resultados obtenidos dentro de esa categoría, en el apartado parques de ocio, con otros municipios turísticos de la Comunidad Autónoma de Canarias como son Adeje o Puerto de la Cruz, los cuales poseen equipamientos turísticos estructurantes de uso recreativo y que son de reciente apertura o renovación, San Bartolomé de Tirajana es el peor valorado en este aspecto por los turistas.



## 5.7 Diagnóstico territorial.

### **La escasa diversidad de la oferta complementaria**

A lo largo del ámbito de estudio se localizan varios focos (Plaza, Yumbo, Parque Europeo y CITA) donde prolifera una cantidad considerable de centros comerciales que configuran la actividad complementaria del destino en torno a tres actividades: el comercio, el ocio nocturno y la restauración.

Sin embargo, el elevado número de centros comerciales existentes está repercutiendo negativamente en el destino por dos principales motivos: en primer lugar, porque ha generado una excesiva oferta comercial poco diferenciada para las necesidades del ámbito, resultando en la degradación de la misma. En segundo lugar, se ha producido una fuerte homogeneización de la oferta recreativa, centrada casi exclusivamente en el ocio nocturno ubicado en centros comerciales, seguido de actividades acuáticas en las playas. Los parques temáticos y actividades complementarias más cercanos se encuentran a distancias considerables del ámbito de estudio. Es necesario potenciar otras actividades de carácter recreativo y de ocio, cultural y deportivo. Además, la oferta de restauración, sobredimensionada y por lo general anticuada y de baja calidad, es la más perjudicada del actual modelo turístico, dominado por el todo incluido. A ello se une la escasa calidad de la escena urbana, que no invita a mejorar estos establecimientos.

Aunque la oferta comercial y de ocio nocturno es bastante potente en términos cuantitativos, en términos cualitativos se ha comprobado que está casi agotada y estancada, por lo que se hace necesario complementarla con otras actividades que diversifiquen la oferta turística existente. Además, se debe trabajar para mejorar el espacio público y proporcionar un entorno urbano adecuado que facilite la dinamización de dichas actividades.

### **Obsolescencia de los centros comerciales**

Debido a la excesiva oferta comercial ya comentada, se ha llegado al punto de que un alto número de locales situados en centros comerciales hayan cerrado y, por ello, su mantenimiento sea inviable, destacando por su deterioro, grado de obsolescencia, y alto número de locales cerrados el Águila Roja, el Metro, el Kasbah, el Cita, el Plaza de Maspalomas y el Atlantic Beach Club.

### **Los nuevos espacios de oportunidad**

El núcleo turístico de Playa del Inglés presenta una grave falta de equipamiento complementario que hace preciso una estrategia encaminada a paliar esta deficiencia y los efectos negativos que ello supone para un destino turístico de relevancia internacional, a la vez que satisface las demandas del turismo contemporáneo.

El turista, como usuario principal de los destinos turísticos, reclama una serie de dotaciones y servicios de carácter cultural y de ocio y/o recreativo que en la actualidad no se satisfacen en el ámbito de estudio, con el dominio casi absoluto de un uso comercial mayoritariamente obsoleto como única dotación.

La gravedad de esta carencia de dotaciones, junto a la creciente demanda por parte del turista y los cambios producidos en la infraestructura viaria, hace imprescindible una estrategia de recualificación de la oferta complementaria, la cual buscará situarse en los límites del ámbito de

estudio, donde surgen los nuevos espacios de oportunidad. El ámbito de actuación es un claro ejemplo de ello.

### **Las nuevas situaciones de borde de la ciudad turística**

Teniendo en cuenta que el turismo es el principal motor económico de las Islas, es importante valorar la visión que tiene el turista durante todo su viaje: todos los cambios que se producen en la isla influyen en la imagen que se llevará del destino.

El claro ejemplo en el ámbito de estudio es la GC-500 y su área de servidumbre. Tras su construcción, la GC-1 se ha convertido en el nuevo límite de la ciudad turística. La GC-500 ha perdido, por tanto, su antiguo carácter de vía estructurante insular y función como fachada de la zona turística, sin que por ello se hayan hecho las transformaciones necesarias para adecuarla al espacio urbano, a excepción del tramo de San Agustín. Además, como se comentó anteriormente, estos cambios en la jerarquía viaria han configurado el ámbito de actuación como un espacio de oportunidad en sí mismo.

Desde hace unos años, el tramo de la GC-500 desde Tarajalillo hasta Pasito Blanco es de gestión municipal. Asimismo, el enlace de las Burras se encuentra actualmente en trámites de municipalización. Por todo ello, la antigua vía insular debe asumir su nuevo rol de vía interior y conectora de estos nuevos espacios de oportunidad con el resto del núcleo, al igual que la GC-1 debe asumir su nuevo papel de límite en el ámbito de actuación.

Por ello, es importante conseguir un tratamiento correcto de esta nueva fachada del ámbito de actuación, incidiendo especialmente en los bordes de la GC-1 y en los principales accesos al núcleo turístico, especialmente el enlace de Las Burras y el tramo de la GC-500 que discurre por el ámbito.

### **Deterioro en la trama y la escena urbana**

A la obsolescencia de la oferta complementaria se le suma una escena urbana poco cualificada, escasamente atractiva y mal conservada. Los motivos fundamentales radican en la falta de imagen, diseño y carácter de conjunto del espacio urbano, incluyendo la elección de materiales y de mobiliario, que suele ser heterogénea y sin conexión entre las distintas zonas del ámbito de estudio, evidenciando y agravando aún más este problema. Esta problemática, ya detectada en el PMM Maspalomas Costa Canaria, derivó en la creación de diversas intervenciones que se están llevando a cabo en la actualidad para revertir la situación.

Otro fallo del entorno urbano de Playa del Inglés es la dificultad de los usuarios para orientarse y llegar a su destino. Esto es debido a la extensión del ámbito de estudio, la falta de jerarquía en el sistema viario y la escasa señalética informativa presente en las calles, ya que no existen nodos o elementos singulares que cumplan tal objeto. Por ello, se hace necesaria la aparición de elementos de referencia que ayuden a la orientación y a la percepción clara del medio urbano por parte del visitante.



### **Insuficiencia de equipamientos y espacios libres tratados**

Los equipamientos en el ámbito de estudio son mejorables. El modelo turístico existente apuesta fundamentalmente por el uso comercial como alternativa de actividad complementaria, donde el ocio y recreo en el espacio público es limitado: La oferta de ocio nocturno y restauración destaca como la única apuesta de actividad pública de cara a la calle en toda la zona turística. El equipamiento turístico complementario es en su mayoría privado y está localizado dentro de los establecimientos de alojamiento.

Muchos de los espacios libres tratados existentes están infrautilizados, debido a que no fueron planificados como parte de un sistema unitario de actividad, sino como parques o áreas de paseo aislados. A esto se le une la falta de sombra, mobiliario, acondicionamiento y mantenimiento generalizada, que provocan una imagen de deterioro y abandono poco atractiva para el usuario.

### **Efecto barrera de la carretera GC-500**

Uno de los principales problemas de la red viaria actual es el efecto barrera que produce la carretera GC-500, la vía con mayor intensidad de tráfico de todo Playa del Inglés. Esta vía de comunicación terrestre fractura el territorio y dividiendo físicamente el núcleo turístico, impidiendo la relación del ámbito de actuación con Playa del Inglés y el litoral. Este hecho perjudica gravemente la comunicación transversal con varios de los espacios de oportunidad detectados en el margen norte de la vía, puntos de alto interés para el crecimiento y diversificación de la ciudad turística. Por ello, la falta de permeabilidad es uno de los principales problemas que se debe resolver.

#### **5.7.1.1 Impacto de la carretera GC-500.**

El diseño actual de esta vía no es el ideal en el contexto de una ciudad turística, entendiéndose este tipo de ciudad como un lugar en el que vienen a descansar y disfrutar de sus vacaciones miles de personas año tras año. La imagen actual perjudica este concepto, ya que estéticamente la carretera GC-500 no produce una imagen amable de relax y tranquilidad, sino todo lo contrario: esta vía transmite estrés e inseguridad. Además, hay que tener presente que esta es la puerta de entrada al núcleo turístico de Playa del Inglés, por lo que el problema se agrava.

Esta vía produce ruido, malestar y contamina atmosféricamente. Prueba de ello son las medidas utilizadas por los complejos hoteleros que lindan con la carretera para aislarse de ella, protegiéndose con altos muros. Además, esta vía segrega en sus bordes usos más propios de carretera, careciendo de los servicios y valores de una vía urbana.

La GC-500 cumplía con las funciones que actualmente desempeña la autopista GC-1; es decir, ya no es una autovía, sino un elemento de unión entre las distintas urbanizaciones turísticas y que ayuda a distribuir el tráfico procedente de la autopista GC-1. A raíz de esto, es necesario dotar a esta vía de un carácter más urbano sin perjudicar al tráfico de los vehículos que hoy en día circulan por ella. Y así promover que los establecimientos turísticos que colindan con esta vía se abran hacia ella, dejando de dar la espalda lo que produce una imagen infranqueable.

### 5.7.1.2 La problemática del enlace de las Burras.

Este enlace es el nexo de unión entre la autopista GC-1 y la carretera GC-500, siendo el principal acceso al ámbito de estudio. En él se registran las mayores intensidades de tráfico, superior a los 20.000 vehículos/día.

Esto es debido a que este enlace es la única entrada a Playa del Inglés y uno de los más utilizados por la población de San Fernando y Bellavista; sin embargo, para salir del núcleo existen más posibilidades, al haber una salida directa a través de la Avenida de Tirajana, que en uno de sus extremos conecta con la autopista GC-1.

Por otro lado, el actual enlace tiene un diseño complejo que provoca confusión y desorientación a los usuarios que penetran en él. Este hecho disminuye la seguridad vial, ya que muchos vehículos disminuyen considerablemente la velocidad para poder identificar cual es la salida correcta en función de la dirección que quieran tomar. Por ello, la circulación en este nudo viario no es limpia y fluida, debido al número de vías existente para conectar con la carretera GC-500, provocando indecisiones y errores en los conductores.



Localización de la autopista GC-1, la carretera GC-500, el enlace de Las Burras y el tramo final de la Avda. de Tirajana.  
Fuente: Elaboración propia.

### **Red peatonal incompleta e ineficiente**

Los itinerarios peatonales en el ámbito de estudio están formados básicamente por aceras anexas a las calzadas. No existe un viario estructurante que organice los recorridos a pie en el interior de Playa del Inglés, por lo que hay una clara falta de continuidad peatonal. El único recorrido peatonal que garantiza unas condiciones favorables para el peatón es el paseo marítimo que bordea la costa. Otro grave problema detectado es la escasa adaptación de los recorridos existentes, que en la mayoría de los casos incumplen con la normativa de accesibilidad vigente.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

A raíz de esta problemática ya detectada en el PMM Maspalomas Costa Canaria, se plantearon una serie de intervenciones públicas englobadas en distintos sistemas, destinadas a mejorar la comunicación peatonal y la actividad en la vía pública. Actualmente se han llevado a cabo varias de estas propuestas, como el tratamiento y reordenación de la Avenida de Tenerife o de la Avenida Alféreces Provisionales. Aún faltan muchas de estas intervenciones por llevarse a cabo en el ámbito de estudio, varias de ellas en las inmediaciones del ámbito de actuación.

Dicho ámbito conecta con la urbanización turística en dos puntos: el primero, en la calle El Escorial a través de un paso peatonal a distinto nivel por debajo de la GC-500. El segundo se realiza a través de otro paso a distinto nivel por encima de la GC-500 hacia la Avenida de Tenerife. Ambas presentan deficiencias y sus diseños dificultan el desplazamiento de las personas con movilidad reducida, por lo que no son eficientes en su objetivo de proporcionar una red peatonal permeable, cómoda y de calidad. En el interior del ámbito se detectan diversos caminos de tierra que lo atraviesan en distintas direcciones. Estos recorridos son utilizados por los senderistas que se dirigen a los cauces de los barrancos y rutas naturales.

Cabe destacar que la propia sección de la GC-500 no dispone de un itinerario peatonal anexo a su sección que propicie los recorridos peatonales entre este espacio de oportunidad y la propia urbanización.



Pasarelas peatonales que conectan con el ámbito de actuación. Fuente: Elaboración propia.

### **Implantación de la red ciclista**

En el sector de Playa del Inglés, el PMM Maspalomas Costa Canaria propone un cambio en el modelo de movilidad actual, que refuerza el uso de la bicicleta y plantea una red ciclista integrada y completa, inexistente hasta el momento, que conecta los distintos puntos de interés del ámbito de estudio.

A día de hoy se están ejecutando los tramos de esta nueva red. Algunos ya se han realizado, como es el caso de la Avenida de Tenerife, Avenida de España y Avenida Alféreces Provisionales. El resto de tramos aún están pendientes de ejecución, incluyendo la conexión del ámbito de actuación a través de carriles bici en la GC-500 y la calle El Escorial.

### **Excesivo número de líneas de transporte público**

Uno de los principales problemas de la red actual es la falta de un esquema de líneas de transporte claramente detallado y dimensionado. Actualmente, muchas de las diferentes líneas circulan por las mismas calles, utilizando las mismas paradas. Por un lado, es positivo dado que los tiempos de frecuencia son buenos (el 42,96% de los servicios, entre 20 y 30 minutos). En contrapartida, se crea una situación de confusión entre los usuarios, en especial los turistas, al haber tantas líneas compartiendo un mismo recorrido: no llegan a saber qué línea es la más adecuada para llegar a su destino.

Los vehículos que realizan estos servicios actualmente son de grandes dimensiones, producen un impacto visual negativo y un nivel de ruido incompatible con una zona turística. Lo adecuado sería utilizar vehículos de menores dimensiones y propulsados por motores más limpios y eficientes, respetuosos con el medio ambiente. Además, la mayoría de las paradas no están adaptadas para personas de movilidad reducida y no cumplen con la normativa de accesibilidad vigente.

Es necesario simplificar el esquema de movilidad del transporte público y optimizar el número de guaguas que comparten el mismo recorrido en el interior de la urbanización para fomentar su uso y mejorar la conectividad del núcleo.

### **Falta de zonas de aparcamiento**

En general, el aparcamiento en el ámbito de estudio no es uno de sus principales problemas. Las plazas de aparcamientos actuales se encuentran en espacios reservados en la propia calzada y en bolsas de aparcamiento. El excesivo espacio destinado a aparcamiento tiene un grado de ocupación bajo la mayor parte del año. Por el contrario, en los periodos punta de épocas estivales y Semana Santa, resulta insuficiente para la elevada demanda, generando un tráfico de agitación de vehículos que perjudican la fluidez del tráfico.

Sin embargo, el ámbito de actuación actualmente no posee zonas habilitadas para el estacionamiento de vehículos. Las zonas más próximas, y que se podrían considerar como áreas de influencia de aparcamiento, se encuentran en la vía de servicio de la GC-500, en una parcela desocupada anexa al ámbito utilizado como aparcamiento improvisado y en las Avenidas de Italia y de Madrid y las calles El Escorial, Plaza del Sol, El Pez, Hamburgo, Hannover, La Gloria y Bonsai. En algunas de estas calles se han implantado medidas de rotación del aparcamiento mediante zonas azules.

Debido a esta escasez de aparcamiento y al elevado número de empresas instaladas en la zona, se genera un tráfico de agitación compuesto principalmente por trabajadores y clientes, convirtiéndose en una de las zonas más difíciles para estacionar de Playa del Inglés.



Imagen de la bolsa de aparcamiento improvisada y la zona de aparcamiento en uno de los márgenes de la GC-500.  
Fuente: Elaboración propia.

Es muy importante dar solución a este problema, ya que el Plan General de Ordenación Urbana propone en el área de la zona de El Veril, coincidente con el ámbito de actuación, un uso destinado a Parque Temático Recreativo. Queda de manifiesto que, a día de hoy, la demanda es superior a la oferta, y este hecho se verá agravado aún más con la implantación de un equipamiento de estas características. Se deberá contemplar la futura demanda de aparcamientos que pueda generar y, en función a esa demanda, estudiar la solución más adecuada para satisfacer las necesidades de estacionamiento.

## 5.8 Evaluación de carencias y debilidades del ámbito de actuación.

### 5.8.1 Análisis de amenazas como destino turístico.

La calidad del destino turístico, se analiza desde el punto de vista de la satisfacción turística. Ésta se obtiene de la comparación de las expectativas que tenían los turistas sobre diversos aspectos antes del viaje y el resultado final de cómo han satisfecho estas expectativas una vez visitado el destino.

Las dimensiones analizadas para el estudio de la satisfacción turística han sido las siguientes:

- Información y conocimiento del destino.
- Características y singularidades.
- Saturación – Masificación.
- Accesibilidad – Lejanía.
- Servicios.
- Garantías.

Un resultado negativo del estudio de satisfacción turística constituirá una amenaza para el destino turístico.



### 5.8.2 Evaluación de carencias y debilidades del ámbito.

De la información obtenida y del diagnóstico realizado se concluye que los problemas principales urbanísticos, socioeconómicos y ambientales que actualmente presenta el ámbito de actuación son consecuencia principalmente de los siguientes factores:

Falta de conectividad del ámbito de actuación con la ciudad turística, franja litoral y espacios libres, además de un tratamiento inadecuado de los límites con deficiencias en la urbanización.

La falta de espacios libres, en parte debido a que no se planearon caminos o lugares de actividad, parques o áreas de paseo de manera global que no forman parte de una red general. La falta de ejecución y conectividad entre los espacios libres.

La mezcla de usos. La coexistencia de usos residenciales y turísticos, ha provocado que haya una imagen poco atractiva y deteriorada en muchas áreas, como sucede en los límites del área de actuación, donde se limita con carreteras y vías rápidas, áreas turísticas y zonas mixtas como Bellavista frente a la GC-500.

Situación de obsolescencia. Partiendo que la situación de obsolescencia, se define como el grado de inadecuación de la funcionalidad, la seguridad, la habitabilidad o calidad ambiental del edificio, del equipamiento turístico complementario de ocio, salud, deportivas o de esparcimiento o de las instalaciones técnicas, a la ordenación turística vigente o, en general, a la normativa que fuera de aplicación.

Oferta turística centrada casi en exclusividad en el turismo de sol y playa, sin otras alternativas para el visitante.

El estado general de las infraestructuras viarias es inadecuado.

Efecto barrera de las infraestructuras viarias como la carretera GC-500. Alta velocidad de vehículos en la zona.

Escasos recorridos peatonales y ciclables y discontinuidad de los mismos.

No posee una identidad característica del núcleo.

Oferta cultural deficiente.

Escasa variedad de oferta comercial, de baja calidad y en su mayoría asociada a centros comerciales los cuales muestran un estado obsoleto.

Bajo nivel de gasto turístico en destino.

### 5.8.3 Definición de fortalezas y potencialidades del núcleo.

A continuación se identifican fortalezas y potencialidades del producto turístico del ámbito de estudio, concretando en aquellos que se enmarcan en el ámbito de actuación.

La longitud de Costa es grande y la calidad del litoral es muy adecuada, además de contar con la cercanía de espacios naturales de calidad y poseer una buena calidad ambiental en general.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Climatología favorable y estable todo el año que repercute entre otras cosas en una baja estacionalidad en los establecimientos hoteleros.

A la seguridad y estabilidad social, política y económica se una el haber conseguido una clientela con un alto grado de fidelidad y de un poder adquisitivo medio-alto.

Disponibilidad de áreas de oportunidad en Zona Turística

Variada oferta de ocio nocturno a lo que se le une una estructura urbana adecuada para el desarrollo de la “ciudad turística”. Ambos son agentes dinamizadores de gran interés.

Generación de nuevas fachadas urbanas tanto por la municipalización de la GC-500, como por la puesta en valor del área de oportunidad.

Interés de iniciativa de agentes privados para la el desarrollo del área de oportunidad.



#### 5.8.4 Cuadro de diagnóstico DAFO del destino turístico.

DIAGNÓSTICO DAFO DEL DESTINO TURÍSTICO	
DEBILIDADES	AMENAZAS
<p>Falta de conectividad con la ciudad turística, franja litoral y espacios libres.</p> <p>Tratamiento inadecuado de límites y deficiencias de urbanización.</p> <p>Falta de espacios libres, dotaciones y equipamientos de gran escala.</p> <p>Dotación de aparcamiento público deficiente.</p> <p>Efecto barrera de las infraestructuras viarias como la carretera GC-500</p> <p>Alta velocidad de vehículos en la zona. Ausencia de red ciclista continua e integrada.</p>	<p>Deterioro del entorno cercano por falta de cohesión urbana.</p> <p>Pérdida de competitividad del destino por falta de oferta complementaria.</p> <p>Deterioro de la imagen del destino turístico por obsolescencia de dotaciones.</p> <p>Existencia de competidor directo que puede suponer desvío de las visitas.</p>
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<p>Parcela con buena accesibilidad y funcionalidad.</p> <p>Potencial para la incorporación de usos y mejora de espacios libres públicos.</p> <p>Buena capacidad para el aprovechamiento paisajístico y recursos territoriales.</p> <p>Situación privilegiada para la mejora estética de la entrada a la ciudad turística.</p> <p>Ámbito territorial capacitado para asumir el flujo de visitantes y turistas, con el consiguiente incremento del gasto realizado por los mismos.</p> <p>Cercanía al aeropuerto. Clima estable y agradable.</p>	<p>Mejorar los servicios y dotaciones para la ciudad turística</p> <p>Incorporar dotaciones de gran capacidad de atracción de público</p> <p>Mejorar la oferta complementaria con nuevos focos de actividad.</p> <p>Dotar de conectividad a la ciudad turística</p> <p>Mejora del sistema de movilidad y acceso al núcleo turístico.</p> <p>Alternativa al modelo de sol y playa tradicional, abriendo un mayor abanico de posibilidades en cuanto a modelo vacacional</p>







## 6. CRITERIOS Y OBJETIVOS

### 6.1 Criterios y objetivos territoriales.

#### 6.1.1 Genéricos

Este PMM, tiene como objeto impulsar la renovación y modernización turística mediante la actuación privada de implantación de un equipamiento estructurante turístico y las actuaciones públicas que se detallan en esta memoria de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 2/2013, en este marco se consideran, además, los siguientes objetivos genéricos:

- La apuesta por una ciudad turística con calidad e identidad
- Desarrollar el espacio público.
- Intervenir, reordenar y rehabilitar el espacio privado.
- Creación de una identidad fundamentada en las singularidades del núcleo.
- Estimular el desarrollo de la actividad y ocio en el núcleo turístico.
- Dotar a la ciudad turística de un equipamiento estructurante de entidad.

#### 6.1.2 Específicos.

Los objetivos específicos del ámbito de actuación se desarrollan en los apartados de esta Memoria "Líneas Estratégicas" y "Actuaciones". Pero pueden resumirse en los siguientes:

- Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
- Definir un modelo destinado a revitalizar la ciudad turística apoyado en la diversificación de la oferta y puesta en valor de los recursos naturales.
- Mejorar el producto turístico ofrecido a través de la diversificación de la oferta complementaria, introduciendo nuevas actividades recreativas y equipamientos, dotando al núcleo de un mayor atractivo para el turista y que complemente el producto "sol y playa".
- Posibilitar la creación de empleo coyuntural derivado de las intervenciones y en menor medida de empleo estructural generado principalmente en el sistema de actividad.
- Repercutir económicamente en el núcleo a través de los ingresos derivados de la mejora del sistema de actividad y la capacidad de éste para atraer capital.
- Potenciar la creación de nuevos negocios, de creación de empleo y la atracción de capital para invertir y reactivar el núcleo.
- Dotar al ámbito de un centro de actividad como polo atractor y dinamizador, creando una pieza urbana que revalorice el conjunto del núcleo turístico.
- Mejorar la accesibilidad y funcionalidad del ámbito.
- Potenciar la imagen de entrada al núcleo turístico y mejorar de cara al visitante la imagen del mismo.

- Conectar y propiciar la continuidad del espacio turístico facilitando la conexión del núcleo turístico con el equipamiento estructurante, integrando la nueva pieza turística en la ya consolidada.
- Recualificar el espacio de uso público.
- Mejorar la red viaria, dotándola de las condiciones necesarias para que la circulación y paseo sean eficaces y agradables.
- Mejorar la red ciclista fomentando su uso como medio de transporte alternativo, facilitando los desplazamientos dentro del ámbito.
- Ampliar la red peatonal, lo que permitirá que la ciudad turística sea más permeable, recuperando los espacios colonizados por el automóvil.
- Facilitar la accesibilidad para personas de movilidad reducida en espacios de uso público y fomentarlo en espacios privados.

## 6.2 Criterios y objetivos ambientales.

Fuera del contenido específico que ha de incorporar el Informe de Sostenibilidad Ambiental, el Anexo del Documento de Referencia recoge, en su primer apartado, los criterios ambientales estratégicos que deben guiar la evaluación ambiental estratégica del Plan, considerándose para el presente documento los siguientes:

- a. Promover un turismo de calidad con un nivel de sostenibilidad alta que estime la protección de los espacios con valores ambientales, paisajísticos y etnográficos.
- b. Fomentar la optimización de los recursos de la trama urbana, mediante su rehabilitación, reestructuración o renovación, así como incorporar tipologías edificatorias de alojamiento turístico y oferta complementaria acordes con nuevos modelos turísticos más respetuosos con el entorno.
- c. Recuperación de los espacios marginales de cara a la optimización de suelo y sus recursos.
- d. Fomentar una movilidad sostenible por medio del transporte público, peatonal y ciclista, y minimizar la necesidad de nuevas infraestructuras.
- e. Propiciar una estructura urbana adecuada que se integre en el paisaje definiendo adecuadamente los espacios de transición y bordes urbanos.
- f. Minimizar la incidencia de actuaciones propuestas en el medio ambiente, adoptando determinaciones y diseños que interfieran lo menos posible con zonas de interés para su conservación.
- g. Fomentar las actuaciones que conlleven ahorro o reducción de efectivos del consumo de agua, energía, residuos y demás contaminantes. Fomentar el reciclaje y la reutilización de los residuos facilitando la disponibilidad de instalaciones adecuadas para su tratamiento.
- h. Fomentar las actuaciones que impliquen la protección y revalorización del patrimonio cultural.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

- i. El ISA realizará un estudio integral del ámbito de actuación, destacando sus características naturales y funcionales. Dicho estudio será tenido en cuenta en las actuaciones concretas que el Plan de Modernización proponga.
- j. El Plan de Modernización propiciará la disminución de la oferta alojativa turística a favor del equipamiento estructurante de calidad ambiental (integración en la trama urbana y en paisaje circundante) limitando la densidad para garantizar tanto su calidad propia como la del entorno.

Además de la adopción e incorporación de los criterios estratégicos anteriores, partiendo de la premisa de la necesidad de intervenir en el entorno urbano-turístico de San Bartolomé de Tirajana, el Plan de Modernización también recoge los siguientes objetivos de carácter ambiental, como ejes estructurales para el desarrollo de las actuaciones derivadas de su propuesta de ordenación:

- a. Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
- b. Incrementar el bienestar de los visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- c. Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso turístico y residencial en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
- d. Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
- e. Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
- f. Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
- g. Fomentar el atractivo turístico propio de la zona, integrando paisajísticamente los productos turísticos de nueva planta.

### 6.3 Criterios y objetivos socioeconómicos.

El Programa de Actuación de este Plan establece los objetivos, directrices y estrategia de su desarrollo a largo plazo, para todo el territorio comprendido en su ámbito, así como, de las previsiones específicas concernientes a la realización de los sistemas generales.

En cuanto al objeto, se propone este “Plan” contribuir a la consecución de los principales retos a los que es necesario hacer frente para mejorar la competitividad de este destino turístico, mediante una correcta estructuración de la oferta, la mejora continua del producto y el desarrollo de una adecuada estrategia de promoción exterior. Por otro lado, la situación actual exige que



este esfuerzo de cualificación y mejora del destino sea compartido y estructurado por parte de todos los agentes, públicos y privados.

En cuanto a las directrices, se pueden resumir en las siguientes:

- Ordenar y modular el crecimiento de la oferta turística, vinculándolo a la implantación de nuevos equipamientos estructurantes turísticos.
- Incrementar los niveles de calidad y de la oferta complementaria.
- Evitar y, en su caso, reconducir la residencialización de las áreas turísticas.
- Mejorar la imagen del núcleo turístico consolidado y lograr unos servicios públicos satisfactorios.
- Favorecer una gestión coordinada de las administraciones públicas y agilizar la tramitación de los proyectos de renovación turística.

En cuanto a la estrategia, se hace imperativa una labor de puesta al día de un conjunto de áreas turísticas, instalaciones y servicios en situación de cierto deterioro por el transcurso del tiempo y, también, por la evolución de las demandas del mercado, labor a instrumentar mediante procesos de renovación a llevar a cabo por los empresarios. Sin embargo, esta actuación debe ser impulsada por las administraciones públicas, mediante medidas de ordenación y simplificación de los procesos burocráticos y también por la habilitación de incentivos fiscales o de derechos materializables en plazas alojativas o instalaciones complementarias, que impulsen la necesaria actividad empresarial; las medidas de mejora de la calidad turística no obstante no se agotan en el simple proceso de renovación, aunque prioritario, y deben completarse con una implantación prudente de nuevas instalaciones de alojamiento o de diferentes actividades turísticas complementarias, con alto nivel de calidad, que acompañen a la oferta presente y a la resultante de los procesos de mejora y renovación de las instalaciones obsoletas, para la que se exige una mejora más modesta sobre el nivel de calidad preexistente para hacer viable la renovación.

#### **6.4 Criterios de incorporación de equipamiento estructurante turístico.**

Partiendo de la información y diagnóstico que se ha aportado, así como los objetivos y criterios de este PMM en el ámbito de actuación, ha quedado justificada la actuación principal que debe llevarse a cabo, que en coherencia con lo expuesto, ha de permanecer invariable en las alternativas que a continuación se propongan. Esta actuación es la implantación de un equipamiento estructurante turístico, que incremente de forma sustancial la oferta de ocio del destino turístico.

Por tanto previo a la definición de las alternativas propuestas y la ordenación pormenorizada deben establecerse los criterios generales en los que se enmarca la citada actuación.

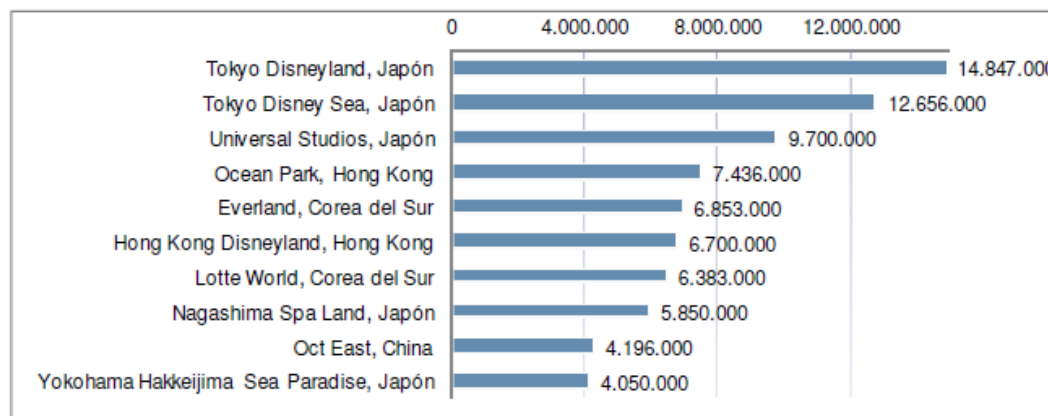
- Los Parques Temáticos: una nueva alternativa de ocio.

La administración del tiempo libre es una cuestión de suma importancia para el ser humano, cualquiera que sea su nacionalidad. Como todo bien escaso es muy apreciado por el hombre, hasta tal punto que su aprovechamiento ha de realizarse de forma óptima para que reporte la máxima utilidad. Gracias a ello, la sociedad del ocio toma una relevancia digna de ser tenida en cuenta en cualquier sociedad desarrollada.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Las grandes multinacionales del sector y otras compañías que se benefician de la brecha abierta por las primeras, encuentran oportunidades de negocio que generan beneficios interesantes. Dichas oportunidades adoptan la forma de majestuosos parques recreativos inspirados en una única idea o tema que tiñe todas y cada una de sus respectivas atracciones. Por esta razón reciben el nombre de Parques Temáticos.



Fuente: AECOM. Elaboración propia. Mayores parques del mundo por volumen de visitantes (2012)

La tendencia a construir este tipo de instalaciones siguiendo el modelo Disney World (París), se ha impuesto en todo el mundo. En España y especialmente en Canarias se observa claramente esta tendencia a implantar este tipo de actividades.

Se postula así como una alternativa al modelo de sol y playa tradicional, abriendo un mayor abanico de posibilidades en cuanto a modelo vacacional.

Se distinguen los siguientes tipos de parques temáticos según la dimensión del proyecto:

Tipo	Visitantes/año	Empleos directos	Superficie	Inversión inicial (€)
Parques de interés nacional	De 1,5 a 2,5 M	800	120 a 150 ha.	100 a 150 M
Parques regionales	1 M	De 500 a 700	100 ha.	50 a 100 M
Parques locales	300 mil a 500 mil	De 100 a 250	Menos de 100 ha.	De 10 a 25 M

Fuente. Análisis comparativo de la actividad turística generada por los parques temáticos (Universidad de Málaga 2010)

Algunos de los criterios considerados relevantes a la hora de instalar un Parque Temático son:

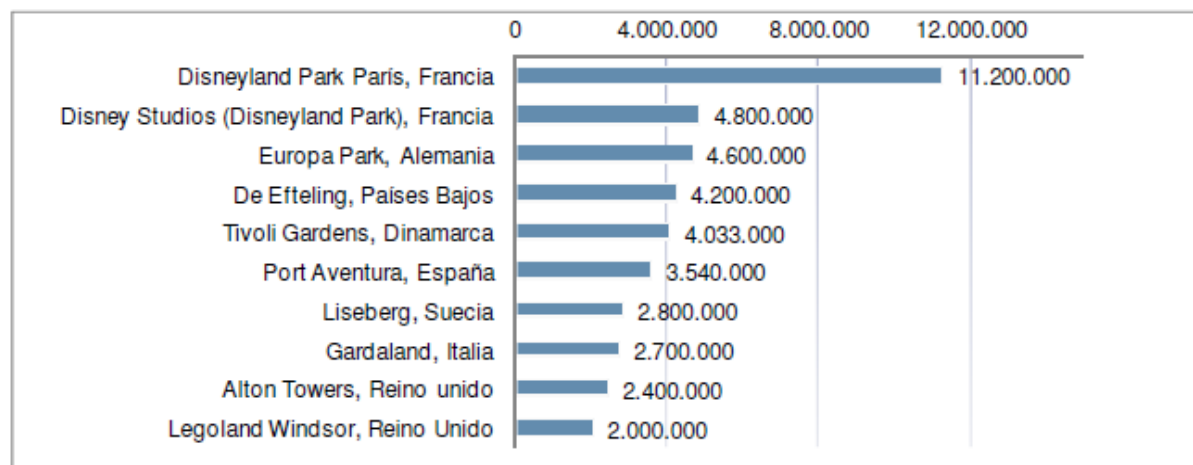
- Adecuación a la legislación vigente.
- Situación en un lugar de corte turístico.
- Existencia de economías de aglomeración, es decir aquellas localizadas en donde se den diversas actividades económicas.
- Que el visitante que se acerca a una determinada ciudad tenga un Parque Temático entre sus atractivos turísticos, visitará este último con toda seguridad. Incluso se planteará ir a otro parque próximo si lo hay. Constituyen así, un reclamo que refuerza el poder de atracción de

turistas, individuos que se inclinan por adquirir allí su residencia de verano o empresarios que deciden iniciar un negocio que aproveche este valor añadido.

- El Parque Temático debería estar situado donde pueda interrelacionarse con el entorno. Trataría de beneficiarse de un contexto que goce de una estructura competitiva e implique un potencial crecimiento con costes decrecientes. El Parque Temático previsiblemente crecerá apoyado por el resto de sectores y actividades.
- El ámbito territorial debería estar capacitado para asumir el flujo de visitantes y turistas, con el consiguiente incremento del gasto realizado por los mismos. Si no contase con infraestructura y medios suficientes, parte de ese beneficio económico se repartiría entre las poblaciones periféricas.
- Los grandes Centros comerciales y de ocio, concentran la oferta e incluyen dentro de sus instalaciones, argumentos muy poderosos, tales como: negocios de restauración, y hostelería, que complementan la oferta propia de la ciudad y alrededores.
- Una buena relación calidad / precio.
- Atracciones innovadoras que van creciendo en número, originalidad y diversión.
- Un elevado grado de satisfacción de la estancia.

*“Las cifras de parques ya existentes se traducen en un aumento del número de plazas hoteleras, de viviendas alquiladas, un incremento de pasajeros en los aeropuertos, de coches en las carreteras, y un despegue de la venta de entradas que dan derecho a varios días de visita, lo que amplía la estancia. Es por ello que muchas ciudades aplauden la construcción de un Parque Temático en su territorio”*

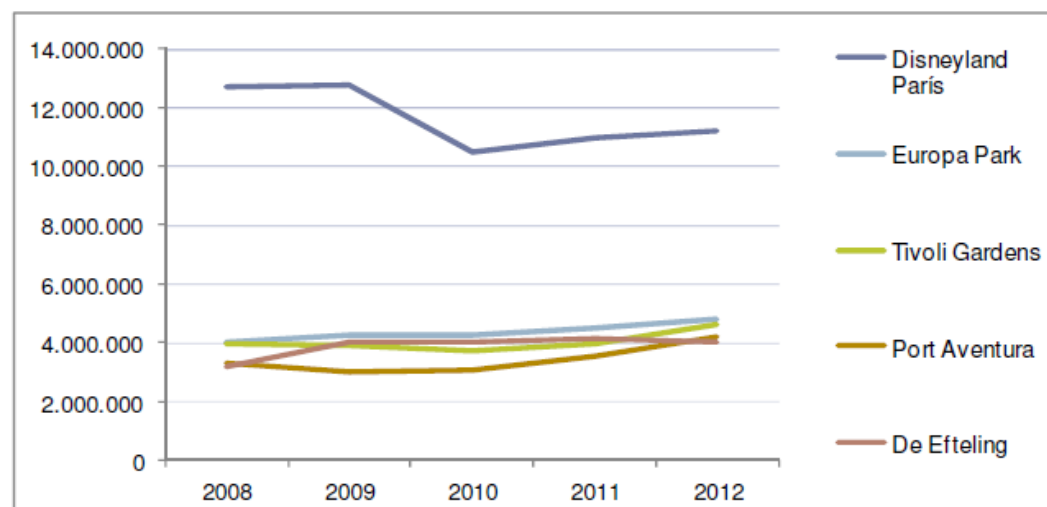
Mayores parques de Europa por volumen de visitantes (2012)



Mayores parques de Europa por volumen de visitantes (2012)



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana



Evolución de los visitantes en los mayores parques de Europa. Fuente: AECOM. Elaboración propia.12

En mayo de 2014 operaban en España 127 parques de ocio, distribuidos por tipo de actividad:

- 68 parques zoológicos (acuarios y parques de la naturaleza)
- 47 parques acuáticos
- 7 parques de atracciones
- 5 parques temáticos

Andalucía, Canarias, la Comunidad Valenciana, Cataluña y Baleares son las comunidades que más parques zoológicos, acuarios y de la naturaleza albergan, más del 70% del total; mientras Andalucía registra el mayor número de parques acuáticos, con el 25,5% del total.

Los datos y perspectivas existentes en cuanto a los parques de ocio son bastante positivos:

CIERRE AÑO 2014	PREVISIONES 2015
Crecimiento de los ingresos del 2%	Crecimiento de los ingresos en 2.5 %
Incremento del Volumen de negocio a 585 millones de €	Incremento del volumen de negocios a 600 millones de €
Aumento en el número de visitantes hasta los 33 millones de turistas	

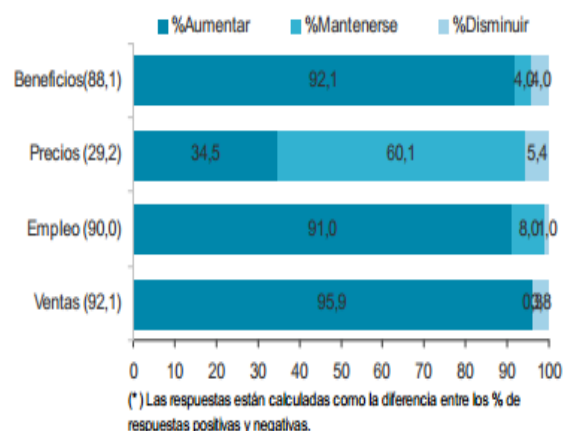
Fuente: Informe DBK Estudio evolución parques temáticos (2013).

Tal y como se puede observar en los siguientes gráficos de opinión empresarial, los parques de ocio se presentan como un elemento en el que todos los factores que intervienen en el mismo tienen una tendencia positiva o como mínimo, estable en alza.

## Parques de Ocio

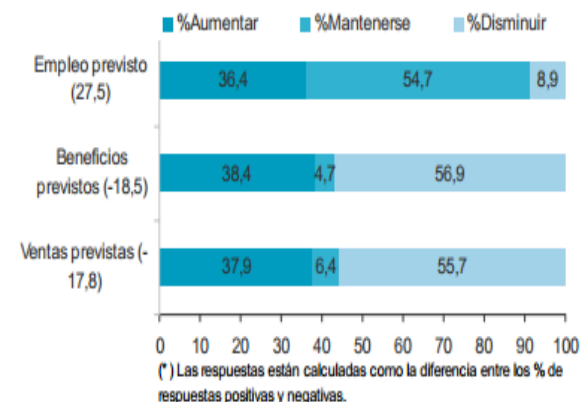
### Opiniones empresariales de los Parques de ocio. TERCER trimestre de 2014.

Fuente: Encuesta de Confianza Turístico Empresarial, EXCELTUR



### Opiniones empresariales de los Parques de ocio. Expectativas empresariales para el IV Tr 2014.

Fuente: Encuesta de Confianza Turístico Empresarial, EXCELTUR



Fuente: Exceltur Encuesta empresarial de confianza turística empresarial 2014

### Parque acuático

Inaugurado en 2008, Siam Park es el mayor parque temático de atracciones acuáticas de Europa. Está situado en el municipio de Adeje, en el sur de Tenerife y desde su inauguración ha supuesto una nueva dimensión del ocio y placer acuático, gracias a la diversidad de toboganes que ofrece, así como también debido a su exótica decoración oriental y la implementación de la más alta calidad tecnológica en todas sus instalaciones.

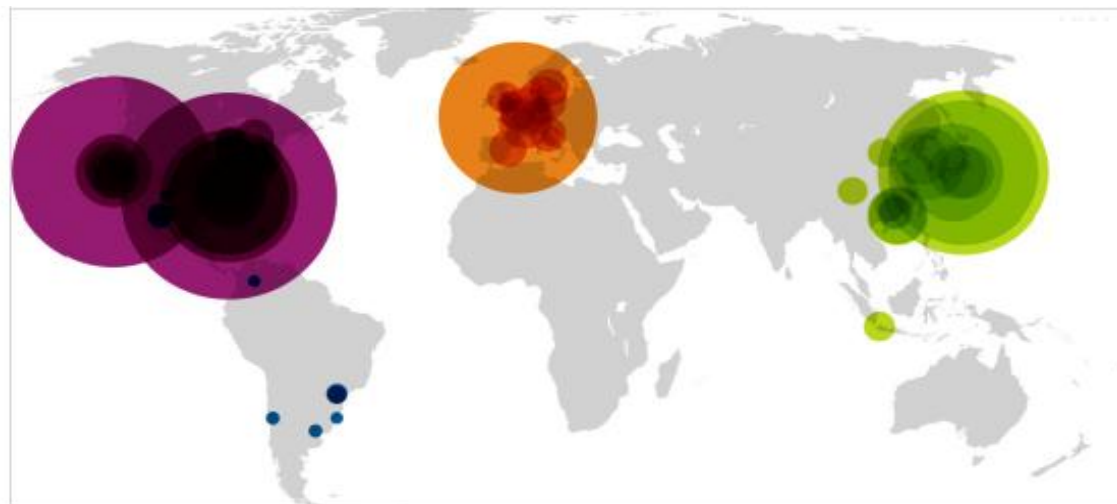
“Sus 185.000 metros cuadrados de exuberantes escenarios, jardines naturales y su diseño arquitectónico tailandés, hacen de esta nueva propuesta turística, un lugar innovador en cuanto ocio se refiere.”

Cada atracción busca proporcionar una experiencia diferente. Además, Siam Park ofrece espacios de encuentro para eventos, convenciones, espectáculos musicales y una escuela propia de surf, en la que adultos y niños podrán aprender el arte de las tablas.

Siam Park surge como iniciativa del grupo inversor del Loro Parque pues se pretendía ofrecer algo nuevo y diferente, un sitio en donde divertirse con la familia y los amigos. Tras viajar alrededor del mundo, Polinesia, África, Tailandia, Estados Unidos, China... buscando ideas, visitando los mejores parques acuáticos del mundo, se observó que se podía construir un parque distinto, un parque temático con atracciones acuáticas divertidas y que se diferenciara de lo construido hasta ahora. Así que tras encontrar los terrenos en Costa Adeje se iniciaron los trabajos, en torno al mundo de Siam.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana



Localización e influencia de los parques de mayor asistencia. Fuente: AECOM. Elaboración propia

En el 2008 Siam Park fue inaugurado con la presencia de S.A.R. Princesa Maha Chakri Sirindhorn el 15 de septiembre en Costa Adeje. El parque incluye multitud de atracciones, restaurantes, bares, una playa y zona comercial. Siam Park tiene mucho que ver y hacer, para todas las edades y tipos de personas. Goza de una situación privilegiada y un clima primaveral durante todo el año.

Un aspecto a tener en cuenta, es el aprovechamiento que se hace del agua en el parque. Una vez recogida del mar, se deposita en un lago, para ser tratada por una desaladora instalada exclusivamente con ese fin. Se filtran de manera constante, hasta 600.000 metros cúbicos de agua por día y una vez terminado este proceso, se distribuye por todos los toboganes y duchas, para finalmente volver a ser recuperada y depurada para el riego de la vegetación del parque.

En cuanto a la energía empleada para el funcionamiento de la maquinaria del parque, cabe destacar la implementación de la única planta de gas natural de Canarias, que se emplea para templar el agua del parque. Con estas medidas se logra reducir en un 70% la cantidad de gases contaminantes que se emiten a la atmósfera. Un gran logro que contribuye con el mantenimiento del equilibrio del medioambiente.

**"El parque acuático celebró su sexto aniversario consolidándose como el mejor recinto de atracciones de agua del mundo.** Un establecimiento con cifras curiosas, una organización impecable y un interior, a menudo, desconocido."

El tamaño de la instalación, de 185.000 metros cuadrados, permite que cada día el parque pueda recibir hasta 7.500 visitantes, un aforo en el que cabría toda la población del municipio de Arico. Entre semana hay muchísimos turistas británicos, mientras que el fin de semana ganan los canarios y los peninsulares. Al contrario de lo que se pueda pensar, el overbooking se produce el lunes. Es el día que mas visitas recibe el parque y se llena de autobuses de touroperadores y agencias.

El vientre de Siam Park muestra 14 atracciones acuáticas, de las cuales dos son nuevas este año, con cifras récords en el mundo:

- El río lento más grande y más alto.
- La pendiente de 28 metros de la Torre del Poder.
- La única piscina para bebés del planeta.

Siam Park se constituye como una Tailandia en Tenerife. La vegetación de todo el parque es autóctona de Canarias y además, se han reciclado de los diferentes hoteles de la Isla, un auténtico pulmón verde en el Sur tinerfeño. Las excursiones en helicóptero constatan que esta franja verde es la más grande de la zona. Una mezcla de exotismo y tradición popular que se completa con la roca volcánica. Al contrario de lo que ocurre en otros parques, donde los tubos están visibles a los visitantes, en Siam Park la maquinaria está embellecida con material de la tierra.

El parque siempre está en expansión y busca continuamente renovarse, lo que constituye su principal baza para el éxito. Esto supone una continua oferta de puestos de trabajo para atender esos nuevos servicios que puedan surgir, a la vez que un incremento en la demanda de suministros necesarios para la prestación de esos servicios. Todo ello se traduciría en una mayor actividad económica en la zona.

Detrás de esta fachada de Siam Park hay aproximadamente 200 trabajadores repartidos en diferentes departamentos, como:

- Limpieza.
- Seguridad
- Restauración
- Socorrismo
- Jardinería

### **Dirección**

La organización interna del parque se completa con el doctor, que está disponible las 24 horas del día. Como se puede observar, las posibilidades laborales son bastante amplias, pues existen muchos puestos que atender.

Aunque las fiestas que se celebran en Siam Park son muy populares, las instalaciones del parque también albergan otro tipo de celebraciones menos conocidas: bodas, conciertos, eventos deportivos, certámenes de belleza y hasta actos institucionales o políticos. El anfiteatro, con un aforo de 1.500 personas, está acondicionado para todo tipo de festividades.

Seis años desde que comenzó la aventura, 14 premios a la calidad y excelencia y 4 millones de visitantes, ponen de manifiesto la relevancia de este parque.

### **Evolución turística y repercusión del parque**

La actividad turística ha generado en la temporada de verano 2014, 1.041.050 millones de euros de ingresos directos para Tenerife, un 6,5% más que en la misma temporada del año anterior.

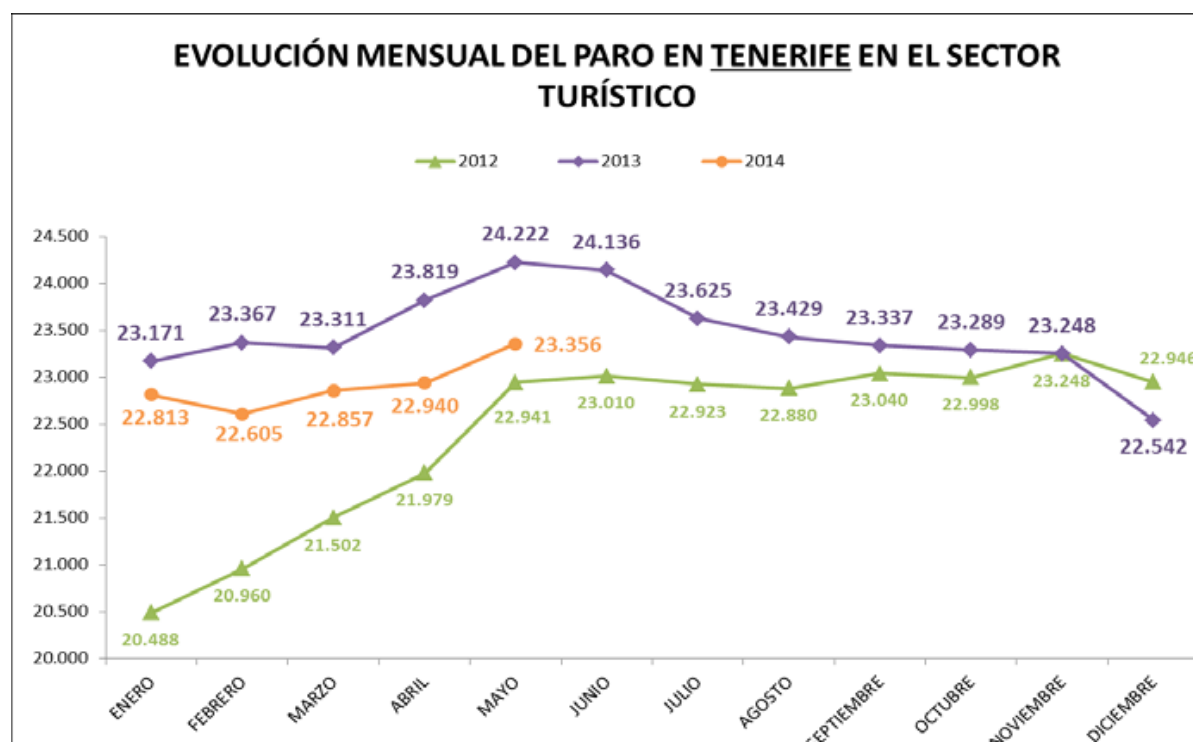
Se puede observar que el turismo afianza su posición como "sector clave" para la economía de la Isla, reflejo del buen comportamiento de la llegada de turistas en el período, algo más de 1,3



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

millones de clientes que suponen un aumento del 5,9% en relación con la misma temporada de 2013.

Los buenos datos económicos se trasladan también a la creación de empleo en el sector ya que en lo que llevamos de año los contratos registrados en el sector turístico de Tenerife triplican a los del conjunto de la economía insular.



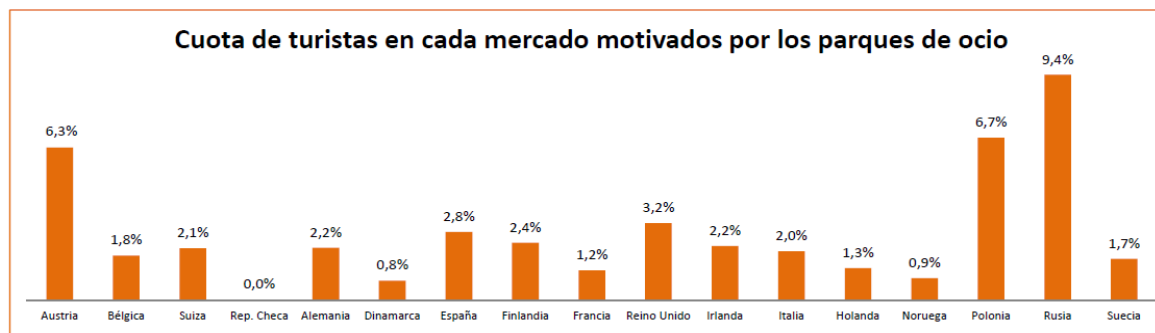
Fuente: Obecan. Elaboración turismo de Tenerife.

Los turistas que se han alojado en la Isla durante el verano han efectuado un gasto medio diario de 11,5 euros por persona, un 2,2% superior al realizado el verano anterior motivado por el incremento tanto del gasto en origen como en el destino. La principal partida corresponde a restaurantes, seguida de compras, actividades de ocio, excursiones y alquiler de coches.

Los datos de la Encuesta de Turismo Receptivo del Cabildo de Tenerife, confirman que el nivel de satisfacción de los visitantes en la temporada actual ha sido muy bueno (8,5 puntos). Los aspectos que mejor valoran los turistas de sus vacaciones son el clima y sol, los cuales ocupan los dos primeros, de los precios, los atractivos del destino, sus lugares de interés y las playas. La visita a parques temáticos, las excursiones para la observación de cetáceos y la subida en el teleférico del Teide, muy vinculadas al turismo familiar, son las actividades más demandadas en verano.

Para que la oferta de ocio aparezca como uno de los principales atractivos de la isla, ha sido necesario que esta esté perfectamente consolidada. Los parques temáticos de Loro Parque y Siam Park, constituyen el principal atractivo de un sector, que, como se ha venido observando se manifiesta como de los más interesantes del turismo en Canarias.





Fuente: ISTAC

La apertura del Siam Park en Tenerife supuso un revulsivo en la economía de la isla en muchos aspectos. Los turistas ya no vienen a la isla únicamente por el sol y la playa, un turismo que por otra parte, se manifiesta muy estático y con un gasto diario por parte del turista muy previsible.

### Proyección para Gran Canaria

Los efectos que se producirían en el tipo de turismo que visita Gran Canaria serían bastante similares, de manera que se podría hablar de un turismo fidelizado, puesto que la oferta de ocio se vería ampliamente mejorada.

En Gran Canaria, unas instalaciones de este tipo, reforzaría la oferta complementaria de ocio en actividades acuáticas, ya que estas experiencias se valoran como uno de los principales atractivos, tanto para turistas como para visitantes de la isla.

Esto se pone de manifiesto en las diferentes cifras de gasto por parte de los turistas en ambas islas. Los turistas extranjeros han gastado en sus vacaciones en Tenerife entre Enero y Agosto del 2013, un 8% más, hasta 2.727 millones de euros, que suponen 775 millones más que los 1.952 millones de euros en Gran Canaria, donde el gasto en ese lapso creció un 5% de forma que la diferencia se ha incrementado en 108 millones de euros respecto al pasado año. Otro dato importante lo constituyen los visitantes de Gran Canaria que se trasladan a la isla de Tenerife para satisfacer su demanda de ocio, lo que supone la realización de una serie de gastos considerables que podrían perfectamente quedarse en la isla.

Un turismo de este tipo pone de manifiesto una serie de necesidades que se han venido observando a lo largo de diferentes estudios, tales como infraestructuras viarias, hoteleras, personal, transportes, suministros, seguros, etc.



### ¿Cuánto gastan?



	Parques de ocio	Total
Número de <u>turistas (mayores de 16 años)</u>	288.133	11.150.021
Gasto medio diario	125,98	125,59
. en origen	88,06	87,66
. en Canarias	37,93	37,93
Estancia media	9,3	9,6
Facturación / turista (€)	1.078	1.075
Facturación total (millones de €)	311	11.981
Cuota sobre facturación total	2,6%	100%
Cuota sobre total de turistas	2,6%	100%
<b>Gasto en destino por turista y día (€)</b>	<b>Parques de ocio</b>	<b>Total</b>
Alojamiento	4,19	4,75
Transporte público	1,31	1,64
Alquiler de vehículos	1,42	1,66
Compras en supermercados	4,66	6,84
Restaurantes	7,78	9,86
Souvenirs	8,71	7,09
Ocio	8,30	4,37
Otros	1,56	1,73

Fuente: Estudio del impacto económico del turismo en Canarias. Exceltur.

El acondicionamiento viario de la zona es algo que se constituiría como una de las mejoras de gran relevancia. La creación de accesos al parque abriría otras vías de comunicación que harían que el tráfico en la zona fuera más fluido. Todo ello revertiría directamente en las urbanizaciones existentes en las inmediaciones, donde su ubicación tan cercana a la carretera ha supuesto que muchas de ellas hayan perdido valor, y por lo tanto, interés en reformarlas por parte de sus propietarios, debido a la contaminación acústica que supone.

Por otro lado, la instalación del parque supondría la implantación de zonas verdes bastante amplias como puede apreciarse en el Siam Park Tenerife, produciéndose un cambio considerable en el impacto visual. La imagen que se percibiría al llegar a la zona sería mucho más fresca y agradable y no la desértica que puede apreciarse en la actualidad y que tan poco favorece.

Es importante también tener en cuenta lo que un parque de estas dimensiones supone a nivel suministros del mismo. El Siam Park Tenerife cuenta con 5 bares y restaurantes en sus instalaciones (The Tea House, Thai bar, Beach Club, Thai Beach y el Beach Bar). Mantener abastecida esa infraestructura supone tener un elevado número de proveedores locales, pues se trabajarían productos frescos, como carnicería, charcutería, frutas y verduras, productos lácteos, pescadería etc.) También se deben incluir las bebidas, menajes de hostelería, uniformes,



ultramarinos, droguería, etc. Se observaría un elevado incremento de las compras en este sector lo que revertiría directamente en la economía no solo de la zona, sino de la isla en general.

Las estimaciones en cuanto empleo para Siam Park en Gran Canaria son igualmente positivas. Se habla de unos 200 puestos de trabajo directos, y unos 600 indirectos, en diferentes sectores, puesto que un parque temático ha de tener según la normativa vigente como mínimo:

- Director del parque acuático.
- Personal auxiliar.
- Personal de vigilancia.
- Personal de recepción y control.
- Personal de socorrismo: Supervisor, Jefe de zona, socorrista, ayudante de socorrista.

Teniendo en cuenta lo observado, se pone de manifiesto la importancia del proyecto objeto de estudio. La apertura en Gran Canaria de un parque temático como el Siam Park, supondría unas cifras de valor añadido, bastantes similares, cuando no mejores.

Como se ha venido poniendo de manifiesto anteriormente, un parque temático de estas características, supone una mejora considerable en la oferta de ocio, para la isla de Gran Canaria, con unas implicaciones socioeconómicas positivas muy relevantes.

ROJA



Frederick





## 7. LÍNEAS ESTRATÉGICAS

En el planeamiento vigente ya se plantea una estrategia general de intervención del ámbito de estudio, para la que se produjo una selección de acciones, cuyo criterio fue la capacidad inductora de regeneración, esto es, la búsqueda y aprovechamiento de externalidades de cada actuación-inversión.

En sentido de abundar en una estrategia integral e integrada, se asumen en este PMM las estrategias ya planteadas, concretando en el ámbito de actuación aquellas que respondan al diagnóstico realizado, que sustituirán a las previstas en el planeamiento vigente. A efectos de coherencia con el diagnóstico planteado, las estrategias se presentan en dos paquetes; estrategia territorial y estrategia ambiental del ámbito de actuación, que se representan gráficamente en los planos denominados de igual forma.

### 7.1 Estrategia territorial.

#### 7.1.1 Apuesta por una ciudad turística con calidad e identidad en coherencia con el modelo elegido.

Los equipamientos complementarios turísticos son elementos esenciales en la ciudad turística, que permiten satisfacer las necesidades de ocio y esparcimiento de los visitantes, contribuyendo a la mejora de la calidad ambiental del espacio.

En el PMM Maspalomas Costa Canaria en vigor se establece una red de conexiones y relaciones entre las partes, agrupando y asociando los ámbitos propiamente turísticos, espacios heterogéneos, con los espacios y elementos naturales, mar, dunas, montañas etc. que son los auténticos atractivos del destino. De este modo se produce la transformación del propio modelo, originándose un sistema de relaciones, ordenadas dándoles un contenido, por asociación de elementos. El presente PMM abunda en todos estos aspectos, facilitando la conexión dentro de la ciudad turística.

En este aspecto, es una estrategia del presente documento, poner en valor los espacios de actividad, mediante la implantación de un equipamiento estructurante turístico que logre un espacio urbano más adecuado a la realidad a la que debe servir, mediante el rediseño de la red de las vías públicas y las conexiones de la zona de actividad con los tejidos preexistentes, creando una movilidad fluida y jerarquizando la trama viaria, en la que se dará mayor importancia al tráfico no motorizado.

#### 7.1.2 La ordenación y la gestión desde una concepción integral e integrada.

Se plantea en este PMM el ámbito de referencia coincidiendo con la Zona Turística del Litoral Sur y como ámbito de estudio Playa del Inglés, a fin de no perder de vista su concepción integral que comprende un conjunto de ideas urbanísticas y actuaciones que centran su objetivo en las necesidades y potencialidades que el turista, como protagonista de la vida social y cultural de Maspalomas Costa Canaria, desarrolla en su hábitat urbano.

Los problemas detectados en el diagnóstico urbanístico y en la evaluación de las carencias y debilidades obligan a realizar en el ámbito de actuación un planteamiento de las intervenciones de forma integral e integrada, por lo que la propuesta crea un lugar con identidad propia, capaz de aportar al turista las sensaciones que demanda (ocio, relajación, etc.) posibilitando el disfrute de





nuevas áreas lúdicas, que son parte esencial de la vida que se proponga desde la ordenación potenciando nuevas áreas de oportunidad.

En este mismo sentido, es estratégico mejorar la calidad ambiental corrigiendo las disfunciones paisajísticas, lo que se concreta en el apartado de estrategias ambientales.

### 7.1.3 Ordenación y potenciación del espacio público.

La estrategia de transformación del espacio turístico se acomete desde la ordenación y potenciación del espacio público, mediante el tratamiento de los siguientes enfoques:

#### **Mejora en los accesos**

La cualificación funcional y escenográfica, y la diferenciación de las vías y enclaves de acceso, tienen efectos directos y potentes en la conformación y comunicación de la imagen de cada núcleo, de la conurbación y, por consiguiente, del destino turístico. Desde la autopista GC-1 a la carretera GC-500 se propone el tratamiento de los accesos que mejoran la conectividad hacia el ámbito turístico, aportando una nueva imagen de entrada a la ciudad.

#### **Sistemas de ordenación**

La propuesta tiene como objetivo la inclusión de un equipamiento estructurante turístico que mejore la oferta existente y configure un referente dentro de las actividades de ocio y recreativas dentro de la ciudad turística.

La ordenación consiste en jerarquizar y diferenciar los elementos de la red, haciendo fácilmente identificables las vías, tipos de tráfico que deben canalizar, funciones que han de desempeñar en el uso del espacio urbano y usos a los que sirven. La configuración actual de las vías principales, en general con secciones amplias de calzada y estrechez de aceras es, a la vez que un problema evidente para el funcionamiento del espacio turístico, la oportunidad para su reorganización.

Para atender estos requerimientos se asume en el presente documento, para el ámbito de actuación, la organización de la sistematización urbanística contenidas en el PMM Maspalomas Costa Canaria en vigor.

En principio no se plantea ninguna estrategia en el sistema costero, ya que el ámbito de actuación no tiene una influencia directa sobre este sistema, si bien indirectamente, al proponer estrategias sobre la movilidad y accesibilidad, se facilita la conexión de este sistema con las intervenciones que se propongan en el sistema de actividad y verde.

La principal diferencia de la sistematización respecto del planeamiento vigente, es que de forma global el ámbito de actuación se encontraba en el sistema verde y ahora se encuentra en el sistema de actividad.

#### **Sistema verde. Red de conexión de espacios libres**

Ante la heterogeneidad del tratamiento de los espacios libres existentes en la ciudad turística, se toma de referencia el eje verde estructurante que cose y funciona como vertebrador. Este eje verde principal se completa con una red secundaria que contribuye a resolver adecuadamente la articulación espacial de todos los espacios libres existentes. Se generan de esta manera





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

itinerarios largos y continuos para el paseo y la contemplación del paisaje, consolidándolos y estructurándolos con nuevos lugares.

El presente PMM colabora en la consecución de esta estrategia integral, en el ámbito de referencia correspondiente.



La organización de la ciudad turística se divide en tres sistemas vertebradores: sistema verde. Red de conexión de espacios libres, sistema de actividad. Redes de centralidades y sistema costero. Red de conexión litoral.

Fuente: PMM de San Bartolomé Costa Canaria en vigor.

### **Sistema de actividad. Redes de centralidades**

En este sistema de centralidades se localizan y articulan las áreas de actividad, constituidas por los centros comerciales y sus conexiones, además de los grandes ejes de actividad comercial. El presente Plan de Modernización aporta una nueva pieza estratégica a la red de centralidades, con la inclusión de un nuevo equipamiento estructurante turístico.

Estas áreas comerciales junto con el nuevo equipamiento constituyen una red que por su posición estratégica y mezcla con otros usos de carácter público, requieren una intervención conjunta.

Se propone la modernización y recualificación de la red de conexiones entre estas centralidades, de manera que se fomente el recorrido entre ellos, con la ampliación del ancho de aceras y pavimentación a nivel de la calzada, que elimine en la medida de lo posible las barreras urbanísticas.





### **Sistema costero. Red de conexión litoral**

Si bien no se plantea una estrategia directa y concreta sobre este sistema en el ámbito de actuación, como ya se ha comentado, consecución de introducir el mar como elemento natural, a través de la potenciación de las conexiones con el interior de la trama que se desarrolla hacia el mar.

### **Movilidad**

En la intervención sobre el viario se propone una recomposición morfológica y de diseño mediante intervenciones en la red interior, que jerarquice y tematice las avenidas, calles e intersecciones, por sus propios contenidos específicos, tratando de orientar a los usuarios tanto motorizados como a pie, dando prioridad al peatón y medios de transporte alternativos, frente al vehículo privado.

En función de la morfología viaria y el diseño estructural del ámbito, todas las nuevas regulaciones van encaminadas a limitar y/o moderar la oferta de aparcamiento, con el fin de reducir la circulación con el vehículo privado dentro de la ciudad turística, mediante la reestructuración y jerarquización de la red viaria y el traslado de las plazas de aparcamiento a lugares destinados a tal fin.

### **Infraestructura viaria**

Se considera estratégico modificar la sección de la carretera GC-500 que pueda realizar las funciones de eje principal viario compatible con los paseos peatonales y ciclistas, dotándola de una mayor conexión con la nueva pieza turística, coincidente con el nuevo espacio de actividad.

Además, se limitará la velocidad mediante la reducción de los anchos de calzada y los elementos reductores de velocidad.

### **Movilidad ciclista**

La propuesta de la red ciclista trata de conectar todos aquellos puntos de interés, a partir de los cuales el usuario puede desplazarse para llegar a cualquier destino dentro de los ámbitos de actuación, cambiando el concepto de la bicicleta como instrumento deportivo-recreativo por el del medio de transporte alternativo. Esta estrategia se enmarca, debiendo dar continuidad, a los planeamientos del planeamiento en vigor.

### **Movilidad peatonal**

Los diferentes elementos que se incorporan a los viarios, se proyectan conforme a los parámetros y exigencias establecidos respecto a su carácter funcional y dimensional, para poder proporcionar a los usuarios unas condiciones de accesibilidad y comunicación óptimas según las normativas vigentes.

La movilidad peatonal se plantea articulada con los sistemas verdes y de actividad, donde el tránsito del peatón es prioritario frente al tráfico rodado, fomentando la circulación y el paso de éste. Para ello se han proyectado elementos que propician la reducción de la velocidad del





vehículo y una mayor superficie de tránsito para el peatón, sin necesidad de la total peatonalización de la vía.

### **Transporte público**

La red de transporte sufrirá una importante mejora con la construcción del futuro tren ligero, que conectará Las Palmas de Gran Canaria con Meloneras. El actual esquema de funcionamiento del transporte de guaguas se modifica tanto en su trazado como en sus paradas. Asimismo se propone crear un punto de intercambio modal de transporte en El Veril aprovechando las instalaciones de la estación de tren. Así, se pretende que los usuarios del transporte privado utilicen los aparcamientos del intercambiador y se desplacen a lo largo de los ámbitos turísticos en transportes alternativos, como medio de desplazamiento rápido, económico y eficiente.

Además, las guaguas procedentes de los distintos puntos de la isla harán trasbordo en la estación de El Veril<sup>3</sup> evitando el tránsito de éstas dentro de la ciudad turística.

En cuanto a las paradas de guagua y taxi se reubicará aquellas que son necesarias para los nuevos recorridos.

### **Movilidad logística**

En cuanto a la red de movilidad logística se disponen de zonas de estacionamiento para tal fin, de forma que esta actividad no interfiera con los sistemas de transporte ni genere conflicto con la normal fluidez de tráfico.

### **Infraestructuras básicas**

En el PMM debe intervenir en la mejora y acondicionamiento de las redes existentes y propuestas, en consonancia con las actividades que se desarrollen.

#### **7.1.4 Revitalización y rehabilitación del espacio privado.**

Son necesarias intervenciones que incidan en la mejora y modernización del destino turístico, que permiten mejorar la imagen de los espacios privados abiertos a la vía pública, a través de la armonizando el diseño y la calidad de las instalaciones.

#### **7.1.5 Creación de una identidad basada en las singularidades.**

Como línea estratégica fundamental, el presente documento recoge como valores a transmitir por la imagen de marca de la ciudad turística de Maspalomas Costa Canaria, sus valores naturales, así como la idea de un destino turístico equipado y de calidad a través de la propuesta de una pieza territorial turística nueva, como espacio de oportunidad en el ámbito de actuación.

---

<sup>3</sup> Esta estación aún no está definida dado que se encuentra en el ámbito afectado por la suspensión del trazado del PTE-21, mediante el Decreto 358/2015, de 9 de noviembre.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

La sobreoferta y el desarrollo continuado del sector turístico, se ha llegado a un excesivo de los destinos turísticos, alojamientos y servicios, desembocando en la obsolescencia y pérdida de identidad de los mismos. Todo esto hace necesario la diferenciación y especialización de los productos y servicios turísticos, así como del destino, buscando no solamente los elementos de identidad y singularidad, sino incidiendo también en la transición de lo cuantitativo a lo cualitativo.

Como elemento diferenciador básico es necesario potenciar la "marca: *Maspalomas Costa Canaria*" y todo lo que ella conlleva principalmente bajo criterios de emotividad y calidad, como pieza básica para dotar de valor añadido al destino turístico, a través de las componentes social, económica y cultural. Todo ello enfocado a la consecución de una mayor competitividad y con la consecuente creación de valor, siempre supeditado a criterios de calidad que han de regir el desarrollo turístico del destino.

La *marca* debe convertirse en un valor que dote al destino turístico de un plus de competitividad dirigido a:

- Incrementar la llegada de turistas.
- Fomentar la implantación de emprendedores.
- Captar inversión.

La *marca* es una acción estratégica de comunicación fundamental en el mundo de la información cada vez más globalizado gracias a las nuevas tecnologías.

#### **7.1.6 Estimular e implantar la cultura de la calidad en el conjunto del destino.**

El PMM apuesta por un proceso de revalorización que fomente la calidad, conservando a los clientes actuales y que impulse la llegada de nuevos turistas con un perfil socioeconómico más atractivo.

Uno de los principales objetivos se centra en cubrir las necesidades actuales y las futuras que impliquen multiplicar el gasto turístico, apostando por una diversificación y especialización de las actividades complementarias a la meramente de alojamiento tales como la implantación de un parque temático de calidad, para implantar una cultura de calidad apostando por la implantación de nuevos productos turísticos, que sean líderes en su campo y sitúen a Maspalomas Costa Canaria en las primeras posiciones del mercado turístico.

#### **7.1.7 La participación de la sociedad en las iniciativas de rehabilitación.**

Para lograr el resto de estrategias, se necesitarán emprendedores, empresarios y profesionales que puedan ofrecer productos y servicios innovadores, así como resaltar la calidad humana del trato y atención al cliente y el interés de la oferta.

En todo este proceso la sociedad de San Bartolomé de Tirajana será la clave del éxito: los empresarios a través del desarrollo de negocios atractivos e innovadores, los trabajadores para que ejecuten su trabajo de forma responsable y con calidad, los ciudadanos para apoyar el PMM y participe en su configuración, creando mejores condiciones de vida y de trabajo.

#### **7.1.8 Estrategias de gestión y ejecución.**





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Los cambios en los requerimientos de la demanda, y el deterioro y obsolescencia de los establecimientos turísticos provocados por el transcurso del tiempo, sugieren la conveniencia y necesidad de renovar periódicamente la planta de alojamiento y los equipamientos turísticos complementarios asociados a esta.

Este objetivo ha tenido un fuerte impulso tras la aprobación de la L6/2009 y la L2/2013, en la que se recogen un conjunto de medidas e incentivos para la renovación y mejora de la calidad de la oferta turística.

La coordinación entre el sector privado y el público, y de distintas administraciones entre sí, es un requisito necesario para el desarrollo eficiente de las actuaciones y la consecución de los objetivos fijados para la implantación de un nuevo modelo de desarrollo turístico. Por ello en la elaboración de este Plan se ha fomentado la participación del sector privado en el diseño de las estrategias y de las propuestas de actuación.

Los planes de modernización pueden recoger determinadas medidas de ordenación y actuaciones puntuales en los espacios turísticos no previstas en el planeamiento, por lo que se han revelado como un instrumento flexible y capaz de abordar las operaciones de mejora y de rehabilitación.

El PMM nace con la voluntad de ser ejecutivo e inmediato. Por su tramitación ágil y carácter ejecutivo, sin perjuicio de su posterior inclusión en el planeamiento territorial y urbanístico, permite dar cobertura a nuevas determinaciones urbanísticas con lo que se consigue evitar el desvío de iniciativas privadas y pérdida de inversiones.

## 7.2 Estrategia ambiental.

En base a las conclusiones derivadas del inventario y diagnóstico ambiental llevado a cabo para el presente Plan, se identifican en el ámbito de ordenación una serie de interacciones entre los distintos elementos del medio físico y del medio antrópico.

Con respecto al área que se aplica en el plano de estrategia ambiental, ésta es el ámbito de actuación del presente plan y no el ámbito de estudio como se utiliza en la estrategia territorial. Esto surge, ya que existe una compatibilidad con el Plan de Mejora y Modernización de San Bartolomé y se asume el ámbito restante de dicho plan, para la estrategia ambiental de este nuevo Plan.

El estudio de dichas interacciones concluye la presencia de áreas de destacado interés ambiental, en las que se hace necesaria la implantación de estrategias ambientales que potencien los recursos ya existentes. En este sentido, cobra un protagonismo principal, la presencia en el ámbito de actuación de áreas con bienes etnográficos incluidos en el catálogo de patrimonio municipal, con especies invasoras a erradicar, así como con la necesidad de una estrategia para la reducción de la contaminación ambiental en puntos específicos. Todas estas áreas poseen la necesidad de aplicar ciertas directrices ambientales que refuercen en unos casos y erradiquen en otros, características intrínsecas a cada uno de ellos.

Por otro lado, la evolución urbana reciente de la zona ha provocado la escasez de espacios libres y ajardinados; del mismo modo, el mal estado de conservación del espacio destinado a los peatones y la baja accesibilidad y funcionalidad en el viario, es un signo predominante en el ámbito, en base a ello son necesarias una serie de actuaciones que mitiguen este fenómeno. Para



paliar estas disfunciones detectadas, se han considerado las variables estudiadas en el diagnóstico ambiental, entre las cuales el diagnóstico de potencialidades se plantea como recurso para la formulación de estrategias, ya que a partir de las potencialidades apreciadas en el territorio se han podido establecer las siguientes líneas propositivas en cuanto a la implantación de estrategias ambientales:

### **Revalorización paisajística de los espacios de movilidad**

Por un lado, en este punto de la estrategia ambiental, se valora la potenciación de los sistemas de transporte y peatonal y la integración paisajística y funcional entre grandes infraestructuras viaria-área de oportunidad. Este es un aspecto a tener en cuenta dentro del ámbito de actuación puesto que carece, en muchas zonas, por no decir la totalidad del soporte funcional del ámbito, de una buena accesibilidad para peatones y personas de movilidad reducida, de una red de carril bici que conecte con lo proyectado en el Plan de Modernización de San Bartolomé de Tirajana, de una adecuación paisajística de los viales y por último, de una regulación en la totalidad de la sección viaria, generando un mejor aprovechamiento del suelo para diferentes usos con respecto a la movilidad.

### **Integración paisajística de nuevas áreas de oportunidad**

Los entornos periféricos se muestran como un atractivo territorial infrautilizado con gran potencial para completar la oferta turística y para albergar algunas deficiencias urbanísticas detectadas.

El área periurbana de transformación que encontramos en el ámbito de estudio es una zona con matorral y/o herbazal de sustitución que presenta una alta presión antrópica, en la que encontramos numerosos impactos ambientales. Por lo tanto se requieren actuaciones que reduzca esta problemática y que de manera simultánea complementen la oferta turística y/o aumenten la superficie destinada a zonas verdes y espacios públicos. Es por ello por lo que se plantea como estrategia, la localización de un área de oportunidad.







## 8. ALTERNATIVAS

### 8.1 Alternativa 0.

La “alternativa 0” consiste en la aplicación de la ordenación del planeamiento urbanístico y territorial vigente, esto es, la aplicación principalmente del Plan General de Ordenación y del PMM Maspalomas Costa Canaria, en vigor, el PIO-GC, PTEOTI-GC y el PTE-21.

La ficha del PGO clasifica y categoriza el suelo como suelo urbanizable no programado. Los usos permitidos son el de parque temático y recreativo y como usos compatibles se contempla el social y comercial como complementario al principal. No se permiten edificaciones con aprovechamiento lucrativo que no estén directamente relacionadas con el uso de parque temático.

El PMM por su parte, considera el ámbito como suelo de uso vacante.

El viario ha sido diseñado desde el punto de vista en el que el transporte motorizado sea el principal protagonista de la movilidad, relegando a un segundo plano a las redes no motorizadas. Aproximadamente el 70% del espacio de las vías es utilizado por los vehículos, dato obtenido de la suma de la calzada y las zonas de aparcamiento, el resto de la vía generalmente está compuesto por aceras y alcorques. El criterio con el que se ha diseñado el sistema de movilidad perjudica a los peatones y ciclistas, no siendo el más apropiado si se tiene en cuenta que es una zona turística y que el equipamiento previsto en el Plan General de Ordenación, requiere un acceso amplio, cómodo y accesible para las redes no motorizadas. El PMM Maspalomas Costa Canaria, en vigor, ha detectado esta problemática y en consecuencia ha propuesto cambios en las secciones de algunas calles.

El ámbito de estudio está dividido por la carretera GC-500, siendo esta la principal vía de circulación de Playa del Inglés. Esta vía en la actualidad crea un efecto barrera, además soporta las mayores intensidades de tráfico siendo el principal acceso.

El PMM Maspalomas Costa Canaria, en vigor, propone un cambio de sección de esta vía, integrándola en el “Sistema de Actividad” planteado por dicho plan. La nueva sección pasará de cuatro carriles actuales de circulación a dos carriles, uno por sentido. Se incorporará aparcamientos en línea, carril bici y una amplia zona peatonal equipada con mobiliario urbano y vegetación. En esta nueva sección se mantiene la vía de servicio existente.

La calle de El Escorial es modificada por el PMM Maspalomas Costa Canaria en vigor, acogiendo a esta vía dentro del “Sistema de Actividad”. La nueva sección propuesta estará formada por una calzada con dos carriles de circulación, uno por sentido. El resto del espacio se utilizará para aumentar y mejorar las aceras a ambos márgenes de la vía.

A partir de la carretera GC-500 nacen las vías de primer orden de circulación de la urbanización de Playa del Inglés, cuya función principal es proporcionar una buena movilidad en el interior del núcleo. A partir de estas emergen las vías de segundo orden cumpliendo con la función de accesibilidad a las distintas parcelas.

La conexión peatonal del ámbito de actuación con la urbanización turística se resuelve con pasarelas peatonales a distinto nivel, conectando con la calle El Escorial y la Avenida de Tenerife.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

El ámbito de estudio tiene una red ciclista que a día de hoy no está completamente implantada, su ejecución se está realizando por fases. Sólo algunas de las calles cuentan con carriles bici, entre las que se encuentran la Avenida de Tenerife, Avenida de España y Avenida Alféreces Provisionales. El PMM Maspalomas Costa Canaria en vigor propone una red ciclista completa e integrada conectando los distintos puntos de interés.

Las líneas de guaguas del transporte público operan en la autopista GC-1, la carretera GC-500 y en varias vías internas de la trama urbana. Anexo al ámbito de actuación existe una parada de guagua en el margen derecho de la GC-500. Esta parada carece de mobiliario y no cumple con las medidas de accesibilidad según la normativa vigente.

Por otra parte el PTE-21 que se encuentra en vigor, propone la creación de una línea ferroviaria convencional entre Las Palmas de Gran Canaria (Santa Catalina) y el municipio de San Bartolomé de Tirajana (El Veril y Meloneras), por tanto la aplicación del plan territorial especial se traduce en la afección del trazado del tren y de la ubicación de una de sus estaciones en el ámbito de actuación, quedando el ámbito dividido en dos sub-ámbitos, de superficie considerablemente menor, a las que además habría que descontar las afecciones ferroviarias correspondientes. La conexión de la estación con la trama urbana de la ciudad turística quedaría resuelta con una rotonda en la carretera GC-500.

El Cabildo Insular de Gran Canaria ha iniciado el procedimiento para formular y tramitar la aprobación de una Revisión Parcial del PTE-21 en la zona de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia, que incluye el ámbito objeto del presente plan. El inicio del procedimiento para la Revisión, se produjo mediante ANUNCIO de 3 de septiembre de 2014 (publicado en el BOC 188 de 29 de septiembre de 2014).

En este anuncio se dice literalmente:

*“El procedimiento de formulación de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de transporte público con Infraestructura propia y modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE 21) afectará al tramo comprendido entre Tarajalillo y San Agustín (Alto de La Gloria) y la zona sur de San Fernando de Maspalomas, en el término municipal de San Bartolomé de Tirajana, para posibilitar una modificación del trazado del corredor de dicha línea ferroviaria entre los Pk 49 y Pk 56 para reducir de forma considerable la afección territorial del área de La Maleza (área de oportunidad definida en el PTP 9 en tramitación en fase de aprobación definitiva), por esta infraestructura lineal y la estación ubicada en El Veril a los efectos de desarrollar una oferta complementaria altamente cualificada, y también eliminar posibles inconvenientes técnicos relacionados con la ejecución de dicha línea ferroviaria en el subsuelo de las áreas residenciales en San Fernando de Maspalomas, y el ajuste considerable de los costes en la ejecución de este tramo.”*

En conclusión, si resultara seleccionada esta alternativa, el desarrollo del ámbito con el uso de equipamiento estructurante; parque temático o recreativo, quedaría imposibilitado por el trazado del tren y la localización de la estación de Playa del Inglés, comprometiendo además a corto y medio plazo el desarrollo del resto del ámbito, ya que no se encuentra dentro de una pieza turística de las establecidas en el PTEOTI, además de que habría que sectorizar el suelo urbanizable según los mecanismos establecidos en el TRLOTENC, para posteriormente redactar y tramitar un instrumento de desarrollo (plan parcial).





## 8.2 Alternativa 1.

La alternativa 1 habilita el uso principal previsto para este suelo desde el PGO y el PIO-GC.

Para ello se considera la sectorización del suelo urbanizable, la delimitación de una nueva pieza turística y la incorporación de la ordenación pormenorizada del ámbito de actuación. En este sentido, se obtendría un sector de suelo urbanizable sectorizado y ordenado de uso global turístico (SUSO TU "El Veril").

### **Sistema y estructura territorial**

En el planeamiento vigente la organización de la ciudad turística se divide en tres sistemas vertebradores: sistema verde. Red de conexión de espacios libres, sistema de actividad. Redes de centralidades y sistema costero. Red de conexión litoral. En la alternativa que nos ocupa no se actúa en el sistema costero, ya que el ámbito de actuación no tiene una influencia directa sobre este sistema, si bien indirectamente, al actuar sobre la movilidad y accesibilidad, se facilita la conexión de este sistema con las intervenciones en el sistema de actividad y verde.

La principal diferencia de la sistematización respecto del planeamiento vigente, es que de forma global el ámbito de actuación se encontraba en el sistema verde y en esta alternativa se encuentra en el sistema de actividad.

En esta alternativa se propone que la estructura territorial del ámbito se configure en dos parcelas en las que se llevan a cabo las actuaciones privadas con aprovechamiento lucrativo y una parcela de espacio libre y dotación de uso social (un mínimo de 30 m<sup>2</sup> de suelo por 100 m<sup>2</sup> de superficie edificada, 5 m<sup>2</sup> de espacio libre por cada plaza que posibilita el planeamiento territorial y un máximo de 7 m<sup>2</sup> por 100 m<sup>2</sup> de superficie edificada para la dotación). La reserva para equipamientos se asume en el propio uso principal de las parcelas de equipamiento estructurante.

La parcela P1 tendría una superficie de 43.785 m<sup>2</sup>, cuyo uso principal sería el de equipamiento estructurante: parque temático y recreativo y el uso complementario alojamiento turístico. El uso complementario sólo sería posible previo desarrollo en el ámbito del uso principal, como complementario al mismo, en virtud de lo dispuesto en el PTEOTI y PIO-GC por el que se establece la posibilidad de la implantación en equipamientos estructurantes de 25 pl/Ha.

La parcela P2 cuenta con una superficie de 120.487 m<sup>2</sup>, cuyo uso principal sería el de equipamiento estructurante: parque temático y recreativo, contemplando el comercial y terciario como complementario al principal.

### **Movilidad y accesibilidad**

Esta alternativa trata de dotar de mayor protagonismo a los peatones y ciclistas, pues han venido siendo los grandes olvidados dentro del sistema de movilidad en los últimos años, protagonismo que en el actual sistema si tienen los vehículos motorizados.

La finalidad es lograr una zona turística agradable y apacible, que invite a las personas salir a la calle y disfrutar de actividades al aire libre. El objetivo a alcanzar es que la zona de El Veril sea una zona sostenible y respetuosa con el medio ambiente, reduciendo la contaminación que producen las redes motorizadas y aumentando la seguridad. Es muy importante mejorar la





conexión entre Playa de Inglés y el ámbito de actuación, reduciendo el efecto barrera que produce la carretera GC-500.

Se propone un nuevo acceso desde la GC-500, el diseño del nuevo nudo viario estará compuesto por una glorieta en forma de elipse al mismo nivel. Esta nueva intersección permitirá el acceso a la urbanización de Playa del Inglés y al ámbito de actuación. Una de las principales ventajas de este diseño es que resuelve todos los movimientos de los vehículos, al mismo tiempo que les obligará a reducir la velocidad aumentando las condiciones de seguridad vial.

La calle El Escorial se verá afectada por la nueva intersección, por lo que su sección actual se modificará. Esta vía seguirá manteniendo tres carriles de circulación dos de entrada a Playa del Inglés y uno de salida. Se suprimirá la conexión actual a distinto nivel (subterránea) que conectaba con la GC-500. Se hará especial hincapié en mejorar las condiciones para la movilidad de las redes no motorizadas (peatones y ciclistas), para ello se incorporará un carril bici y se aumentaran considerablemente la sección de los recorridos peatonales.

La red peatonal se mejorará estableciendo nuevos itinerarios que conecten la urbanización de Playa del Inglés con el ámbito de actuación. Para salvar el efecto barrera de la carretera GC-500 y proteger a los peatones y ciclistas de los vehículos se propone una pasarela a distinto nivel que cruce la carretera. Esta nueva pasarela conectará la calle El Escorial con la plaza de acceso al nuevo equipamiento. Otra medida que impulsa esta alternativa es la adaptación de las sendas peatonales que no cumplan con la ley de accesibilidad vigente, garantizando la accesibilidad universal y eliminando las barreras urbanísticas.

Se propone una red ciclista integrada y completa que conecte con los tramos ya propuestos en el PMM Maspalomas Costa Canaria en vigor. Uno de los nuevos carriles bici se desarrollará en la carretera GC-500 conectando con la plaza que da acceso al nuevo equipamiento. El otro carril bici transcurrirá en los márgenes de la calle El Escorial, conectando con el futuro carril bici propuesto en la Avenida de Italia. Es muy importante esta conexión ciclista con el ámbito de actuación, ya que este será un gran reclamo en el futuro y es necesario dotar a la población y a los turistas de un medio de desplazamiento alternativo, limpio, rápido, seguro y saludable.

En el acceso a la nueva infraestructura se acondicionará una zona de drop-off para la carga y descarga de usuarios, una parada de taxis, una parada para el transporte público en guagua y aparcamientos para bicicletas. Hay que tener en cuenta, que si bien respecto al PTE-21 se ha iniciado una revisión en este ámbito, se mantiene la previsión de contar con una estación de tren y línea ferroviaria que beneficiará al futuro equipamiento. Unos de los principales objetivos es mejorar y conseguir un transporte público eficiente y rápido, que sea utilizado por el mayor número de usuarios siendo el principal modo de desplazamiento.

Para resolver el aparcamiento, ya que aproximadamente un 8% de los usuarios accederán con su vehículo (fuente SIAM PARK de Tenerife), se proponen dos aparcamientos subterráneos. El primero de ellos se sitúa anexo a la plaza que da acceso al nuevo equipamiento, con una capacidad aproximada de unas 150 plazas distribuidas en una planta, accediendo a él por un vial que conecta con la nueva glorieta en la GC-500. El segundo se ubica más al oeste en la parcela P1, tendrá una capacidad aproximada de unas 300 plazas. Se accederá a través de la calle Alcalde Enrique Jorge.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

## **ORDENACIÓN PORMENORIZADA**

### **Parámetros urbanísticos:**

PARCELAS	USO GLOBAL/PPAL	SUP (M <sup>2</sup> )	SUP EDIFICABLE (M <sup>2</sup> )	EDIF. LUCRATIVA (M <sup>2</sup> / M <sup>2</sup> )	APROV MEDIO	Nº PLANTAS	ALTURA (M)
P1	Turístico/EET	43.785	22.185	<b>0,1586</b>	<b>0,2300</b>	10	32
P2	Turístico/EET	120.487	8.007			3*	13,5/25*
P3	Uso comunitario/EL y dotación	19.700	2.313			3	13,5
<b>TOTAL</b>	<b>TURÍSTICO/EET</b>	<b>183.972</b>	<b>32.505</b>			-	-

\*Según tipología edificatoria de las posibles en el EET

### **Reservas de suelo:**

Para la comprobación del cumplimiento de las reservas y cesiones de suelo, se expone a continuación tabla comparativa entre lo establecido en el artículo 36 y el 46.5b) del TRLOTENC y la propuesta de la alternativa 1 del presente PMM.

SUPERFICIE EDIFICADA (M <sup>2</sup> )	RESERVAS DE SUELO TRLOTENC		
	ESPACIO LIBRE (M <sup>2</sup> )	DOTACIÓN (M <sup>2</sup> )	EQUIPAMIENTO (M <sup>2</sup> )
<b>32.505</b>	<b>11.357</b>	<b>2.113,4 MAX.</b>	<b>ES EL USO PPAL.</b>
PARCELAS	RESERVAS DE SUELO ALTERNATIVA 1		
	ESPACIO LIBRE (M <sup>2</sup> )	DOTACIÓN (M <sup>2</sup> )	EQUIPAMIENTO (M <sup>2</sup> )
P1	-	-	-
P2	-	-	-
P3	<b>17.587</b>	<b>2.113</b>	-
<b>TOTAL</b>	<b>17.587</b>	<b>2.113</b>	<b>ES EL USO PPAL.</b>





## **INTERVENCIONES EN ESPACIO PÚBLICO**

Las actuaciones en espacio público se describen de forma concreta en el fichero anexo y se relacionan a continuación:

### **Actuaciones en espacio libre y dotaciones:**

- PB1 Espacio libre ajardinado con dotación

### **Actuaciones en viario:**

- PB2 Rotonda en la carretera GC-500 de acceso a Playa del Inglés
- PB3 Calle El Escorial
- PB4 Red peatonal
- PB5 Red ciclista
- PB6 Pasarela peatonal y ciclista

## **INTERVENCIONES EN ESPACIO PRIVADO**

- PV1 Parque temático. P1
- PV1 Parque temático. P2

### **Justificación del aprovechamiento medio para el ámbito de actuación**

En la alternativa 1, se establece un aprovechamiento de 0,23 para el sector de suelo urbanizable. Este dato se ha calculado partiendo de las áreas de reparto definidas en el anexo áreas de reparto del PGO en vigor.

En tanto el cálculo del aprovechamiento lucrativo de cada tipología por cada área de reparto, se realiza atendiendo a la superficie de parcela de cada tipología, el coeficiente de edificabilidad y el coeficiente de ponderación de la tipología con respecto a la característica, debemos calcular el coeficiente de ponderación.

El sistema de cálculo es el establecido en el anexo de áreas de reparto del PGO, lo que implica el considerar para este suelo, los usos globales y un coeficiente de mayoración por gastos de gestión y financieros que incorpore elementos de riesgo en la inversión.

Teniendo en cuenta que se considera el sector nº25 como coeficiente igual a la unidad, se establece para el que nos ocupa un coeficiente de ponderación de 1,45 (calculado según el valor del suelo, el costo de la urbanización y edificación y el coeficiente de mayoración explicado en el párrafo anterior, para obtener el beneficio).

Finalmente se calcula el aprovechamiento tipo, que será el aprovechamiento lucrativo dividido entre la superficie.



En el anexo de áreas de reparto del PGO en vigor, se establecen los aprovechamientos tipos, que según lo previsto en la DT Segunda del TROLENC, se hacen coincidir con los aprovechamientos medios.

Para la verificación del cumplimiento del aprovechamiento que se asigna y teniendo en cuenta la clasificación y categorización del suelo que nos ocupa, se ha partido de las áreas de reparto del apartado C) del citado anexo, denominada “Suelo urbanizable”.

Tal y como ya se justificado en la presente memoria, de lo expuesto se concluye que el aprovechamiento medio de las áreas de reparto es 0,2130 y de los suelos con uso comparable 0,2005.

En esta alternativa la edificabilidad es de 0,16 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup> y el aprovechamiento del suelo urbanizable es 0,23 lo que se está dentro del 15% del aprovechamiento medio de referencia calculado.

### 8.3 Alternativa 2.

Al igual que la alternativa 1, se habilita el uso principal previsto para este suelo desde el PGO y el PIO-GC que se encuentran en vigor, esto es, un equipamiento estructurante turístico: parque temático. Para ello se precisa sectorizar, delimitar una nueva pieza turística y finalmente ordenar pormenorizadamente el suelo urbanizable que resulte, obteniendo un sector de suelo urbanizable sectorizado y ordenado de uso global turístico (SUSO TU “El Veril”).

#### **Sistema y estructura territorial**

Como ya se ha descrito para la alternativa 1, en el planeamiento vigente la organización de la ciudad turística se divide en tres sistemas vertebradores: sistema verde. Red de conexión de espacios libres, sistema de actividad. Redes de centralidades y sistema costero. Red de conexión litoral. En la alternativa que nos ocupa tampoco se actúa en el sistema costero, ya que, en este caso, al coincidir el ámbito de actuación en ambas alternativas, no existe influencia directa sobre este sistema, si bien indirectamente, al actuar sobre la movilidad y accesibilidad, se facilita la conexión de este sistema con las intervenciones en el sistema de actividad y verde.

Por tanto, al igual que la alternativa 1, la principal diferencia de la sistematización respecto del planeamiento vigente, es que de forma global el ámbito de actuación se encontraba en el sistema verde y en esta alternativa se encuentra en el sistema de actividad.

Lo que diferencia a la alternativa 1 y 2 respecto a los dos sistemas sobre los que se actúa es que en la alternativa 2 la superficie del sistema de actividad (parque temático) es mayor a la 1 y la superficie que se incrementa del sistema verde es menor a la 1, debido a que al contar con menos superficie edificada que la 2, son menores sus requerimientos legales, si bien la potenciación de la conexión entre otros espacios verdes del sistema y la accesibilidad a los mismos se incrementa, pues en esta alternativa, se trata de un espacio de plaza pública que conecta la rotonda de acceso y un espacio libre en continuidad con suelo urbano.

En esta alternativa se propone que la estructura territorial del ámbito se configure en una única parcela donde se localicen las actuaciones privadas con aprovechamiento lucrativo.





Asimismo se proponen otras dos parcelas que acogen las cesiones de suelo exigidas por la legislación de aplicación (un mínimo de 30 m<sup>2</sup> de suelo por 100 m<sup>2</sup> de superficie edificada, 5 m<sup>2</sup> de espacio libre por cada plaza que posibilita el planeamiento territorial y un máximo de 7 m<sup>2</sup> por 100 m<sup>2</sup> de superficie edificada para la dotación), localizando espacio libre y dotación social en continuidad con el ámbito de la ampliación de Bellavista y con la cesión de espacio libre configurado como la plaza localizada en la entrada del parque temático. La reserva para equipamientos se asume en el propio uso principal de la parcela de equipamiento estructurante.

La parcela con uso lucrativo tendría una superficie de, 170.253 m<sup>2</sup> su uso principal sería el de recreativo. La parcela se zonifica a efectos de los parámetros urbanísticos cuantitativos en dos sub-ámbitos: la Zona A y la Zona B. El uso complementario será el de terciario y aparcamiento en la Zona A y alojamiento turístico, terciario y aparcamiento en la Zona B, en virtud y con las condiciones de lo dispuesto en el PTEOTI y PIO-GC por el que se establece la posibilidad de la implantación en equipamientos estructurantes de 25 pl/Ha.

### **Movilidad y accesibilidad**

Esta alternativa persigue los mismos objetivos que su antecesora respecto a la movilidad y accesibilidad, es por ello que comparte algunas de las intervenciones que en ella se describen, que son aquellas que aseguran la funcionalidad del ámbito y el correcto acceso rodado, peatonal y ciclista del parque temático y los usos comunitarios del ámbito. En este sentido se consideran invariantes las siguientes actuaciones: intervenciones en la red viaria (Calle El Escorial y el nuevo nudo viario en la GC-500), red peatonal (nuevos itinerarios peatonales y pasarela a distinto nivel), la nueva red ciclista y las medidas para el transporte público comparten las mismas características descritas que la alternativa anterior.

La principal diferencia se produce en la carretera GC-500, que sufrirá algunos cambios. Estos se realizarán en la zona en la que se encuentra la actual vía de servicio anexa a la GC-500. Esta se transformará en una vía de prioridad peatonal, caracterizándose este tipo de calles porque la circulación de los vehículos, peatones y ciclistas están permitidas con unas reglas de prioridad muy estrictas. En estas zonas la prioridad de circulación es siempre de los peatones sobre cualquier otro medio de desplazamiento, y las bicicletas tendrán prioridad sobre los vehículos. De esta manera se consigue aumentar el protagonismo de las redes no motorizadas dentro del nuevo sistema de movilidad planteado.

Asimismo, la red de aparcamiento estará compuesta por un nuevo aparcamiento en superficie ubicado en la en la Zona B de la parcela accediendo a él a través de la GC-500.

En caso de fechas puntuales de especial afluencia al parque, sea necesario complementar el número de plazas de aparcamiento se deberá tener en cuenta la existencia de proyectos de construcción de aparcamientos públicos próximos y bien conectados con el ámbito de actuación, tal y como se expone en el apartado de justificación de aparcamientos.

Como conclusión final destacar la necesidad de un cambio cultural en el sistema de movilidad actual, basado en un nuevo modelo de dos factores claves como son la coexistencia y la convivencia. Interpretando estos valores como el fundamento de una nueva cultura de la movilidad fundada en el respeto mutuo entre los distintos usuarios del espacio público y entre los distintos modos de desplazamiento. Para ello será necesario reconocer una nueva jerarquía de usuarios en



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

el que se situaría en primer lugar a los peatones y ciclistas, seguido por el transporte público y en último lugar los vehículos privados motorizados. Se apostará por medios de desplazamiento más limpios y respetuosos con el medio ambiente propiciando una tendencia que incline la balanza del lado de la sostenibilidad.

### **ORDENACIÓN PORMENORIZADA**

#### **Parámetros urbanísticos:**

PARCELAS	USO GLOBAL/PPAL	SUP (M2)	SUP EDIFICABLE (M2)	EDIF. LUCRATIVA (M2/ M2)	APROV. TIPO	Nº PLANTAS	ALTURA EDIFICACIÓN (M)
P1	ZA - Turístico/EET	145.773	8.500	0,1272	0,1844	3*	13,5/25*
	ZB - Turístico/EET	24.480	15.727			6	25
P2	Comunitario/EL y dotación	9.395	130			3	13,5
P3	Comunitario/EL	3.005	30			-	-
<b>TOTALSECTOR</b>	<b>TURÍSTICO/EET</b>	<b>190.404**</b>	<b>24.387</b>			-	-

\* Según tipología edificatoria definida en el documento normativo.

\*\* La superficie del sector es la total de las parcelas, además del suelo de infraestructuras de acceso y servidumbres.

#### **Reservas de suelo:**

Para la comprobación del cumplimiento de las reservas y cesiones de suelo, se expone a continuación tabla comparativa entre lo establecido en el artículo 36 y el 46.5b) del TRLOTENC y la propuesta de la alternativa 1 del presente PMM.

SUPERFICIE EDIFICADA LUCRATIVA (M <sup>2</sup> )	RESERVAS DE SUELO TRLOTENC		
	ESPACIO LIBRE (M <sup>2</sup> )	DOTACIÓN (M <sup>2</sup> )	EQUIPAMIENTO (M <sup>2</sup> )
24.227	9.568	1.696 max.	Es el uso ppal.

PARCELAS	RESERVAS Y CESIONES DE SUELO EN LA ALTERNATIVA 2		
	ESPACIO LIBRE (M <sup>2</sup> )	DOTACIÓN (M <sup>2</sup> )	EQUIPAMIENTO (M <sup>2</sup> )
P2	9.265	130	-
P3	3.005	30	-
TOTAL	12.270	160	Es el uso ppal.





## **INTERVENCIONES EN ESPACIO PÚBLICO**

Las actuaciones en espacio público se describen de forma concreta en el fichero anexo y se relacionan a continuación:

### **Actuaciones en espacio libre y dotaciones:**

- PB1 Espacio libre ajardinado con dotación
- PB2 Plaza de acceso al parque temático

### **Actuaciones en viario:**

- PB3 Rotonda en la carretera GC-500 de acceso a Playa del Inglés
- PB4 Calle El Escorial
- PB5 Red peatonal
- PB6 Red ciclista
- PB7 Pasarela peatonal y ciclista
- PB9 Nueva sección de la GC-500
- Intervenciones en espacio privado

Las actuaciones en espacio privado se describen de forma concreta en el fichero anexo y se relacionan a continuación:

### **Intervenciones en espacio privado**

Las actuaciones en espacio privado se describen de forma concreta en el fichero anexo y se relacionan a continuación:

- PV1 Parque temático. Zona A
- PV1 Parque temático. Zona B

### **Justificación del aprovechamiento medio para el ámbito de actuación:**

En la alternativa 2, se establece un aprovechamiento de 0,18 para el suelo urbanizable. Este dato se ha calculado partiendo de las áreas de reparto definidas en el anexo áreas de reparto del PGO en vigor., siguiendo la misma metodología de la alternativa 1.

Tal y como ya se justificó en la alternativa 1, teniendo en cuenta que se considera el sector nº25 como coeficiente igual a la unidad, se establece para el que nos ocupa un coeficiente de ponderación de 1,45. Finalmente se calcula el aprovechamiento tipo, que será el aprovechamiento lucrativo dividido entre la superficie.

Como ya se ha concluido, el aprovechamiento medio de las áreas de reparto es 0,2130 y de los suelos con uso comparable 0,2005.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

En esta alternativa la edificabilidad bruta es de 0,1272 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y el aprovechamiento del suelo urbanizable es 0,1844 lo que se está dentro del 15% del aprovechamiento medio de referencia calculado.

Por último hay que destacar que tanto en la alternativa 1, como en la 2, se ha considerado la modificación del trazado y estación del tren, que ya ha visto iniciado su procedimiento, tal y como se explica en la alternativa 0.

#### 8.4 Justificación de la alternativa seleccionada.

Las etapas metodológicas planteadas para abordar la evaluación comparativa de alternativas han permitido, desde un análisis inicial parcial, alcanzar la significación territorial global de cada una de ellas. Para ello, se ha precisado, en un último paso, la necesidad de considerar cada alternativa como un modelo de intervención global, lo que se ha concretado en establecer la media aritmética entre los valores finales de las respectivas estrategias ambientales, socio-económicas y urbanísticas sobre el espacio público y privado. En este sentido, se ha considerado lógico dar el mismo peso a las tres dimensiones territoriales, en tanto que la conjunción de las mismas estructuran la realidad física y funcional del ámbito de actuación del Plan.

De la combinación finalista de los valores parciales obtenidos, permite discriminar de manera clara y precisa a la Alternativa 2 como la idónea para ser adoptada como modelo de intervención del Plan de Modernización, al alcanzar una valoración de “adecuada”, que resulta más alta que la “algo adecuada” de la Alternativa 1 y la “nada adecuada” de la alternativa 0.

Además, adoptar la opción de la Alternativa 2 supone que el modelo propuesto por el Plan resulta coherente con los objetivos y criterios del plan, ajustándose en mayor grado a las estrategias planteadas, expresadas en este Memoria.

En conclusión, se puede argumentar que se ha abordado una exhaustiva evaluación comparativa de las diferentes alternativas consideradas (ver ISA), desde un enfoque multidisciplinar, que pretende superar las meras concepciones urbanísticas para asumir una sostenibilidad integral, en aras de escoger el modelo de intervención que más se ajusta a la problemática y potencialidad territorial, de la zona urbano-turística del ámbito de actuación.





STE PARQUE





## 9. EL MODELO TURÍSTICO

### 9.1 Introducción.

La definición del modelo turístico en Canarias, de conformidad con lo establecido en la Directriz 6 de las Directrices de Ordenación del Turismo, deberá llevarse a cabo atendiendo a los siguientes principios:

1. El cambio en los modos de producción y gestión que permitan la paulatina implantación de un nuevo modelo de desarrollo turístico, apoyado en la renovación de la oferta turística existente y en el incremento de la competitividad del destino mediante el aumento de la calidad, la implantación de nuevos equipamientos que complementen el modelo turístico y la diversificación de los productos.
2. El nuevo modelo turístico fomentará, reforzará y facilitará el comportamiento sostenible de los turistas, promocionando especialmente los atributos y compromisos de sostenibilidad de las Islas Canarias como destino turístico.
3. La planificación turística orientará adecuadamente el desarrollo del modelo, conforme a los requerimientos del mercado, la demanda y los retos planteados por los destinos competidores, así como fomentar actuaciones con objeto de posicionar la oferta canaria más cohesionada y cercana a la demanda y los mercados emisores y propiciando alianzas estratégicas con este objetivo.
4. La dimensión territorial del modelo se define también mediante los objetivos y criterios establecidos en las Directrices de Ordenación General.
5. Un destino turístico competitivo y sostenible exige un entorno urbano y natural de calidad, adaptado al uso turístico y al disfrute del tiempo libre, por lo que las intervenciones en espacios turísticos cobran una importancia estratégica y han de ser regulados de forma integrada.
6. La materialización del nuevo modelo habrá de ser protagonizada fundamentalmente por el sector privado. La coordinación entre el sector privado y el público, y de las administraciones entre sí es requisito para el desarrollo eficiente de las actuaciones y la consecución de los objetivos enunciados.
7. La producción y explotación de la oferta turística debe adecuarse a los intereses de la sociedad canaria, a las condiciones naturales y a la prosperidad económica del archipiélago.

Partiendo de la situación actual y tomando como referencia de los anteriores principios, la planificación y ordenación de la materia, de conformidad con lo establecido en la DOT 7, deberá orientarse a la consecución de los siguientes fines:

- El beneficio para la población residente, impulsando las actividades con mayor generación de empleo y vinculación con las empresas locales.
- La diversificación de la oferta, a través de productos que permitan captar nuevos segmentos de mercado.
- La diferenciación de la oferta, apoyando los elementos más vinculados a los valores autóctonos.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

- La adaptación y mejora de la oferta actual, estableciendo mecanismos que permitan adecuar los establecimientos y los modelos de gestión y servicios ofertados a los requerimientos del mercado.

La gestión integral del destino turístico que, impulsada por las administraciones y con la participación de los agentes económicos y sociales, tenga por objetivo final la satisfacción del visitante.

A tenor de lo establecido en la DOT 7.2, para la implantación de un nuevo modelo turístico deberá tenerse en cuenta ciertos criterios de entre los que destacamos para este caso:

1. La determinación de los ritmos y límites de crecimiento de la zona turística deberá realizarse en función de la capacidad de carga de cada sistema insular, armonizando la expansión de la oferta con el desarrollo del resto de los sectores económicos, con la consecución del equilibrio social y con la previa o simultánea implantación de infraestructuras, servicios y equipamientos.
2. La ordenación de la actividad turística ha de contribuir a la mejora de la calidad de vida de la población, su bienestar social y la conservación de sus signos de identidad cultural, favoreciendo la integración de la actividad en el entorno económico, cultural, social y ambiental de la isla, el municipio y el núcleo turístico.
3. La ocupación del suelo con destino turístico deberá contar con las infraestructuras, equipamientos y servicios con calidad y capacidad adecuadas para satisfacer las necesidades de la población y de la actividad turística, de acuerdo con las características naturales del territorio y la calidad de los productos ofertados.
4. Se fomentará y regulará la utilización en el sector de las nuevas tecnologías orientadas al reciclaje, al ahorro energético y de agua y a la correcta gestión de los residuos.

La profesionalización de la gestión turística y la implantación de modelos avanzados de gestión pública y privada, constituyen requisitos para el éxito de la implantación del modelo, en especial en relación con la renovación de la oferta de alojamiento.

## 9.2 Modelo de ordenación.

### 9.2.1 Retos de los productos turísticos.

Con el fin de impulsar las mejoras necesarias y potenciar la cooperación y representación de las iniciativas pública y privada en materia de turismo nace el Consejo Español del Turismo (CONESTUR), compuesto por administraciones públicas con competencias en turismo, empresarios, trabajadores y profesionales que inciden en la actividad turística.

El Pleno del Consejo Español de Turismo acordó la realización de un ejercicio de revisión estratégica, fijando como horizonte de referencia el año 2020. Surge así el Plan del Turismo Español Horizonte 2020, impulsado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y realizado por el propio sector turístico.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

Desde sus inicios, el Comité Plan del Turismo Español Horizonte 2020 recoge la estrategia a medio y largo plazo para afrontar con éxito los retos del sistema turístico español en un proceso que ha permitido construir una solución.

A este respecto se plantean, a nivel nacional una serie de retos para mejorar la competitividad en el sector turístico:

1. Mejorar las metodologías y herramientas de soporte a la planificación turística y su traslación a la ordenación territorial y urbanística.
2. Adaptar a las nuevas tendencias el diseño, desarrollo y comercialización de los productos turísticos de los nuevos destinos emergentes.
3. Adecuar los sistemas de gestión y comercialización de las empresas turísticas a las necesidades del nuevo entorno.
4. Mejorar la presencia en mercados lejanos y segmentos de valor en los mercados europeos.
5. Establecer una estrategia de retención y fidelización de la demanda actual, especialmente de los españoles.
6. Romper la fuerte estacionalidad de los flujos turísticos
7. Adaptar el modelo de gestión de recursos humanos para mejorar la capacidad de atraer y retener el talento.
8. Mejorar el entorno competitivo.

Si bien una intervención de la magnitud planteada tiene un efecto de sinergias sobre el sector turístico insular, el turismo inmediatamente afecto es el de Maspalomas Costa Canaria. En Maspalomas Costa Canaria se observa claramente un producto principal que es el de sol y playa, acogido principalmente por el turismo de parejas y en segundo lugar, por el turismo familiar. Por ello, el núcleo turístico debe afrontar los siguientes retos:

- Mejorar en aquellos aspectos que los turistas peor valoran del destino: escasez de servicios, equipamientos y oferta que enriquezca o complemente el producto sol y playa.
- Abordar la adaptación del sector a los nuevos canales de comercialización y avanzar en el conocimiento y gestión de las relaciones con el cliente.

### 9.2.2 Nuevos productos turísticos.

El Gobierno de Canarias, viene otorgando los sellos de clubes de producto a los establecimientos de alojamiento, de restauración y de ocio. Estos sellos forman un variado abanico de productos y servicios que potencian y enriquecen las experiencias en las Islas Canarias, correspondiendo a cada uno de los cuatro segmentos prioritarios en la estrategia turística de las Islas.

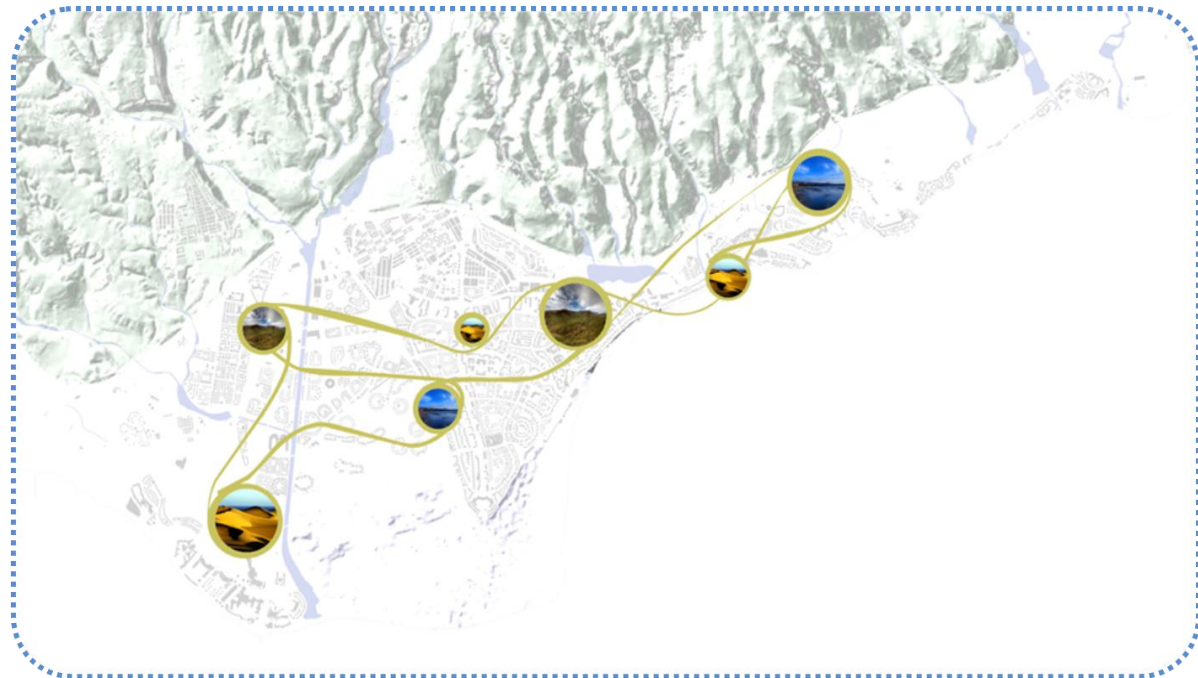
Los sellos se dividen en los siguientes tipos:





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

- **Wellness Delight:** Crea una filosofía del bienestar y promociona de la mano de esencias autóctonas un marco perfecto para relajarse, olvidar el estrés y la rutina, para ello, utiliza recursos naturales propios y diferenciadores de las Islas Canarias.
- **Volcanic Experience:** Engloba las características geográficas, culturales y tradicionales de Canarias, convirtiéndolo en el sello más diferenciador de la oferta y a la vez nexo de unión de todos los sellos.
- **Water Sports Experience:** Pone en valor las cualidades náuticas de las islas para atender la demanda de los turistas que practican o deseen practicar deportes acuáticos.
- **Family Welcome:** Destinado a satisfacer las necesidades familiares en materia de alojamiento, restauración y ocio. El turista tiene la certeza de que las instalaciones serán aptas para visitantes de todas las edades.





Entre las muchas ventajas que pueden aportar estos sellos a los turistas que visitan el destino se encuentra la ventaja de poder planear el viaje con total certeza sin encontrarse sorpresas no deseadas a nuestra llegada, ya que la obtención de cualquiera de los sellos lleva implícito el cumplimiento de ciertos requisitos adaptados a la demanda de cada una de las instalaciones o actividades propuestas.

Actualmente se está desarrollando una segunda fase de este proyecto, que pretende hacer tangible la estrategia de especialización de los clubes de productos en los espacios públicos, así como incorporar aquellos espacios singulares que enriquezcan la visita del turista al archipiélago.

En los últimos tiempos los turoperadores han creado categorías o sellos propios para dar respuestas a determinados grupos de turistas con necesidades específicas. Esto ha obligado a determinados establecimientos que trabajan con los citados turoperadores a adherirse a estos sellos específicos.

### 9.3 Estudio de movilidad y accesibilidad.

#### 9.3.1 Introducción.

Como punto de partida se debe aclarar que el planeamiento en vigor (PMM Maspalomas Costa Canaria) integra en sus contenidos un Estudio de Movilidad Urbana. Desde el presente plan se asume el contenido del mismo, complementándolo con lo que se expone a continuación y entendiéndose como sustituido en el mismo, aquellas pormenorizaciones, pequeñas modificaciones y ajustes, que en razón de la escala aquí se expliciten.

#### 9.3.2 Escenario actual.

La implantación de un nuevo equipamiento estructurante en el ámbito de El Veril debe ser analizado desde el punto de vista de la movilidad y la accesibilidad, siendo estos dos factores muy importantes para el correcto funcionamiento de la ciudad turística.

Las formas actuales de la movilidad urbana son el resultado de la confluencia de numerosos factores, que contribuyen a generar la necesidad de desplazarse e influyen en la elección del medio de transporte para hacerlo.

Nadie puede ignorar las ventajas que el vehículo particular ofrece como medio de transporte: confortabilidad, privacidad, versatilidad, accesibilidad, etc., por no hablar de las connotaciones simbólicas que, a menudo, se asocian a su posesión.

Sin embargo, el vehículo privado resulta ser, en relación al desplazamiento de una persona durante un kilómetro, el modo que ocupa más suelo, consume más combustible y además produce más externalidades, tales como accidentes, contaminación, ruido, intrusión visual o congestión.

Ante este panorama y por la cultura general extendida en la sociedad actual del uso del vehículo privado es necesario garantizar unas buenas condiciones de accesibilidad y movilidad al nuevo equipamiento. Éste se convertirá en lugar de referencia, siendo un gran polo atractor de vehículos, generando en sus inmediaciones un aumento de la presión del tráfico.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

El objetivo de las acciones de este Plan de Modernización, será proporcionar a la ciudadanía y turistas alternativas al vehículo privado que sean más sostenibles, eficaces y confortables y, simultáneamente, convencer de que pueden y deben ser usadas en sustitución del vehículo privado.

### 9.3.3 Red viaria (accesos).

El acceso al ámbito se realizará en tres puntos:

#### **Carretera GC-500 (dos accesos)**

1. El acceso rodado a la nueva infraestructura se realizará a través de una intersección giratoria de forma elíptica al mismo nivel. Este nuevo nudo viario permitirá el acceso a la urbanización turística de Playa del Inglés a través de la calle El Escorial y la continuidad de los vehículos que circulen por la GC-500.

Una de las principales ventajas de este diseño es la solución de todos los movimientos de los vehículos, la obligación de reducir la velocidad aumentando las condiciones de seguridad vial y el carácter más urbano que le confiere a la vía.

En esta intersección confluyen la carretera GC-500, la calle El Escorial y la calle Alcalde Enrique Jorge. En este nuevo acceso se acondicionará una zona de drop-off para recoger o dejar pasajeros, paradas de taxis, paradas para el transporte público en guagua y aparcamientos para bicicletas.

2. El otro acceso se realizará en unos de los ramales de la carretera GC-500, en la zona este del ámbito. Este nuevo acceso conectará la zona habilitada para un aparcamiento en superficie propuesta en la zona B de la parcela.

Este acceso se resolverá con un vial de entrada y otro de salida al nuevo aparcamiento.

#### **Calle Alcalde Enrique Jorge**

3. El otro acceso a la parcela del nuevo equipamiento se podrá realizar a través de la calle Alcalde Enrique Jorge. Esta calle pertenece a la trama urbana de Bellavista y en la actualidad no se ha ejecutado en su totalidad. Cuando se lleve a cabo su ejecución se podrá utilizar como acceso al ámbito por su proximidad y conexión con la glorieta de la GC-500.



Perspectiva general del nudo viario de acceso existente entre la GC-1 y la GC-500. Fuente: Elaboración propia.





#### 9.3.4 Red peatonal.

Un hecho muy importante es resolver la accesibilidad de los peatones al nuevo equipamiento. Para ello se apuesta por introducir en el territorio nuevos itinerarios peatonales conectando Playa del Inglés con el ámbito de actuación.

La movilidad peatonal, junto a la bicicleta, es el medio más saludable, eficiente y limpio, ya que fomenta la actividad física, no consume energía y, por lo tanto, tampoco produce emisiones contaminantes. Además, es el más económico y equitativo, debido a que, en la medida de lo posible, la mayoría de la población lo puede utilizar.

Para distancias inferiores a 3 km. es el medio de transporte más recomendable, siendo los desplazamientos en las ciudades muchas veces inferiores a esta distancia. La velocidad media de desplazamiento a pie por ciudad en un día laborable es, aproximadamente, de 1 m/s, aunque varía en función de la edad y la condición física de cada persona. Por lo tanto, se tarda alrededor de 12 a 15 minutos en recorrer un kilómetro.

De acuerdo con los datos disponibles, en prácticamente todas las ciudades medias y en muchas de las grandes áreas turísticas, el desplazamiento a pie constituye la forma mayoritaria de moverse, alcanzando porcentajes que superan incluso el 70% del total.

Paradójicamente, la atención que se ha venido prestando a las infraestructuras que facilitan esta movilidad ha sido, en las últimas décadas, muy reducida, si se compara con la suscitada por las infraestructuras destinadas al tráfico motorizado (autovías y autopistas, carreteras convencionales, calles, etc.). A estas últimas se les confiere automáticamente un valor estratégico (sin ellas, se asume, no funcionan las ciudades o la economía), mientras los soportes del movimiento a pie de la ciudadanía se consideran cosa menor, que no debe estudiarse específicamente, sino supeditarse a las infraestructuras del tráfico rodado y discurrir por sus bordes, a pesar de la importancia que las cifras del reparto modal les confieren.

Este plan quiere paliar esta situación y apuesta fuertemente por este medio de desplazamiento proponiendo nuevas conexiones con la urbanización de Playa de Inglés a través de pasarelas a distinto nivel que cruzan la carretera GC-500, la creación de nuevos recorridos peatonales y la modificación de la sección de las calles próximas al ámbito, ampliando y mejorando las aceras. Conjuntamente se propone una vía de prioridad peatonal, caracterizándose este tipo de calles porque la circulación de los vehículos, peatones y ciclistas están permitidas con unas reglas de prioridad muy estrictas. En estas zonas la prioridad de circulación es siempre de los peatones sobre cualquier otro medio de desplazamiento, y las bicicletas tendrán prioridad sobre los vehículos. De esta manera se consigue aumentar el protagonismo de las redes no motorizadas dentro del nuevo sistema de movilidad planteado.

Uno de los aspectos más importantes que se han tenido en cuenta para el diseño de las nuevas sendas peatonales son los criterios establecidos en la Ley 8/1995, de 6 de Abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación y por la Orden VIV/561/2010 por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.





Todos los nuevos recorridos peatonales propuestos cumplen con la ley de accesibilidad vigente, garantizando la eliminación de las barreras urbanísticas y la accesibilidad para las personas de movilidad reducida.

### 9.3.5 Red ciclista.

La bicicleta es el medio de transporte más rápido y eficiente para hacer viajes de hasta 5 kilómetros en ciudades con una congestión de tráfico elevado, ya sea por su flexibilidad, su capacidad de resolver viajes directos y de convivir con otros medios de transporte. Además, se trata de un modo de transporte sostenible por su ecología y economía.

Cabe destacar las múltiples ventajas de movilidad ciclista ya que evita la congestión de tráfico así como la búsqueda de aparcamientos, ocupando éstos un área muy inferior a los de la red motorizada.

La zona turística de Playa del Inglés y el ámbito de El Veril cuenta con unas condiciones muy favorables para el uso de la bicicleta, la climatología que presenta y la presencia de turistas de ciudades del norte de Europa con una cultura de la bicicleta más consolidada.

La bicicleta juega un papel principal en la estrategia de movilidad diseñada en este plan, para ello se crearán nuevos carriles para bicicletas en la carretera GC-500 y la calle El Escorial que conecten con el nuevo equipamiento. Se instalarán aparcamientos para bicicletas en el acceso principal.

Se propone una red ciclista integrada y completa que conecte con los tramos ya propuestos en el PMM de Maspalomas Costa Canaria. Es muy importante esta conexión ciclista con el ámbito de actuación, ya que este será un gran reclamo en el futuro y es necesario dotar a la población y a los turistas de un medio de desplazamiento alternativo, limpio, rápido, seguro y saludable.

### 9.3.6 Transporte público.

En contra de lo que a veces se piensa, un porcentaje significativo de los hogares del mundo desarrollado carecen de automóvil (entre el 10 y el 25%, según los países), y más de la mitad de la ciudadanía no dispone del mismo para desplazarse a ciertas horas del día. En este caso, los niños y jóvenes, por motivos obvios, los ancianos, que han perdido la aptitud o los medios económicos para conducirlo, una parte de las mujeres, que no disponen habitualmente de él como demuestran los estudios de movilidad y género, conforman ese 50% de la población que resulta ser cautiva del transporte público, para la realización de viajes de cierta longitud.

La propuesta de movilidad de este plan apuesta porque este sea uno de los principales medios utilizados por los usuarios que accedan al nuevo equipamiento. Para ello propone la instalación de paradas de guaguas y taxis en el principal acceso. Hay que destacar la buena conexión del ámbito con la carretera GC-500, reuniendo esta vía unas condiciones inmejorables para la circulación de vehículos de transporte colectivo.

Además del transporte público en guagua y taxi, hay que tener muy en cuenta la aprobación definitiva del "Plan Territorial Especial del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas", denominado PTE-21.





El plan propone la creación de una línea ferroviaria convencional entre Las Palmas de Gran Canaria (Santa Catalina) y el municipio de San Bartolomé de Tirajana (El Veril y Meloneras). Considerando esta opción en el futuro como una seria candidata para que las personas se muevan en ella. Una de las ventajas es la proximidad y ubicación de la nueva estación de tren propuesta en El Veril.

Como conclusión final destacar la importancia que tiene estos medios de desplazamiento en relación con la demanda que va a generar el nuevo equipamiento, evitando que cientos de vehículos se desplacen al existir otras alternativas competitivas. Por todo ello este plan apuesta por mejorar las conexiones, las condiciones de uso, la frecuencia de paso y el fomento del transporte público.

### 9.3.7 Justificación de aparcamiento.

Debida a la escasa oferta existente en esta área y a las características especiales que requieren este tipo de equipamientos generadores de grandes afluencias de personas en un intervalo de tiempo concreto, es de vital importancia prever la demanda de aparcamiento que se va a generar.

Hay que tener en cuenta que no existe una normativa, reglamento o planeamiento que regule el número de plazas de aparcamiento necesarias en una infraestructura de estas características.

Ante esta ausencia es necesario realizar una estimación de la futura demanda, con la intención de que el día que el parque abra sus puertas al público las afecciones en la red viaria sea mínima y no se produzcan situaciones de desorganización e inseguridad derivados de una mala planificación.

La única posibilidad que se tiene para determinar la oferta real de aparcamiento que va a generar este equipamiento estructurante, es la de utilizar datos de aforos de vehículos y personas producidos en un complejo de similares características. Este plan ha accedido a los datos de aforo del Parque Acuático del Siam Park de Tenerife, sirviendo estos datos para determinar con mayor exactitud la repercusión que generará el nuevo equipamiento en el ámbito de El Veril y comparando distintas variables entre ambas islas.

El Siam Park de Tenerife tiene un aparcamiento en superficie con una capacidad máxima de 343 plazas y el precio de la entrada es de 3 euros.

#### **Población residente**

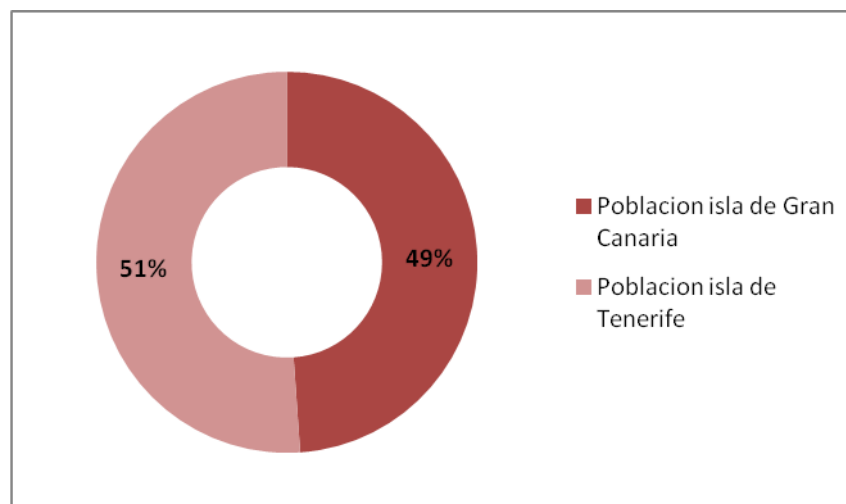
El primer dato que se va a utilizar es la población de cada isla. Este dato es muy importante ya que serán los residentes los que originarán la mayor demanda de aparcamiento.

La población en la isla de Gran Canaria es de 851.157 habitantes, frente a los 889.936 de la isla de Tenerife. Es decir, Tenerife tiene una mayor población que Gran Canaria, exactamente 38.779 habitantes más.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana



Fuente: ISTAC; Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

### **Población extranjera**

Los visitantes que recibe cada año las islas se pueden apreciar en la siguiente tabla, estos datos son del año 2014. En la tabla se diferencian los turistas nacionales y los turistas procedentes de otros países.

TURISTAS POR ISLA, AÑO 2014	CANARIAS	GRAN CANARIA	TENERIFE	DIFERENCIA
Españoles	1.374.834	412.993	548.264	135.271
Extranjeros	10.455.537	2.812.775	3.800.935	988.160
Total turistas	11.830.371	3.225.768	4.349.219	1.123.451

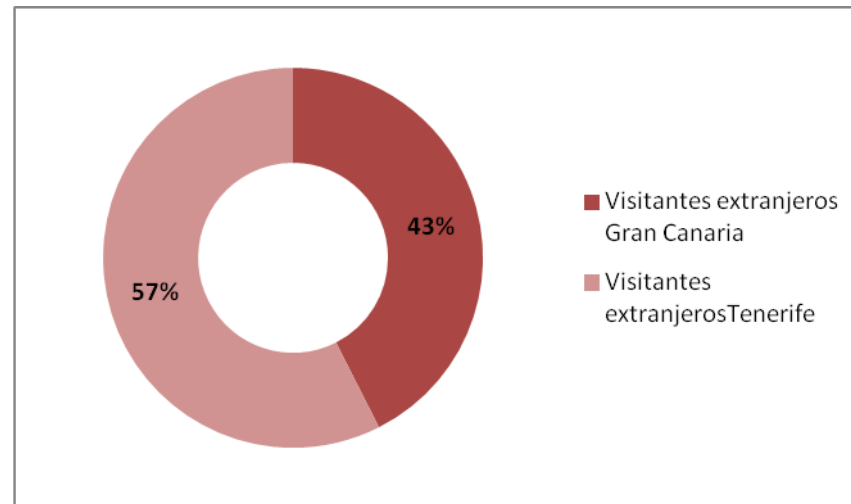
Fuente: FRONTUR. Elaboración propia.

Como se puede apreciar en la tabla La isla de Tenerife recibe más visitantes extranjeros y nacionales que Gran Canaria. Llama especialmente la atención la gran diferencia de turistas extranjeros que recibe Tenerife con respecto a Gran Canaria, con una diferencia exacta de 988.160 visitantes más.

Estos datos son muy importantes debido a que los extranjeros son clientes potenciales de este tipo de equipamientos.

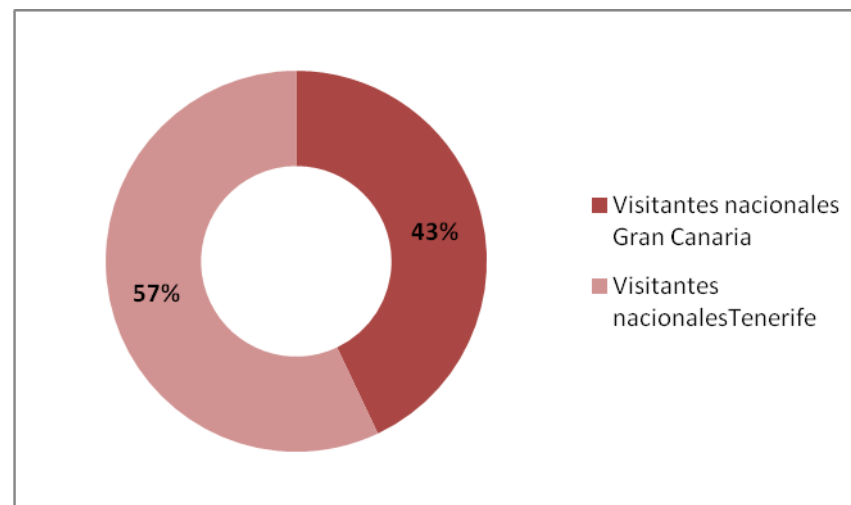


Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana



Fuente: ISTAC; Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

Respecto al turismo nacional los datos son inferiores, aún así Tenerife vuelve a tener más visitantes que Gran Canaria, con un valor de 135.271 visitantes más.



Fuente: ISTAC; Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

Gran parte de estas personas (turistas y residentes) son considerados clientes potenciales del Siam Park de Tenerife, ocurriendo lo mismo en la isla de Gran Canaria.

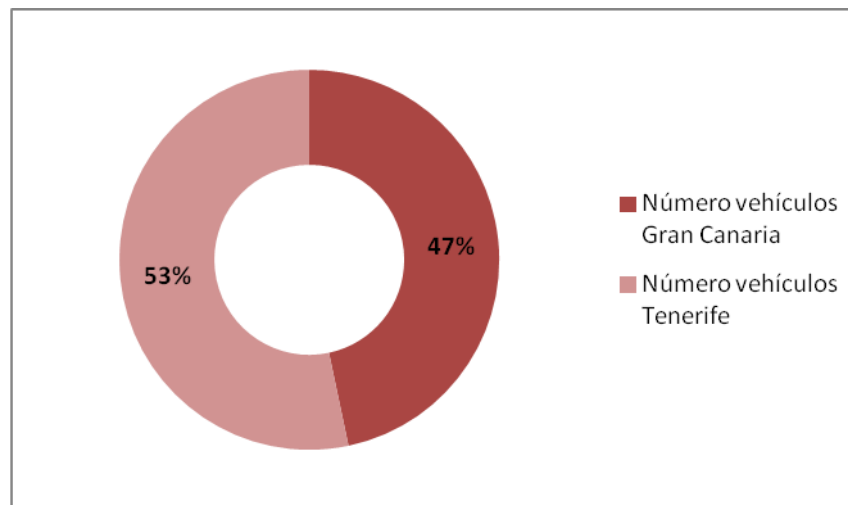
Observando los datos se puede concluir que la demanda existente en la isla de Tenerife es superior a la isla de Gran Canaria desde el punto de vista de la población y los visitantes.





### **Número de vehículos**

Un dato muy importante es la comparación del número de vehículos registrados por isla. Gran Canaria tiene un total de 388.279 vehículos mientras que Tenerife posee 443.277 vehículos. Tenerife vuelve a tener mayor índice de motorización que Gran Canaria.



Fuente: ISTAC; Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

Traduciendo estos datos a la necesidad de aparcamiento de un equipamiento de similares características en una isla o en la otra, se puede concluir que la demanda de aparcamiento será superior en Tenerife que en Gran Canaria, debido al hecho de recibir y vivir más personas, sumado al mayor índice de motorización. La probabilidad de que se desplacen más individuos a un parque acuático es mayor en Tenerife que en Gran Canaria.

### **Desplazamiento de público al Siam Park de Tenerife.**

El parque acuático oferta su propio servicio de transporte público gratuito con guaguas de su propiedad de dos pisos de altura que recogen visitantes en la zona de Los Cristianos, Playa de Las Américas y Costa Adeje.

El servicio está operativo todos los días, la frecuencia de paso es de 30 minutos y su horario es de 09:30 hasta las 18:30 horas, excepto de 14:00 a 15:00 horas. Realiza un recorrido de 13 km aproximadamente y un total de 8 paradas.

Esta medida es una gran alternativa de movilidad para los usuarios del parque acuático, evitando que cientos de personas se desplacen hasta él con su propio vehículo, disminuyendo la necesidad de aparcamiento.

Además de este servicio gratuito Siam Park dispone de otro servicio de transporte público de pago, conectando el parque con otros puntos de la isla más alejados.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

A toda esta política de movilidad impulsada por el Siam Park hay que sumar la posibilidad de trasladarse desde cualquier punto de la isla con el transporte interurbano de Tenerife, cuya concesionaria es la empresa TIPSA S.A.U.

Todo este sistema de movilidad y fomento del uso del transporte público proporciona que la demanda de aparcamiento en destino que genera este tipo de equipamiento disminuya considerablemente.

Si se implantase un equipamiento de similares características en Gran Canaria sería conveniente aplicar un sistema de transporte público como este, que proporcionase la posibilidad a los usuarios de desplazarse.

Otro aspecto a destacar es la existencia de varias paradas de taxis anexas a la plaza de acceso al nuevo equipamiento, por lo que los usuarios del parque también pueden utilizar este sistema de transporte público para desplazarse.

Por último es muy importante destacar la llegada de visitantes al parque acuático, ya que el 8% de los turistas que recibe esta instalación lo conforman los residentes de la isla, o dicho de otra forma, quiere decir que el 92% de las personas que visitan y disfrutan del parque acuático del Siam Park de Tenerife son turistas extranjeros o nacionales. Es muy importante matizar este aspecto ya que los turistas en su mayor parte no poseen un vehículo privado, desplazándose generalmente con otros medios de transporte.





### **Ocupación del aparcamiento de Siam Park de Tenerife.**

A continuación se exponen los datos del número de vehículos que han utilizado el aparcamiento privado del Siam Park de Tenerife. Subrayar que este aparcamiento es en superficie y tiene una capacidad total de 343 plazas.

MES	TOTAL VEHÍCULOS (MES)	MEDIA POR DÍA
Enero	2.681	86,48
Febrero	2.402	77,48
Marzo	3.186	102,77
Abril	5.341	172,29
Mayo	5.095	164,35
Junio	6.522	210,39
Julio	11.349	366,10
Agosto	14.775	476,61
Septiembre	8.622	278,13
Octubre	6.799	219,32
Noviembre	2.965	95,65
Diciembre	7.320	236,13

Fuente: Loro Parque S.A. Elaboración propia.

Como se puede observar en los datos aportados por el Siam Park de Tenerife los únicos meses en los que su aparcamiento privado presenta un 100% de ocupación es en Julio y Agosto.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

Este hecho se produce porque el número de visitantes residentes en la isla en los meses de verano se desplazan al sur para disfrutar de la zona turística. En este punto hay que destacar dos aspectos:

- Durante la mayor parte del año el parque es utilizado casi en su totalidad por turistas extranjeros. Por lo que la necesidad de plazas de aparcamiento disminuye considerablemente, debido principalmente a que los turistas suelen utilizar el transporte público para desplazarse.
- Por lo contrario los meses de verano se produce un incremento de los residentes que se desplazan al sur para veranear, incrementado la demanda de plazas de aparcamientos.

Este fenómeno se repite en la isla de Gran Canaria y más concretamente en la zona de Playa del Inglés y El Veril, en la que durante la mayor parte del año los aparcamientos en la vía pública presentan un índice de ocupación muy bajo, sin embargo, en la época estival el índice de ocupación aumenta considerablemente.

Otra lectura que se realiza de los datos aportados es la ocupación media durante todo el año, obteniéndose una ocupación media por mes de 208 plazas de aparcamiento, número muy inferior a las 343 plazas ofertadas.

Si se tiene en cuenta la media por día, la media por mes y las plazas de aparcamientos actuales se llega a la conclusión de que el Siam Park de Tenerife cuenta con las plazas suficientes para satisfacer la demanda de aparcamiento. Es cierto que los meses de Julio y Agosto la demanda aumenta considerablemente y hay días que la oferta de aparcamiento es insuficiente, pero hay que tener en cuenta que a la hora de proyectar el dimensionado de una infraestructura de aparcamiento no se puede utilizar el dato del valor máximo obtenido en una fecha puntual en el año, porque utilizando los valores más alto se sobredimensionaría la capacidad del aparcamiento, obteniendo como resultado una superficie de aparcamiento la mayor parte del año inutilizada, además del costo innecesario invertido en su ejecución y el impacto medioambiental que producen estas grandes bolsas de aparcamiento.

Asimismo este hecho es un problema puntual muy localizado en el tiempo por lo que para esos días se pueden diseñar las alternativas. Hay que tener en cuenta que el Plan de Modernización de Maspalomas Costa Canaria en vigor, propone un aparcamiento subterráneo en la calle El Escorial y el ayuntamiento prevé la construcción de un aparcamiento subterráneo de dos plantas en el Parque Europeo en la avenida de Tenerife. La ubicación de ambos aparcamientos es próxima al ámbito de actuación y están muy bien conectados con la parcela, por lo que se puede estudiar la posibilidad de utilizarlos en determinados días del año. Recalcar que es un problema puntual en una determinada época del año.

Además hay que tener en cuenta que la estación de tren propuesta en el PTE-21, se proyecta un aparcamiento subterráneo de dos plantas. En el futuro en ese periodo de tiempo se puede estudiar la posibilidad de ser utilizado por los usuarios del nuevo equipamiento.





### **Aqualand Maspalomas.**

Ya existe en el municipio de San Bartolomé un precedente relacionado con la implantación de este tipo de instalaciones. Actualmente se encuentra en servicio el parque acuático Aqualand Maspalomas, por lo que se puede utilizar como un indicador de la necesidad de aparcamiento de este tipo de equipamiento.

Desafortunadamente no se dispone de datos de aforos de afluencia de visitantes y vehículos, pero si se puede cuantificar el número de plazas de aparcamiento ofertadas por este parque.

Aqualand está formado por distintas atracciones acuáticas destinadas para toda la familia, posee toboganes alimentados por agua de diversas formas, alturas y dimensiones. El objetivo es que sus visitantes disfruten de experiencias de relax, ocio y sensaciones fuertes. Aunque no se puede comparar un parque con el otro, si se puede comparar al público que está dirigido y la repercusión de este en su entorno, priorizando el aspecto del aparcamiento.

Aqualand Maspalomas oferta 260 plazas de aparcamiento aproximadamente en superficie gratuita distribuidas de forma uniforme. Esta bolsa de aparcamiento se encuentra en el acceso del parque. Anexa a esta bolsa se encuentra una parada de taxis y guagua.

El aspecto a destacar de este punto son las 260 plazas cuantificadas en su bolsa de aparcamiento y que el público al que está destinado es el mismo que el de Siam Park, ya que ambos son parques acuáticos.

### **Conclusión final.**

- Tenerife recibe más visitantes nacionales y extranjeros que Gran Canaria, por lo tanto la probabilidad de recibir más visitantes el parque es mayor en Tenerife que en Gran Canaria. Esto se traduce en la necesidad de más aparcamiento.
- La población en Tenerife es mayor, teniendo en cuenta que los residentes son los que generan mayor demanda de aparcamiento.
- El índice de motorización en la isla de Tenerife es mayor que en Gran Canaria, es decir, hay más vehículos en Tenerife. Al igual que el punto anterior, este hecho provoca la necesidad de más aparcamiento.
- Con las plazas actuales (343) el Siam Park de Tenerife cumple de manera satisfactoria la demanda de aparcamiento generada, a excepción de días puntuales en el año, sobre todo en época estival.
- La política de movilidad del Siam Park de Tenerife de implantar un sistema de transporte colectivo gratuito para las localidades más cercanas y otro servicio de transporte colectivo de pago con núcleos más alejados disminuye cuantiosamente la necesidad de aparcamiento en el parque acuático.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana

- La buena conexión y accesibilidad del parque acuático con respecto al transporte público interurbano de Tenerife (TIPSA S.A.U) y con el servicio de taxi, disminuye la necesidad de aparcamiento.
- El estudio de las plazas de aparcamiento de otros parques de similares características en el municipio de San Bartolomé de Tirajana es inferior que en Tenerife, como es el caso de Aqualand Maspalomas con 260 plazas aproximadamente.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos ya descritos, se llega a la conclusión de que la demanda de aparcamiento en el ámbito de El Veril para la implantación de un equipamiento estructurante queda cubierta planificando un aparcamiento de 340 plazas. Se considera este número como una solución adecuada, realista y correctamente dimensionada, aplicando la experiencia de equipamientos de similares características en Tenerife.

El criterio utilizado para determinar el número de plazas necesarias es el de 4 plazas de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup> de superficie construida.

Este valor es muy similar al de Siam Park de Tenerife (343 plazas) y es mayor que el de otros parques acuáticos del municipio de San Bartolomé, quedando demostrado que en Tenerife las plazas ofertadas son suficientes y sabiendo que en Tenerife la demanda es mayor, se considera que para un nuevo equipamiento estructurante de similares características en la isla de Gran Canaria el número de 340 plazas de aparcamiento es adecuado.







## 10. ACTUACIONES

### 10.1 Intervenciones.

Las intervenciones previstas en el presente Plan de modernización se pueden dividir entre actuaciones privadas y actuaciones públicas, de las cuales a su vez, identificamos dos tipos: las que se desarrollarán en el viario y las dotaciones y espacios libres. El listado de actuaciones y su codificación es el que se detalla a continuación:

#### **ACTUACIONES EN ESPACIO LIBRE Y DOTACIONES**

- PB1 Espacio libre ajardinado con dotación
- PB2 Plaza de acceso al parque temático

#### **ACTUACIONES EN VIARIO**

- PB3 Rotonda en la carretera GC-500 de acceso a Playa del Inglés
- PB4 Calle El Escorial
- PB5 Red peatonal
- PB6 Red ciclista
- PB7 Pasarela peatonal y ciclista
- PB9 Nueva sección de la GC-500

#### **INTERVENCIONES EN ESPACIO PRIVADO**

- PV1 Parque temático. Zona A
- PV1 Parque temático. Zona B

### 10.2 Sistematización de las intervenciones.

Las intervenciones se ordenan y sistematizan a través del anexo integrado en la normativa de este PMM denominado Fichero Urbanístico. Dicho fichero contiene, información gráfica y escrita, correspondiente a cada una de las actuaciones propuestas en espacio privado y el espacio público.

La información gráfica de cada intervención localiza territorialmente el área, la identifica a través de un código y especifica la intervención propuesta.

Además se establecen las condiciones particulares de la actuación, con determinación de los parámetros resultantes de la aplicación del nuevo marco normativo y la materialización de las acciones propuestas, estableciendo igualmente condiciones de composición e integración en la morfología urbana y condiciones particulares relativas a elementos en el espacio público y privado como: características del viario, cerramientos, mobiliario urbano y vegetación a emplear. Las imágenes recogidas en las fichas de las actuaciones se incluyen para orientar de forma gráfica las condiciones reguladas en cada una de ellas, no siendo de aplicación vinculante.



### **Intervenciones en espacio público**

La propuesta parte de la idea de adecuar las condiciones de entorno, viario, accesibilidad y estética del entorno cercano de la parcela correspondiente al ámbito de actuación en la trama urbana a través de elementos integradores. De este modo el proyecto urbano servirá para cohesionar la trama urbana con la nueva pieza a desarrollar.

Las intervenciones definidas particularmente en este documento responden a similares características del ámbito de actuación del PMM de Maspalomas Costa Canaria. Todas ellas quedan clasificadas dentro de los sistemas de actividad y verde definidos como tales que pertenecen a su ámbito.

En los viarios en que se interviene, se propone una franja equipada que contiene todos los elementos que coadyuvan a formalizar el ambiente que se pretende en cada área. Estos están constituidos por el mobiliario urbano, las jardineras, la propia vegetación, el pavimento, las piezas que configuran las zonas de estancia y contemplación, los elementos de sombra, etc.

Las vías pertenecientes al sistema verde, tanto las principales como las secundarias, representan el espacio público donde de manera adecuada se integran las determinaciones del presente Plan con las del PMM de Maspalomas Costa Canaria en vigor.



SISTEMA VERDE PRINCIPAL



SISTEMA VERDE SECUNDARIO



En el Sistema de actividad la intervención será igualmente integradora, donde las calles en torno al ocio y al comercio poseerán una estructura capaz de acoger tanto el paseo como el disfrute del espacio abierto y de las actividades lúdicas.



SISTEMA SE ACTIVIDAD





### **Intervenciones en el espacio privado**

Se propone la incorporación de un parque temático con aparcamiento y se considera la posible implantación de un establecimiento hotelero vinculado y complementario al parque temático, que permite el PIO-GC y el PTEOTI. En el futuro equipamiento estructurante se desarrollarán atracciones acuáticas, incluida una gran piscina de olas. El parque estará rodeado de jardines naturales y un diseño arquitectónico singular.

## **10.3 Intervenciones en espacio público.**

### **10.3.1 Actuaciones en Espacio Libre y Dotaciones.**

#### **PB1 Espacio libre ajardinado con dotación**

Se propone la creación de un parque con una dotación deportiva vinculada en la parte Oeste de la parcela. El parque estará basado principalmente en revegetación de la ladera de la parcela y ajardinamientos que resolverán las diferencias de nivel y las conexiones transversales mediante caminos y senderos que vinculan el edificio dotacional con las áreas deportivas y de esparcimiento del parque. El acceso al espacio libre se produce a través de la parcela P1 que conecta con la calle Alcalde Enrique Jorge.

El carácter del espacio libre es principalmente paisajístico y con una proporción alta de arbolado y jardines respecto a los paseos, con el fin de disponer de áreas de disfrute de la naturaleza vinculadas a la nueva pieza turística.



Planta del espacio libre con dotación.

El edificio que acogerá la dotación deportiva será de carácter polivalente, donde se desarrollen actividades vinculadas principalmente con la actividad.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

En el proyecto de urbanización, se deberá resolver el correcto drenaje de esta parcela.

### **PB2 Plaza de acceso al parque temático**

Se plantea una plaza pavimentada que se integre con la solución del nudo viario de la rotonda en la carretera GC-500. Dicha plaza contendrá las paradas de bus y taxi, así como el acondicionamiento urbano para facilitar la espera de los usuarios, resuelto mediante espacios de sombra y las áreas ajardinadas necesarias.

Se contempla asimismo, en esta intervención, la glorieta de menor diámetro, que da acceso a la plaza del parque y al aparcamiento subterráneo del parque temático.

Esta actuación tiene una función de apartadero; resolviendo el espacio para la conectividad del transporte público, transporte privado, carril bici y recorridos peatonales.



Planta de plaza de acceso al parque temático y glorieta.

### **10.3.2 Actuaciones en Viario.**

#### **PB3 Rotonda de acceso a Playa del Inglés**

Se propone un nuevo acceso desde la GC-500, el diseño del nuevo nudo viario estará compuesto por una glorieta en forma de elipse al mismo nivel. Esta nueva intersección permitirá el acceso a la urbanización de Playa del Inglés y al ámbito.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Una de las principales ventajas de este diseño es la solución de todos los movimientos de los vehículos, la obligación de reducir la velocidad aumentando las condiciones de seguridad vial y el carácter más urbano que le confiere a la vía.

La calzada anular está formada por dos carriles de circulación, en ella confluyen la calle El Escorial, la calle Alcalde Enrique Jorge, el acceso al parque y la carretera GC-500. Las medianas e isletas se ajardinarán propiciando una imagen más amable, disminuyendo el impacto que genera este tipo de infraestructura e integrándola en el entorno urbano.

Se debe tener en cuenta que esta actuación se ve afectada por el trazado definitivo del corredor de transporte (PTE-21), ya que según la publicación del inicio del procedimiento para su revisión y el informe del Director de Desarrollo Estratégico del PIO-GC, en el que se expone que el soterramiento de la línea ferroviaria coincide con el trazado actual de la GC-500 afectando directamente a esta actuación.



Vista en planta del diseño del nuevo nudo viario en la carretera GC-500. Elaboración propia.

#### **PB4 Calle El Escorial**

La calle de El Escorial sufrirá modificaciones en su sección. La calzada sigue manteniendo los tres carriles actuales con la diferencia de que estos se encuentran todos al mismo nivel, a diferencia de lo que ocurre en la actualidad, ya que el carril central que da acceso a Playa del Inglés realiza un cruce a distinto nivel bajo la carretera GC-500.

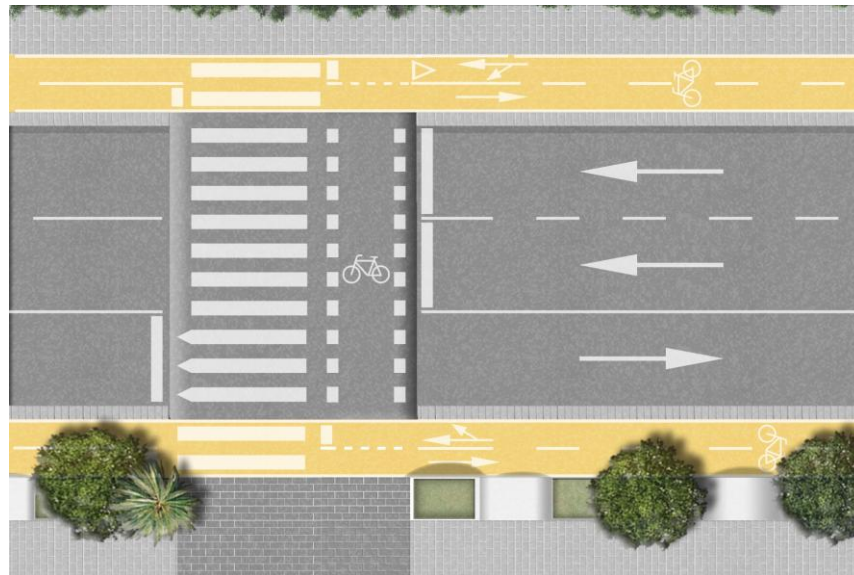


Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

La mayor novedad se produce en los recorridos peatonales anexos a la calle, aumentando el ancho actual en ambas aceras, incorporando una franja vegetal y un carril para bicicletas en sus bordes.

Uno de los principales objetivos es dotar a las redes no motorizadas (peatones y ciclistas) del protagonismo perdido dentro del sistema de movilidad diseñado durante estos últimos años. Además de garantizar una conexión cómoda, segura y rápida con la parcela.

Cabe destacar que esta intervención tipo está contemplada en el PMM Maspalomas Costa Canaria en vigor, formando parte de la propuesta realizada en el sistema viario.



Vista en planta del diseño de la calle El Escorial. Elaboración propia.

### **PB5 Red Peatonal**

Se construirá dos nuevos itinerarios peatonales, el primero conecta la actual pasarela a distinto nivel que existe en la GC-500 situada al oeste de la parcela con la plaza de acceso al nuevo equipamiento. Este nuevo recorrido se traza paralelamente a la GC-500. Tendrá una longitud de 220 metros y un ancho continuo mínimo de 2,5 metros.



Vista en planta del nuevo recorrido peatonal, tramo 1. Elaboración propia.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

El segundo tramo conecta la plaza de acceso del nuevo equipamiento con la zona B de la parcela, la calle La Gloria y la pasarela peatonal situada en el nudo viario existente en la GC-500, a la altura de la estación de servicio existente en uno de sus márgenes. Este nuevo tramo tendrá una longitud de 750 metros y un ancho mínimo continua de 2 metros.



Vista en planta del nuevo recorrido peatonal, tramo 2. Elaboración propia.

Con esta propuesta se mejora las conexiones peatonales entre el ámbito y la urbanización de Playa del Inglés, al dar continuidad a la actual trama peatonal y facilitando el tránsito de los peatones.

Es muy importante desarrollar este tipo de infraestructura peatonal facilitando el acceso al ámbito y dando continuidad a la red existente.

Uno de los aspectos que se tendrá en cuenta en el diseño de la red peatonal es el cumplimiento de la normativa vigente de accesibilidad, garantizando la accesibilidad universal y eliminando las barreras urbanísticas.

A continuación se muestra el esquema de la red peatonal diseñada, representando los dos tramos con una línea continua de color verde.



Esquema de la red peatonal propuesta, tramo 1 y 2. Elaboración propia.

Señalar que esta intervención tipo está contemplada en el PMM Maspalomas Costa Canaria en vigor, formando parte de la propuesta realizada en el sistema viario.

### **PB6 Red ciclista**

Se proponen nuevos carriles bici a lo largo de la carretera GC-500 y la calle El Escorial. Esta nueva red ciclista conectará la urbanización de Playa del Inglés con el ámbito. En total se ejecutarán 1.262 metros lineales de carril bici con un ancho de 2 metros. Todos serán de doble sentido de circulación.

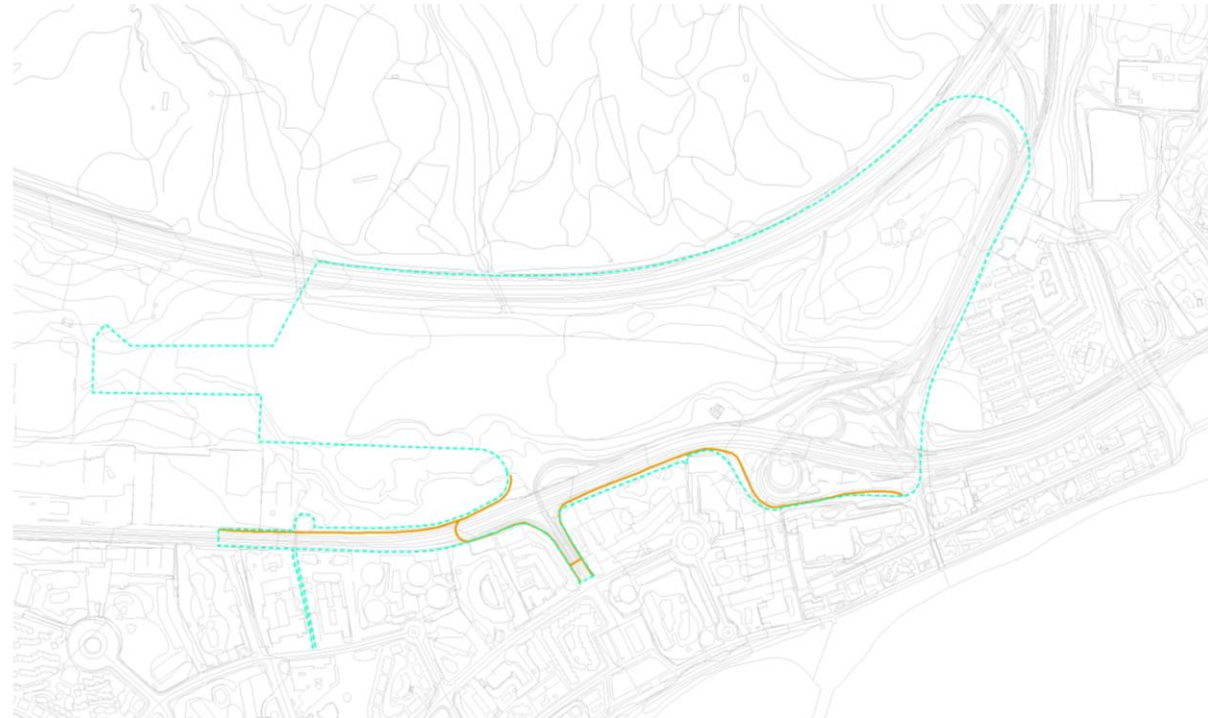
Esta red ciclista unirá los puntos de interés, proporcionando un medio de desplazamiento rápido, seguro y atractivo frente al vehículo privado.

El objetivo es conseguir que la bicicleta sea uno de los principales medios de transporte en la ciudad turística, propiciando un entorno urbano más amable, menos contaminado y más respetuoso con el medio ambiente.

En la siguiente imagen se refleja el esquema de la nueva red ciclista, representando los carriles bici con una línea de color naranja y el ámbito de actuación con una línea discontinua.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana



Esquema de la nueva red ciclista propuesta. Elaboración propia.

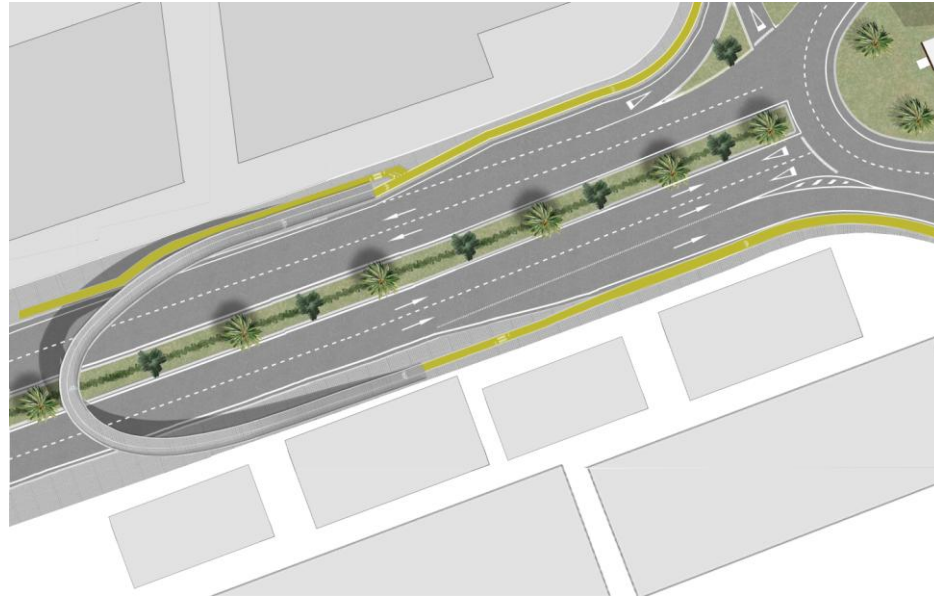
Cabe decir que esta intervención tipo está contemplada en el PMM Maspalomas Costa Canaria en vigor, formando parte de la propuesta realizada en el sistema viario.

### **PB7 Pasarela peatonal y ciclista**

Uno de los principales problemas a resolver es la falta de permeabilidad entre la parcela y la urbanización de Playa del Inglés. En la actualidad la carretera GC-500 crea una fractura territorial dividiendo la ciudad turística, generando un efecto barrera.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana



Vista en planta de la pasarela peatonal y ciclista. Elaboración propia.

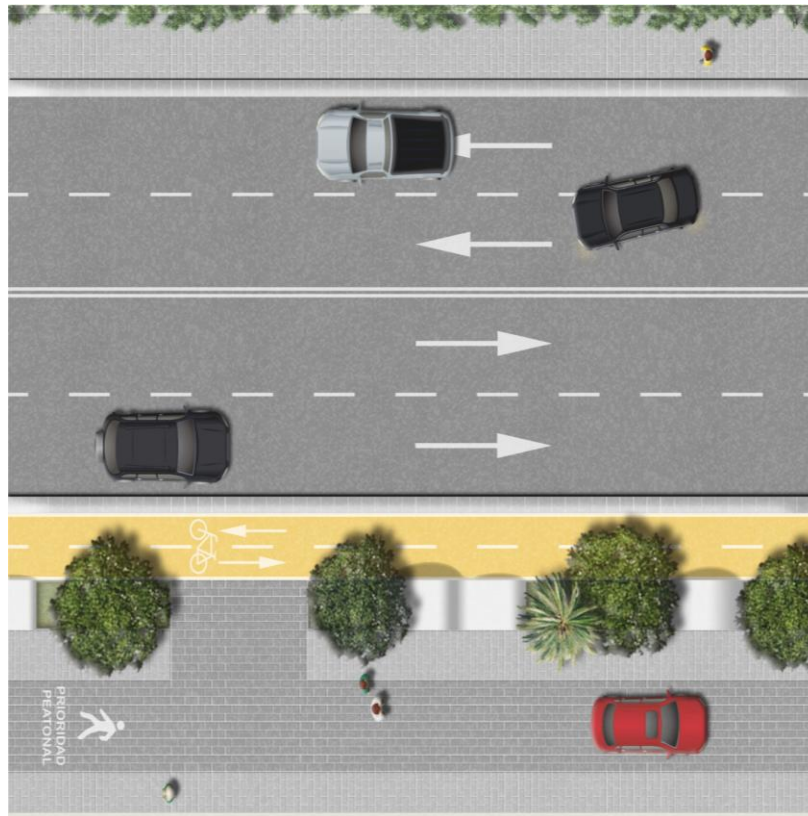
Las redes no motorizadas son las más afectadas por este tipo de infraestructura viaria. Para solucionar este grave problema se propone una pasarela a distinto nivel que atraviese a la carretera GC-500. La nueva pasarela conectará la calle de El Escorial con la plaza de acceso del nuevo equipamiento salvando el gran obstáculo que supone esta vía, generando un punto de unión entre la ciudad turística y la parcela.

La nueva pasarela tendrá un uso compartido de peatones y ciclistas, su longitud aproximada de 194 metros y un ancho de 2,5 metros.

En su diseño se debe tener en cuenta la ley de accesibilidad vigente, cumpliendo con todos los requisitos exigidos, garantizando la accesibilidad de las personas de movilidad reducida.

#### **PB9 Nueva sección de la GC-500**

Se ha diseñado una nueva sección de la carretera GC-500. La vía deberá contar con una calzada única con dos carriles de circulación por sentido. El mayor cambio se produce en la vía de servicio, transformándola en una vía de prioridad peatonal.



Vista en planta del diseño de la carretera GC-500. Elaboración propia.

Esta clase de vías se caracterizan porque la circulación de los vehículos, peatones y ciclistas están permitidas con unas reglas de prioridad muy estrictas. En estas zonas la prioridad de circulación es siempre de los peatones sobre cualquier otro medio de desplazamiento, y las bicicletas tendrán prioridad sobre los vehículos. De esta manera se consigue aumentar el protagonismo de las redes no motorizadas dentro del nuevo sistema de movilidad planteado.

La plataforma de la vía de prioridad peatonal será única y se implantará una franja de equipamiento en la que se instalará el mobiliario urbano y la vegetación. El otro margen de la carretera GC-500 se ampliará la acera actual, garantizando los anchos mínimos exigidos por la normativa vigente de accesibilidad.

Entre la calzada de cuatro carriles y la franja de equipamiento se ejecutará un carril específico para bicicletas.

Recalcar que esta intervención tipo está contemplada en el PMM Maspalomas Costa Canaria en vigor, formando parte de la propuesta realizada en el sistema viario.



#### 10.4 Intervenciones en espacio privado.

##### **PV1 Parque temático. Zona A**

Se propone un parque acuático dotado de diversas atracciones y servicios, con abundante vegetación y la implementación de una alta calidad arquitectónica y tecnológica en todas sus instalaciones.



Vista en planta del diseño del nuevo parque acuático.

La zona A de la parcela dispone de 140.119 m<sup>2</sup> en ella se desarrollará las atracciones. El parque contendrá jardines naturales y un diseño arquitectónico singular, haciendo de esta nueva propuesta en la zona turística litoral sur, un lugar único en el que toda la familia tiene su espacio exclusivo para la diversión, la aventura y la emoción.

El acceso principal al parque se realizará por la glorieta de menor dimensión, a la que se accede desde la glorieta de forma elíptica propuesta en la GC-500. En esta zona se ejecutará una plaza de acceso que recibirá a las personas que decidan disfrutar de este espacio.

La edificabilidad permitida en esta zona es de 0,06 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, con el número máximo de plantas establecido en la ficha y articulado normativo para cada uso y tipología edificatoria.

Las actuaciones previstas en el presente Plan deberán tener en cuenta y ser compatibles en todos los casos con el contenido del proyecto de construcción en virtud del cual se otorgó por parte del





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria la autorización amparada en el expediente 514-OCP, para la canalización y ocupación del Barranco del Veril o del Cañizo.

### **PV1 Parque temático. Zona B**

Es fundamental satisfacer las necesidades de aparcamiento que genera una infraestructura de estas características. Por ello hay que dar respuesta a la demanda y afectar negativamente a la movilidad de vehículos y personas como a la seguridad vial, además de tener en cuenta que el aparcamiento es uno de los elementos que más influyen en la calidad urbana.



Vista en planta del diseño del nuevo aparcamiento. Elaboración propia.

Para solucionar esta problemática se propone de forma orientativa en la zona B de 24.259 m<sup>2</sup>, la ejecución de un aparcamiento en superficie que sea utilizado por los usuarios que quieran disfrutar del parque. El acceso al mismo se realizará a través de la carretera GC-500, a la que se conectará un vial de acceso y salida.

En este nuevo aparcamiento se proponen zonas ajardinadas, recorridos peatonales y viales interiores que permitirán la circulación y el acceso de los vehículos a las plazas de estacionamiento. Todos los itinerarios peatonales interiores estarán adaptados y correctamente señalizados.

En ausencia de un estándar legal de aparcamientos para este tipo de uso y en base al documento normativo de este plan, se ha establecido un estándar de 4 plazas cada 100 m<sup>2</sup> construidos de parque temático, con un mínimo de 300 plazas para garantizar las previsibles necesidades, en esta localización u otra opcional que se aporte y justifique en el correspondiente proyecto de ejecución

La tipología de aparcamiento elegida a efectos orientativos es la de batería oblicua, para garantizar una mejor distribución interna del aparcamiento. La reserva de plazas para persona con



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

movilidad reducida será de 3 cada 100 aparcamientos. Las medidas de estas plazas serán de 3,30x5 metros, se ubicarán cerca de los accesos y se señalizarán correctamente. El resto de plazas tendrán las dimensiones mínimas de 2,4x5 metros.

En una segunda fase del plan de etapas, se prevé la puesta en carga de las plazas de alojamiento permitidas en el planeamiento territorial, En aplicación de la capacidad máxima de 25 plazas/Ha que establece el Planeamiento Territorial.

La edificabilidad es de 0,648 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup> y el número máximo de plantas es de 6, en las condiciones establecidas en el documento normativo y fichero que se anexa.

Cuando se ejecute esta fase se sustituirá el aparcamiento en superficie por un nuevo aparcamiento subterráneo.

Las actuaciones previstas en el presente Plan deberán tener en cuenta y ser compatibles en todos los casos con el contenido del proyecto de construcción en virtud del cual se otorgó por parte del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria la autorización amparada en el expediente 514-OCP, para la canalización y ocupación del Barranco del Veril o del Cañizo.

## 10.5 Compatibilidad de las actuaciones con el planeamiento.

### 10.5.1 Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana.

El Plan General de Ordenación vigente recoge el ámbito objeto de este Plan de Modernización como suelo urbanizable no programado SUNP ÁMBITO DEL VERIL, estableciendo en el artículo 78 de su Normativa la ficha de ordenación en la que consta lo siguiente:

#### **1.- Características del ámbito**

Superficie: 172.865 m<sup>2</sup> .

Usos permitidos: parque temático y recreativo.

Usos compatibles: social y comercial como complementario al principal.

Usos incompatibles: el resto.

#### **2.- características de la delimitación y actuación.**

La denominación del ámbito de la actuación no podrá rebasar el límite fijado en el plano num. 55.

La actuación contemplará el tratamiento del barranco.

Habrà un solo acceso desde la red viaria insular.

#### **3.- magnitud de la actuación.**

Se deberá desarrollar con un único P.A.U., que incorporará un estudio de impacto ambiental.

No se permiten las edificaciones con aprovechamiento lucrativo que no estén directamente relacionadas con el uso del parque temático.





#### **4.- sistemas de dotaciones.**

El desarrollo de la ordenación se hará mediante un P.A.U. y plan parcial. Al no existir población, se estima que no hace falta especificar cesión del suelo para dotaciones en el ámbito, remitiendo a las bases del concurso el mecanismo de participación del promotor en la equidistribución de beneficios y cargas”. En este sentido se entiende que no existe incompatibilidad con el planeamiento general vigente al consistir la actuación en la implantación de un parque temático cuyos usos compatibles están vinculados al mismo y se localiza en el mismo ámbito delimitado por el plan general vigente, cumpliendo se el resto de condiciones desde la óptica de la legislación sectorial vigente que se debe aplicar (carreteras, evaluación ambiental, Ley 2/2013). Respecto a permitir edificaciones con aprovechamiento lucrativo que no estén directamente relacionadas con el uso del parque temático, la actuación plantea un uso alojativo vinculado al parque temático, aspecto este permitido por el PTEOTI de Gran Canaria, sin que en ningún caso el uso alojativo se pueda desvincular del equipamiento estructurante turístico.

#### **10.5.2 Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO-GC)**

El PIO-GC diseña el modelo turístico insular en la Sección 31 (artículos 206 a 232), dividiendo el ámbito insular, para la ordenación turística, en dos zonas aptas para el desarrollo de nuevos espacios turísticos: la Zona Turística Litoral del Sur, que engloba los núcleos turísticos del Sur y los barrancos litorales del Suroeste, y la Zona Turística Litoral del Noroeste.

El artículo 208 define la figura de pieza territorial turística (PTT) como unidad territorial en cuyo interior se dispone o preexiste uno o varios productos turísticos, conformando un conjunto unitario e identificable cuyo uso predominante es el turístico en proporción igual o superior al 30% de la edificabilidad total, y/o de la superficie de las parcelas. Esta PTT es la unidad de referencia para la aplicación de los estándares de densidad, equipamiento, dotaciones y servicios, debiendo poseer las instalaciones necesarias para el alojamiento turístico y/o el equipamiento u oferta complementaria.

Por otro lado, reconoce la existencia de Zonas Turísticas a Rehabilitar como Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas cuyos niveles de infraestructuras, servicios y equipamientos turísticos no corresponden en cantidad ni en calidad al número y características de las plazas turísticas de la zona. Se identificarán como tales cuando se constate que la planta de alojamiento tiene una antigüedad superior a quince (15) años en un porcentaje superior al 60% de la edificabilidad destinada al alojamiento turístico del ámbito.

En el artículo 209, se establece que el territorio comprendido en la Zonas Turísticas Litorales del Sur y Noroeste que se destine a usos turísticos de alojamiento, equipamiento turístico u oferta complementaria, se ordenará por el planeamiento territorial de desarrollo de este Plan Insular de Ordenación y por el planeamiento municipal de acuerdo con las determinaciones y en los términos que se prevén en esta Sección.

El artículo 210 establece los criterios para la sectorización de suelo urbanizable con destino turístico, que son asumidos por el PTEOTI. Ya que el resto de condiciones, como indicamos, han sido asumidas por el PTEOTI, conviene hacer mención expresa a la primera condición establecida en el apartado 5 a) del citado artículo, que establece:



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

“No podrá sectorizarse nuevo suelo turístico hasta tanto se haya iniciado la reconversión de las principales piezas territoriales turísticas consolidadas que hayan alcanzado la densidad bruta de 120 plazas/Ha con el objeto de la remodelación o reconversión de su estructura urbana y de aquellos establecimientos que el planeamiento municipal o la administración sectorial competente, hayan considerado inadecuados como productos turísticos de acuerdo con los criterios de calidad, categorización y de densidad establecidos en este Plan. Para ello, deberá acreditarse la publicación en el B.O.C. del acuerdo de aprobación inicial de la figura de planeamiento encargada de su reconversión”.

Al respecto habría que especificar que el Plan Territorial Parcial de Regeneración y estructuración del espacio consolidado de Playa del Inglés (PTP-8) ya ha iniciado este proceso, teniendo como objetivo regenerar y reestructurar la Zona Turística consolidada con signos de degradación, mediante una rehabilitación urbana y una renovación edificatoria que minore la densidad e implante mejores dotaciones; la corrección del uso residencial con la reversión al uso turístico, y la sustitución de la oferta turística de baja calidad. Este PTP-8 se aprobó el 6 de noviembre de 2012, publicándose en el Boletín Oficial de Canarias el 27 de noviembre de 2012.

### 10.5.3 Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Gran Canaria (PTEOTI).

El PTEOTI vigente establece para la isla de Gran Canaria las Territoriales Turísticas en la línea de lo dispuesto en el PIO-GC, los límites máximos de plazas para adecuar el crecimiento de las mismas y los criterios de sectorización de los suelos urbanizables no sectorizados con destino turístico.

El PTEOTI define las Zonas Turísticas Insulares como las áreas donde se admiten los usos turísticos en cualquiera de sus modalidades, así como, en su caso, su compatibilidad con otros usos distintos al turístico y, en concreto, la Zona Turística Litoral del Sur (ZTLS), “constituida por los suelos ya destinados a uso turístico por el planeamiento municipal de acuerdo con el PIO-GC, siempre que estén situados dentro del ámbito grafiado como tal en el los Planos de Ordenación nº 2.2.1. correspondiente a la Zona Turística Litoral del Sur (Z.T.L.S.) de la documentación gráfica de este Plan, así como cualquier otro que se genere en desarrollo de las determinaciones del PTEOTI-GC”.

Las piezas territoriales turísticas se definen como “las unidades territoriales en las que o bien preexisten o bien están previstos uno o varios productos turísticos que conforman un conjunto unitario identificable cuyo uso predominante es el turístico en proporción igual o superior al 30% de la edificabilidad total o de la superficie de las parcelas con aprovechamiento lucrativo”.

También se establece que en el suelo urbanizable sin desarrollar y en el de nueva clasificación el ámbito de referencia para la delimitación de una pieza territorial turística será un sector o un conjunto morfológicamente coherente de sectores.

Así, la propuesta de implantar un equipamiento estructurante turístico en el ámbito de El Veril, cumpliría las exigencias hasta ahora señaladas impuestas por el PTEOTI, ya que el sector de suelo afectado se sitúa dentro de la Zona Turística Litoral del Sur, en un suelo clasificado por el planeamiento vigente como urbanizable con destino turístico. Al no formar parte de una pieza turística, en consonancia con lo señalado en el artículo 9, como se ha indicado, “el ámbito de referencia para la delimitación de una pieza territorial turística será un sector o un conjunto



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

morfológicamente coherente de sectores”, se propone la delimitación del sector de SUNP Ámbito El Veril del Plan General vigente como pieza territorial turística nueva (PTTN), al tratarse según las categorías de suelo del TRLOTG de un suelo urbanizable no sectorizado.

En este sentido, el artículo 10 del PTEOTI determina que el desarrollo de las PTTN debe ir necesariamente ligado a la implantación de equipamientos turísticos que vengán a cualificar la oferta turística de la isla, condición que también se cumple al ser objeto de este Plan la implantación de un parque temático de alta calidad.

Respecto a las condiciones para su desarrollo, en el mismo artículo se establece que se requerirá la sectorización del suelo conforme a los criterios establecidos en el mismo PTEOTI y, complementariamente, en el PIO-GC y sus instrumentos de desarrollo.

Admite este plan territorial la materialización de nueva oferta de alojamiento en las Piezas Territoriales Turísticas Nuevas, aunque con carácter excepcional en los términos de su artículo 39.4.

El apartado 10 del mismo artículo 10 recoge:

“Los instrumentos a los que corresponda la ordenación pormenorizada de una PTTN deberán observar los criterios de calidad e integración paisajística para los nuevos desarrollos turísticos contenidos en el Título Séptimo de la presente Normativa y en la Ficha correspondiente, complementariamente a los que se establezcan en el PIO-GC y sus instrumentos de desarrollo y en todo caso:

a. El modelo de ocupación deberá minimizar el impacto paisajístico y su perceptibilidad desde las zonas colindantes, mediante la adecuada localización de los elementos constructivos, adecuación de las alturas, materiales de acabado, empleo de vegetación, etc.

b. La edificación se localizará preferentemente en las zonas delimitadas a tal fin en el plano de Recomendaciones para la ordenación contenido en la Ficha de cada una de las PTTN siguiendo en todo caso criterios de menor incidencia visual de su presencia, respeto cauces de barranco, etc. y efectuando un estudio minucioso de los efectos que tendría su implantación sobre el paisaje”.

Respecto a los equipamientos estructurantes turísticos, el PTEOTI los define como “aquellos equipamientos, definidos en la legislación vigente, que por su dimensión, por su necesaria ubicación en grandes superficies de suelo, así como por su capacidad de atraer y generar economías de escala en todo el sector turístico de Gran Canaria, tienen el carácter de estructurantes de todo el territorio insular”, estableciendo que deberán estar incluidos o constituir por sí mismos una Pieza Territorial Turística. Por este motivo, es por lo que desde este Plan de Modernización se propone la constitución de una PTTN que recoja el equipamiento estructurante turístico que se propone, cumpliendo las condiciones señaladas del artículo 10.10.

En cuanto a las condiciones de desarrollo de los Equipamientos Estructurantes Turístico, el artículo 26 las recoge con carácter de recomendación, estableciendo lo siguiente:

1. La mayor parte de la actuación en la que se pretenda implantar el Equipamiento Estructurante habrá de estar libre de edificación. El EET constituye en sí mismo un caso singular de producto



turístico cuyo uso dominante es el equipamiento, que se convierte en exclusivo cuando la parcela en que se ubica no contiene alojamiento.

2. El uso global de las piezas turísticas que el presente Plan destina a Equipamientos Estructurantes Turísticos (EET) será el turístico, predominando en todo caso los equipamientos turísticos complementarios, entendiéndose como tales el conjunto de usos de carácter colectivo o general, de iniciativa y titularidad normalmente privadas y con aprovechamiento lucrativo, integrando los dedicados a actividades turísticas complementarias de espectáculo, ocio, esparcimiento, deportes, congresos y otros.

3. La autorización de actividades turísticas de equipamiento, con o sin establecimientos alojativos vinculados, requerirá la acreditación de la calidad y entidad suficiente del proyecto, que habrá de constituir un instrumento significativo para la diversificación y cualificación de la oferta turística de Gran Canaria, y en especial de la Zona Turística en la que se sitúe.

4. En cada una de las correspondientes fichas, integradas en el Anexo I, se fijan las condiciones específicas para su desarrollo.

5. Cuando el EET incluya oferta alojativa turística ésta se considerará complementaria al equipamiento. La obtención de la autorización previa para esta oferta alojativa estará sujeta a lo dispuesto en el apartado relativo a ritmos de crecimiento de este Plan. En todo caso, la implantación del establecimiento alojativo se sujetará a las siguientes condiciones:

a. La autorización previa para el establecimiento turístico estará supeditada a la efectiva inversión económica en el equipamiento de, al menos, el 50% de su presupuesto de ejecución material, sin computar a estos efectos la urbanización.

b. Para el inicio de la actividad alojativa será requisito previo la completa finalización de las obras relativas al equipamiento.

La oferta alojativa deberá cumplir los siguientes requisitos:

*a. El número de plazas autorizables no podrá superar las 25 por hectárea.*

*b. Del total de plazas alojativas al menos el 50% deberán ser hoteleras con categoría mínima de cuatro estrellas. El resto de las plazas podrán autorizarse en la modalidad extrahotelera de villas con categoría única, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.2.b del Decreto 142/2010 por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento.*

*c. La superficie destinada a este uso no podrá superar el 25% del total de la pieza o parcela a la que esté adscrito el EET. A estos efectos, en el cómputo de la superficie deberá incluirse la destinada a espacios libres y equipamientos propios del edificio/complejo turístico.*

*d. En todo caso deberá cumplir las condiciones sobre densidad de alojamientos y reservas de suelo para dotaciones y equipamientos que establecen los artículos 212, 213 y 214 del PIO-GC.*

*e. La edificabilidad bruta de la pieza turística no superará los 0,10 m<sup>2</sup> construidos por m<sup>2</sup> de suelo bruto. De esta edificabilidad un máximo del 80% podrá destinarse a usos turísticos alojativos.*

*f. Se prohíben expresamente el uso residencial y los equipamientos y dotaciones asociados a éste.*





Para la tramitación de un equipamiento estructurante turístico se determina que los promotores deberán elaborar una Propuesta de Equipamiento, a fin de que la Administración pueda evaluar su idoneidad, propuesta que podrá incorporarse al instrumento de planeamiento que corresponda para su tramitación o someterse con carácter previo a consulta del Cabildo de Gran Canaria en los términos del artículo 30 del PTEOTI.

Como es obvio, se ha optado por incorporar la propuesta a un instrumento de ordenación como es el Plan de Modernización, recogiendo las condiciones de desarrollo a las que se refiere el artículo 26 y con los contenidos del artículo 28.

Respecto a la edificabilidad bruta, y tal como se justifica en el apartado de esta Memoria relativo a los aprovechamientos, la de esta pieza turística se establece en 0,1281 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en cumplimiento del artículo 32.2.B)2) del TROLTC, que señala:

“La división del suelo urbano y urbanizable en ámbitos y sectores, determinando la normativa que sea de aplicación en cada uno de ellos y fijando para cada uno de los sectores de suelo urbanizable sectorizado el aprovechamiento urbanístico medio que le corresponda, que no podrá diferir entre los sectores incluidos en la misma área territorial en más del 15 por ciento, no pudiendo delimitarse en cada término municipal más de tres áreas territoriales”.

En este sentido, el artículo 7.7. de la Ley 2/2013 establece que las determinaciones de los instrumentos de ordenación territorial adaptados a las directrices de ordenación general y del turismo de canarias tendrán el carácter normativo de recomendación para los Planes de modernización, de forma que podrán apartarse motivadamente de las mismas, siempre que sea como objeto de viabilizar operaciones de renovación urbana en los términos previstos en la Ley 2/2013, como es el caso de la necesidad de apartarse de la determinación de la edificabilidad bruta, como se justifica detalladamente en el apartado relativo, tal y como se ha señalado.

Por último, el PTEOTI establece los criterios de sectorización de nuevos suelos urbanizables turísticos que son complementarios a los establecidos por el Decreto 10/2001 de estándares turísticos, siendo de aplicación los criterios de sectorización previstos en el PIO-GC, “en todo lo que no se oponga a lo establecido en las Leyes 19/2003, 6/2009 y en el presente Plan”.

En concreto, los criterios que se establecen son los siguientes:

“(…)

3. La selección y características de los enclaves deberá quedar necesariamente justificada por su condición estratégica dentro del modelo territorial establecido por el PIO-GC y que este Plan asume. Las intervenciones que se propongan deben tener capacidad de transformación y de cambio de imagen de la industria turística insular, tanto por si mismas como por los efectos que potencialmente difundan en su entorno inmediato o se induzcan más allá de éste, o los efectos demostrativos que, incluso, pudieran generar en otros lugares de la Isla.

4. Las propuestas de sectorización deberán centrarse, principalmente, en ampliar la gama de aquel turismo que no sólo dependa del atractivo del medio y de sus excepcionales condiciones climáticas, sino que atienda también a turismos especializados capaces de aprovechar estas condiciones para generar otros nuevos atractivos: turismo profesional y de empresa, instalaciones



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

médicas, geriátricas, y de salud, instalaciones deportivas de alto nivel, ofertas complementarias y otros.

5. El proceso de sectorización podrá iniciarse previa adaptación al DL 1/2000, y a la Ley 19/2003 del planeamiento general.

6. En los Suelos Urbanizables No Sectorizados de uso Turístico además de la oferta alojativa no sujeta a limitación conforme al artículo 16 de la Ley 6/2009 sólo podrán materializarse plazas alojativas procedentes de la sustitución de igual número de las suprimidas en suelos urbanos sujetos a Rehabilitación. Por lo tanto su sectorización y posterior desarrollo requerirá de la formulación del correspondiente Convenio de Sustitución, formalizado documentalmente, entre las Administraciones competentes y la iniciativa privada encargada de su desarrollo que los vincule a una actuación de Rehabilitación Urbana en todo o parte de una Pieza Turística a Rehabilitar.

7. Las propuestas de sectorización contenidas en los correspondientes Convenios contendrán al menos:

- Los objetivos de su implantación, la justificación de su oportunidad y conveniencia, y la evaluación de los efectos estimados, tanto directos como inducidos, sobre el entorno territorial y socioeconómico en que se ubica, especialmente la cantidad y características de los empleos directos que conllevaría su puesta en funcionamiento.
- La definición del sector de la demanda hacia el que va dirigida la iniciativa de ordenación y de los análisis que permitan justificar su viabilidad.
- El compromiso de desarrollo de la actuación turística.
- La suficiente solvencia técnica y económica del proyecto empresarial turístico que sustenta la propuesta.
- La adecuación del proyecto empresarial a la estrategia de renovación contenida en el PTEOTI-GC y a las necesidades de la demanda del mercado turístico basadas en los correspondientes estudios de demanda.

8. Criterios específicos de sectorización en la ZTLS. (R)

En las PTTN de la ZTLS tanto para la sectorización del Suelo Urbanizable no Sectorizado, como para la clasificación e identificación de nuevos sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado se seguirán los siguientes criterios:

- Cada una de las Piezas Turísticas Territoriales Nuevas se configurará como un único sector.  
(...)

Por todo lo expuesto y, salvo el supuesto de la edificabilidad bruta de la pieza territorial turística, la propuesta de actuación planteada en este Plan de Modernización no se aleja de las determinaciones del PTEOTI dando cumplimiento a todas ellas en los términos previstos por el mismo.







#### 10.5.4 Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21)

En el BOC de 29 de septiembre de 2014 se publica el Anuncio del Cabildo Insular de Gran Canaria de 3 de septiembre de 2014, relativo *“al inicio del procedimiento para formular y tramitar la aprobación de una Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21) en la zona de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia, en el término municipal de San Bartolomé de Tirajana”*.

En el mismo se hace referencia al informe técnico emitido por el Director de Desarrollo Estratégico del Plan Insular de la Consejería de Política Territorial del cabildo de fecha 25 de julio de 2014, en el que se afirma que:

*“El procedimiento de formulación de la Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de transporte público con Infraestructura propia y modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE 21) afectará al tramo comprendido entre Tarajalillo y San Agustín (Alto de La Gloria) y la zona sur de San Fernando de Maspalomas, en el término municipal de San Bartolomé de Tirajana, para posibilitar una modificación del trazado del corredor de dicha línea ferroviaria entre los Pk 49 y Pk 56 para reducir de forma considerable la afección territorial del área de La Maleza (área de oportunidad definida en el PTP 9 en tramitación en fase de aprobación definitiva), por esta infraestructura lineal y la estación ubicada en El Veril a los efectos de desarrollar una oferta complementaria altamente cualificada, y también eliminar posibles inconvenientes técnicos relacionados con la ejecución de dicha línea ferroviaria en el subsuelo de las áreas residenciales en San Fernando de Maspalomas, y el ajuste considerable de los costes en la ejecución de este tramo”*.

Es decir, el PTE-21 vigente efectivamente contempla el paso de la línea ferroviaria y una estación en el ámbito de El Veril objeto del presente Plan de Modernización, lo que condicionaría la realización de la actuación propuesta. En este sentido se debe señalar, al igual que se ha indicado para el PTEOTI, que el citado artículo 7.7. de la Ley 2/2013 establece que las determinaciones de los instrumentos de ordenación territorial adaptados a las directrices de ordenación general y del turismo de canarias tendrán el carácter normativo de recomendación para los Planes de modernización, de forma que podrán apartarse motivadamente de las mismas, siempre que sea como objeto de viabilizar operaciones de renovación urbana en los términos previstos en la Ley 2/2013.

A la vista de todas estas cuestiones se entiende que el Plan de Modernización vigente que se propone, tiene la facultad de alejarse motivadamente de las determinaciones del PTE-21, a efectos de viabilizar una operación de renovación, y eso es exactamente lo que se hace, al objeto de viabilizar la implantación de un parque temático en el ámbito de El Veril. Dicha motivación se apoya en la propia intención del Cabildo plasmada en el inicio del procedimiento de Revisión Parcial del PTE-21, para poder desarrollar, entre otros “una oferta complementaria altamente cualificada” como se indica en el informe técnico sobre el que se adopta el citado acuerdo.

En el mismo sentido se motiva el alejamiento de las determinaciones del PTE-21, en la propia decisión del Cabildo respecto al PTP-9, como se indicará en el apartado siguiente, de *“desafectar*



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

*tanto el área estratégica y de oportunidad para desarrollar un equipamiento turístico complementario en La Maleza, como también la Estación Depuradora (EDAR) situada en El Veril junto al enlace de la GC-1 con la GC-500”.*

Por tanto, se evidencia la clara intención por parte de las administraciones afectadas en los diferentes procesos implicados, Gobierno de Canarias, Cabildo y Ayuntamiento, de priorizar la implantación de un equipamiento estructurante turístico de alta calidad que cualifique el destino turístico, frente a las determinaciones vigentes del PTE-21, cuyo procedimiento de revisión ya se ha iniciado con la misma finalidad, entre otras.

No obstante lo anterior, y tal como se expuso en el apartado 3.2.7 de esta Memoria, debido al interés estratégico de la implantación del equipamiento estructurante objeto de este Plan (declarada formalmente por el Comité de Inversiones y Proyectos Estratégicos del Gobierno de Canarias, de acuerdo a la Ley 3/2015), el Consejo de Gobierno de Canarias aprobó mediante Decreto 358/2015, en fecha 9 de noviembre de 2015 (BOC nº 218, de 10 de noviembre de 2015) la SUSPENSIÓN de la vigencia de las determinaciones del PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA, en lo relativo a la implantación de la infraestructura ferroviaria, así como las determinaciones del Plan territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria, en ambos casos, exclusivamente entre los puntos kilométricos PK 49+00 y 56+00 del trazado proyectado en este último Plan así como en el área ordenada por el Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad de El Veril, por lo que no existe ya incompatibilidad entre este Plan de Modernización y el PTE-21.

#### **10.5.5 Plan Territorial Parcial de Ordenación del Espacio entre la GC-1 y la GC-500 (C-812) en San Bartolomé de Tirajana (PTP-9)**

El PTP-9, tal y como establece el PIO-GC, tiene por finalidad la estructuración y regeneración del espacio consolidado entre la autopista GC-1 y la carretera comarcal GC-500 mediante su consideración como ámbito de oportunidad para la protección paisajística de los vacíos urbanos actualmente existentes, y la introducción de productos de alojamiento turístico y de oferta complementaria más acordes con los nuevos modelos turísticos.

El PTP-9, entre otras actuaciones, trata de ordenar las zonas consideradas por el Plan Insular de Ordenación como aptas para albergar una nueva tipología de equipamiento turístico complementario de los productos localizados en el área turística consolidada, proponiendo varias actuaciones estructurantes turísticas para actividades recreativas y de ocio, fundamentalmente al aire libre, con una recualificación ambiental y paisajística, en los suelos urbanizables situados en La Maleza (El Veril) y El Tarajalillo (Bahía Feliz).

Por ello se considera que la actuación propuesta en este Plan de Modernización encaja perfectamente en los objetivos y finalidad del PTP-9. A mayor abundamiento, debemos señalar que el procedimiento iniciado por el Cabildo Insular para proceder a la modificación del PTE-21, como se ha señalado en el apartado anterior, consta en el referido Anuncio que “el Pleno del Cabildo de Gran Canaria, con la Aprobación Provisional del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Espacio entre la GC-1 y la GC-500 (C-812) en San Bartolomé de Tirajana (PTP-9), realizada el



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

29 de enero de este año 2014, acordó incluir en dicho Plan Territorial, un estudio y una propuesta de modificación de trazado de la línea ferroviaria entre la zona de El Veril-San Fernando de Maspalomas, para desafectar tanto el área estratégica y de oportunidad para desarrollar un equipamiento turístico complementario en La Maleza, como también la Estación Depuradora (EDAR) situada en El Veril junto al enlace de la GC-1 con la GC-500”.

#### **10.5.6 Plan Territorial Parcial de Regeneración y estructuración del espacio consolidado de Playa del Inglés (PTP-8)**

El ámbito objeto de este Plan de Modernización está afectado por este Plan Territorial, recogiendo en sus distintos planes diferentes propuestas de acciones estructurantes, equipamientos y usos. Así, en el Plano ORD – EST 02. Ordenación Estructurante: Acciones Estructurantes se recoge una propuesta de nuevo viario arterial, advirtiéndose que no tiene valor normativo por lo que no es vinculante y la propuesta de una Operación singular.

En el Plano ORD - EST 04. Ordenación Estructurante: Red de Espacios Libres peatonales y Equipamientos Turísticos, se prevé la Operación singular, equipamiento recreativo, comercial y servicios urbanos y en el Plano ORD – EST 08-01 Ordenación Estructurante: Usos del Suelo se prevé para la zona de La Maleza los siguientes usos: nuevo ocio/comercio, nueva dotación deportiva, nuevos espacios libres y estación.

En este sentido hay que señalar que este Plan territorial recoge las propuestas de nudos viarios y de estación, de conformidad con lo establecido en el PTE-21, ya comentado. En cuanto al resto de propuestas, se considera que la implantación de un parque temático es compatible con la finalidad y naturaleza de las propuestas del PTP-8, por lo que no hace falta acudir al mecanismo de alejarse del mismo en aplicación del artículo 7.7 de la Ley 2/2013, como ya se ha señalado respecto a los demás planes territoriales.

Como ya se ha señalado, este Plan Territorial ha sido anulado por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias por sentencia de 26 de febrero de 2015, al determinarse que en el momento de su aprobación el expediente para su tramitación y aprobación había caducado.

#### **10.5.7 Plan Territorial Especial del Paisaje de Gran Canaria (PTE-5)**

El ámbito objeto de este Plan de Modernización está afectado por este Plan Territorial, que contiene determinaciones de carácter general, para atenuar los impactos ambientales negativos que se pudieran producir por la ejecución de las determinaciones generales de ordenación del Plan, tanto para aquellas determinaciones de obligado cumplimiento como para aquellas otras que, aun teniendo el carácter normativo de Recomendación, decidieran llevarse a cabo.

Además de ello, se reflejan otras determinaciones de carácter específico, para corregir y compensar los impactos ambientales negativos que se pudieran producir por la ejecución de las intervenciones ligadas a las Actuaciones Estructurantes propuestas en el Plan que, aun teniendo el carácter normativo de Recomendación decidieran llevarse a cabo.

La justificación de la adecuación del presente Plan al PTE-5 se encuentra dentro del Informe de sostenibilidad ambiental.





## 11. ORDENACIÓN PORMENORIZADA

El Plan de Modernización, en el marco de la L2/2013 podrá establecer los parámetros de la ordenación pormenorizada. A continuación se describe y justifica la misma.

### 11.1 Descripción de la ordenación y soluciones adoptadas.

La ordenación propuesta coincide con la alternativa 2 o alternativa seleccionada, con las modificaciones derivadas de la estimación de los informes y alegaciones recibidas durante la tramitación, así como del cumplimiento de los acuerdos de COTMAC y comisiones de valoración. Tanto en el ISA, como en esta Memoria se ha justificado ampliamente la adecuación de la ordenación a los objetivos y criterios planteados, tanto del punto de vista urbanístico, como ambiental y socio-económico. En las tres dimensiones territoriales desde las que se valoran las alternativas ha resultado que la seleccionada es la que mayor adecuación presenta, en este sentido se da cumplimiento a lo establecido en las Directrices de Ordenación General, respecto a la prevalencia de la selección de la alternativa que garantice la mayor adecuación ambiental.

Como premisa para la ordenación propuesta, se recuerda que existe una concesión administrativa otorgada a la empresa que promueve el Parque Temático objeto de este Plan, para la canalización del Barranco de El Veril y su ocupación, a través de una concesión administrativa otorgada por el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria. Por ello, las actuaciones que deriven de este PMM deberán tener en cuenta y ser compatibles en todos los casos con el contenido del proyecto de construcción en virtud del cual se otorgó dicha autorización, amparada en el expediente 514-OCP.

La ordenación planteada se estructura a partir de las intervenciones en los sistemas de actividad y verde que ya se han definido, así como las necesarias para la articulación o mejora de la movilidad y accesibilidad en el ámbito de actuación. Como se ha concretado en esta Memoria, las intervenciones van dirigidas a responder las estrategias integrales e integradas planteadas y que se derivan del diagnóstico ambiental, urbanístico y socio económico, derivado a su vez de la información obtenida.

Como ya se ha descrito en el epígrafe 9, las intervenciones planteadas se estructuran en actuaciones privadas y actuaciones públicas, de las cuales a su vez, identificamos dos tipos: las que se desarrollarán en el viario y las dotaciones y espacios libres. Se proponen en este PMM 8 actuaciones de carácter público y 2 de carácter privado.

Las actuaciones públicas se pueden resumir en intervenciones dirigidas a la mejora y correcta movilidad y accesibilidad (PB3-PB9). Con respecto a los nuevos usos propuestos (Parque Temático), las propias de desarrollo del Parque Temático (PV1) y las corresponden con los espacios libres de cesión (PB1 y PB2), el espacio libre y dotacional deportivo (PB1) y el espacio libre correspondiente al aumento de población (plazas de alojamiento) (PB2). Además y aunque no se configura como actuación propia del presente PMM, la rehabilitación de la Casa de La Maleza, debe ser asumida por el promotor, en tanto es una de las medidas correctoras establecidas en el ISA y documento normativo.

Para dar cobertura a las actuaciones, previamente se ha sectorizado el ámbito correspondiente al suelo urbanizable sectorizado y ordenado turístico (SUSO TU El Veril), aportando la ordenación





pormenorizada en el presente documento. Asimismo se delimita una nueva pieza territorial turística (PTTN El Veril), de conformidad con lo establecido en el PIO-GC y PTEOTI.

**El sector SUSO TU El Veril se describe según lo siguiente:**

- Uso Global: Turístico-Equipamiento estructurante turístico (EET)
- Uso Principal: Recreativo
- Usos complementarios: alojamiento turístico, terciario, aparcamiento y deportivo (según parcela).
- Superficie del sector: 179.448 m<sup>2</sup>
- Superficie edificable: 24.387 m<sup>2</sup>
- Edificabilidad bruta: 0,136 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup>
- Edificabilidad lucrativa: 0,135 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup>
- Aprovechamiento Medio Lucrativo (AML): 0,196 UAM/ m<sup>2</sup>

El sector se distribuye en 3 parcelas (P1, P2 y P3), con unas condiciones y parámetros urbanísticos concretos para cada una de ellas, que se aportan en el cuadro del epígrafe 11.2.6 y en las fichas de las actuaciones.

Las parcelas descritas pertenecientes al SUSO TU se distinguen de la siguiente manera. Parcela 1 (P1) donde se localiza el aprovechamiento lucrativo, que corresponde con el parque temático de superficie 164.378 m<sup>2</sup>. Esta parcela se divide a su vez en dos zonas: la zona A, donde se desarrolla el propio parque, con una superficie de 140.119 m<sup>2</sup> y Zona B, donde se dispone un aparcamiento en superficie y hotel en dos fases diferenciadas, o bien ampliación del parque temático, con una superficie de 24.259 m<sup>2</sup>.

La superficie del ámbito de actuación es mayor que la del sector SUSO-TU. El ámbito se compone del sector más el viario y el sector comprende las tres parcelas ordenadas (P1, P2 y P3) más la pequeña rotonda de acceso al parque temático y el acceso al espacio libre público, no existiendo en el presente Plan de Modernización ninguna actuación fuera del ámbito de actuación.

## 11.2 Justificación de la ordenación propuesta.

### 11.2.1 Cálculo y justificación de las reservas de suelo.

Para la comprobación del cumplimiento de las reservas y cesiones de suelo, se realiza tabla comparativa entre lo establecido en el artículo 36 (30 m<sup>2</sup> de suelo por cada 100 m<sup>2</sup> de superficie edificada y un máximo de 7 m<sup>2</sup> de suelo por cada 100 m<sup>2</sup> de superficie edificada de dotación el resto de los 50 m<sup>2</sup> de suelo de 100 m<sup>2</sup> de superficie construida de reserva, para equipamiento) y el 46.5b) del TRLOTENC (5 m<sup>2</sup> por cada plaza de alojamiento).

(Ver tabla del epígrafe “alternativa 2”).

Se considera que el equipamiento se enmarca en el uso principal de la parcela, por lo que no es necesario la justificación de dicha reserva. Se debe tener en cuenta además, la capacidad máxima de plazas de alojamiento que establece el planeamiento territorial, que corresponde a 25 plazas/Ha.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Una vez actualizadas las superficies del sector y de la parcela P1, como resultado de la estimación del informe del ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, se concluye que, con respecto al artículo 36 del TRLOTENC, sería necesaria una reserva de espacio libre público, que corresponde a  $24.227 \times 0,3 = 7.268,10$  m<sup>2</sup> incluidos en la P2 (de superficie de 9.395 m<sup>2</sup>) y respecto al artículo 46.5.b se comprueba que si se estiman unas 18 Ha x 25 plaza/Ha = 450 plazas, es decir, una superficie de 2.250 m<sup>2</sup> muy inferior a los 3.005 m<sup>2</sup> de la parcela P3.

### 11.2.2 Justificación de las determinaciones pormenorizadas.

Los parámetros de ordenación pormenorizada del ámbito de actuación son los que se deducen de la alternativa 2 y las modificaciones derivadas de los informes, alegaciones, acuerdos de COTMAC y comisiones de valoración, y que a continuación se detallan. La cuantificación se ve reflejada en los cuadros resumen incluidos en el apartado 11.2.6

El ámbito de actuación “El Veril” ocupa una superficie de 315.755 m<sup>2</sup>. de los cuales hay que distinguir la parcela P1 y la zonificación: ZA con 140.119 m<sup>2</sup>, y ZB con 24.259 m<sup>2</sup>, que da un total para la P1 de 164.378 m<sup>2</sup>.

Las parcelas restantes que componen el ámbito son la P2 de 9.395 m<sup>2</sup> y la P3 de 3.005 m<sup>2</sup>.

La superficie del sector SUSO-TU es de 179.448 m<sup>2</sup>.

#### **a. Cuantificación de la superficie total del ámbito. Entre los que se diferencian:**

- Suelo ocupado por sistemas generales existentes o ya obtenidos con anterioridad a la formulación del presente Plan.

A este respecto hay que señalar que la parcela se encuentra desocupada en su práctica totalidad, a excepción de algunas construcciones abandonadas de escasa entidad y la denominada “casa de la maleza”, con valor patrimonial de carácter etnográfico con una ocupación de 172,72 m<sup>2</sup>.

- Suelo destinado a sistemas generales incluidos en el ámbito.

A priori, el único sistema general en el ámbito de actuación comprendería el equipamiento estructurante turístico de parque temático, es el correspondiente a los 5 m<sup>2</sup> por plaza de alojamiento que, en su caso, se materializara, pudiendo considerarse, en aplicación de la L 14/2014, reserva de espacio libre público. Correspondería a la P3, plaza de acceso al parque.

- Suelo destinado a la red viaria local.

Dentro del ámbito de actuación no se contempla el desarrollo de una nueva red viaria. Todas las actuaciones reflejadas en el presente Plan al respecto del sistema viario son de mejora y modernización de la infraestructura ya existente dentro del ámbito de estudio.

- Número de plazas de aparcamiento previstas fuera y dentro de la red viaria.

No existe un documento, normativo o legislativo que regule el número de plazas de estacionamientos en un equipamiento de estas características, por lo que es necesario realizar una estimación de la futura demanda. La previsión de aparcamiento se plantea en el presente plan es de 1 plaza por cada 25 m<sup>2</sup> construidos, garantizando como mínimo 300 plazas (ver EMU anexo), organizadas en bolsas dentro de la parcela. En el caso de materializarse plazas de





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

alojamiento, deberá habilitarse al menos 1 plaza cada 3 unidades de alojamiento. Debe cumplirse con la legislación sectorial respecto a las plazas reservadas para personas de movilidad reducida.

- Suelo destinado a reservas para espacios libres públicos y dotaciones.

La suma de las cesiones que se traducen en superficie de suelo para dotaciones y espacios libres de 12.400 m<sup>2</sup>, La ordenación de la superficie será en dos piezas: una plaza pública P3 de 3.005 m<sup>2</sup> (sistema general) y un parque con dotación de uso social, donde se proponen fundamentalmente áreas ajardinadas P2 de 9.395 m<sup>2</sup>.

#### **b. Tipologías edificatorias admisibles**

Para la materialización de las plazas de alojamiento en la zona ZB permitidas, se admitirá la tipología singular o de bloque lineal aterrazado de hasta 6 plantas de altura, para un establecimiento con una capacidad alojamiento, que resulta de la capacidad máxima de plazas de alojamiento que establece el planeamiento territorial, que corresponde a 25 plazas/Ha.

Este Plan de Modernización establece la posibilidad de que en su ámbito de actuación se implanten construcciones e instalaciones para la realización de las atracciones del parque temático. De igual manera se permite la construcción de una edificación emblemática que albergue otra clase de servicios lucrativos como restaurante y cafeterías, cuya superficie construida computará dentro del total permitido para la parcela. Todos los parámetros de ordenación quedarán sujetos a lo establecido en la normativa del presente Plan.

#### **c. Usos pormenorizados**

En la P1, el uso principal recreativo, con los usos complementarios terciario, alojamiento turístico y aparcamientos para las ZA y ZB respectivamente.

#### **d. Edificabilidad para las diferentes zonas del ámbito**

Según la zonificación planteada en el presente plan: la edificabilidad para la P1, ZA será de 0,06 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup> y para la ZB de 0,648 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup>. En la zona P2 se plantea una edificabilidad de 0,01. De todo ello se deduce una edificabilidad bruta del sector de 0,13 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup>

#### **e. Coeficiente de homogeneización aplicado para el cálculo del aprovechamiento**

El coeficiente de ponderación general para este sector de suelo urbanizables es de 1,45. Los coeficientes de ponderación para el cálculo de los aprovechamientos específicos son los establecidos en la tabla del siguiente epígrafe.

### **11.2.3 Justificación de los coeficientes de homogeneización para el cálculo del aprovechamiento urbanístico.**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 60 del TRLOTENC, en los sectores de suelo urbanizable y en los ámbitos de suelo urbano, el planeamiento establecerá el aprovechamiento urbanístico global y medio en función de los usos, intensidades, tipologías edificatorias y circunstancias urbanísticas de los terrenos que no estén destinados a viales, zonas verdes y demás dotaciones.





El aprovechamiento urbanístico será el resultado de multiplicar la superficie de las parcelas lucrativas de la misma por la edificabilidad correspondiente, expresada en m<sup>2</sup> de superficie edificable de carácter lucrativo asignada por cada m<sup>2</sup> de suelo, y por el coeficiente de homogeneización, expresándose el resultado en unidades de aprovechamiento. Su cuantía exacta se calcula mediante el procedimiento que se justifica y detalla en la Memoria del PMM, teniendo en cuenta que el aprovechamiento urbanístico medio de este Sector no podrá diferir entre ellos en más del 15% con respecto al resto de sectores del Plan General de Ordenación vigente.

En primer lugar, se procede a calcular los coeficientes de homogeneización específicos de uso y tipología. La ponderación relativa se establece respecto a los usos y tipologías edificatorias resultantes de la ordenación detallada del sector.

#### Coeficiente de localización y situación

Respecto a la situación se trata de cuantificar la relación entre el valor de la localización de las zonas del sector, en función de criterios de mercado, ponderando aquellos que se considere más lucrativo, así como la cercanía a sistemas generales.

No se han reflejado diferencias respecto a la situación, ya que el área de reparto del PGOU vigente es única para este tipo de suelos y que en el PMM en vigor no se aprecian diferentes áreas para el uso de equipamiento estructurante turístico (EET), ni alojamiento turístico, además, se trata de un sector de suelo urbanizable continuo que se encuadra entre la GC-1 y CG-500, colindando con suelo urbano. Asimismo, se puede estimar una tipología de terreno homogénea para el sector.

Por tanto, el valor considerado es el de 1,1 en ambos casos, además, por su cercanía a los sistemas generales viarios, localización a la entrada del núcleo turístico y necesidad de conectar a los servicios generales, además de lo explicado en los párrafos anteriores.

#### Coeficiente de uso global

Mediante este coeficiente se cuantificará el valor del uso preponderante en cada ámbito o sector, que, se considera que conlleva un mayor rendimiento lucrativo. El valor que se podrá asignar a este coeficiente estará 1 y 2.

Tomando como base el Plan General de Ordenación Supletorio de San Bartolomé de Tirajana aprobado inicialmente, en cumplimiento del Acuerdo de COTMAC de fecha 26 de noviembre de 2015, se toma el valor de repercusión de suelo que establece para el uso hotel que es aplicable a una única zona y por tanto válido para el sector SUSO-TU “El Veril”.

Sin embargo, no se encuentra en este mismo documento un valor equiparable para un equipamiento estructurante turístico de uso recreativo, ni es posible realizar un estudio de mercado al no existir los testigos necesarios para obtener un resultado, por lo que para establecer el valor y por tanto el coeficiente de ponderación de usos, se han tomado como referencia las ponencias de valores de los siguientes municipios: Tegui (2005), Adeje (2008) y Tías (2007), elaboradas por las gerencias territoriales de Canarias, las cuales ofrecen una relación de zonas de valor y valores de repercusión que sirven para establecer el coeficiente de ponderación que relaciona el uso hotelero con el uso de equipamiento turístico.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

**Ponencia de valores**

GERENCIA TERRITORIAL DE: CANARIAS - LAS PALMAS  
 PONENCIA DE VALORACIÓN DEL MUNICIPIO DE: TEGUISE

RELACIÓN DE POLÍGONOS

Ponencia de valores: Total  
 Año de aprobación de la ponencia: 2005

RELACIÓN DE ZONAS DE VALOR

Ponencia de valores: Total  
 Año de aprobación de la ponencia: 2005  
 VALORES DE REPERCUSIÓN

Z. Val.	Vivienda	Comercial	Oficinas	Industr.	Turístico	Garajes	Otros2	Otros3	Z. Verde	Equipam.	VALOR UNITARIO Inicial
PR35	460.00	460.00	460.00	460.00	460.00	230.00	368.00	276.00	46.00	345.00	82.80
PR35A	460.00	460.00	460.00	460.00	460.00	230.00	368.00	276.00	46.00	345.00	69.00
PR39	330.00	330.00	330.00	330.00	330.00	165.00	264.00	198.00	33.00	247.50	59.40
PR40	304.50	304.50	304.50	304.50	304.50	152.25	243.60	182.20	30.45	228.38	63.94
PR45	190.00	190.00	190.00	190.00	190.00	95.00	152.00	114.00	19.00	142.50	34.20
R20	1258.00	1258.00	1258.00	630.00	1258.00	629.00	1006.40	754.80	125.80	943.50	
R23	1058.00	1058.00	1058.00	630.00	1058.00	529.00	846.40	634.80	105.80	793.50	
R25	938.00	938.00	938.00	630.00	938.00	469.00	750.40	562.80	93.80	703.50	
R30	678.00	678.00	678.00	630.00	678.00	339.00	542.40	406.80	67.80	508.50	
R35	460.00	460.00	460.00	460.00	460.00	230.00	368.00	276.00	46.00	345.00	
R37	385.00	385.00	385.00	385.00	385.00	192.50	308.00	231.00	38.50	288.75	
R39	330.00	330.00	330.00	330.00	330.00	165.00	264.00	198.00	33.00	247.50	
R40	304.50	304.50	304.50	304.50	304.50	152.25	243.20	182.70	30.45	228.38	
R41	280.00	280.00	280.00	280.00	280.00	140.00	224.00	168.00	28.00	210.00	
R42	255.00	255.00	255.00	255.00	255.00	127.50	204.00	153.00	25.50	191.25	
R43	230.00	230.00	230.00	230.00	230.00	115.00	184.00	138.00	23.00	172.50	
R44	210.00	210.00	210.00	210.00	210.00	105.00	168.00	126.00	21.00	157.50	
R45	190.00	190.00	190.00	190.00	190.00	95.00	152.00	114.00	19.00	142.50	
R46	175.00	175.00	175.00	175.00	175.00	87.50	140.00	105.00	17.50	131.25	
R47	160.00	160.00	160.00	160.00	160.00	80.00	128.00	96.00	16.00	120.00	
R48	145.00	145.00	145.00	145.00	145.00	72.50	116.00	87.00	14.50	108.75	
R49	130.00	130.00	130.00	130.00	130.00	65.00	104.00	78.00	13.00	97.50	
R50	115.50	115.50	115.50	115.50	115.50	57.75	92.40	69.30	11.55	86.63	
R56	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	42.00	42.00	42.00	5.00	37.50	



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

**Ponencia de valores**

GERENCIA TERRITORIAL DE: CANARIAS - LAS PALMAS  
 PONENCIA DE VALORACIÓN DEL MUNICIPIO DE: TIAS

RELACIÓN DE POLÍGONOS

Ponencia de valores: Total  
 Año de aprobación de la ponencia: 2007

RELACIÓN DE ZONAS DE VALOR

Ponencia de valores: Total  
 Año de aprobación de la ponencia: 2007

• VALORES DE REPERCUSIÓN

Z.Val.	Vivienda	Comercial	Oficinas	Industr.	Turístico	Garajes	Otros2	Otros3	Z.Verde	Equipam.	VALOR UNITARIO Inicial	REDUCCIÓN UA	REDUCCIÓN NU
PR23	1383.00	1633.00	1383.00	882.00	1383.00	207.45	362.00		138.30	1037.25	25.00		0.80
PR27	1088.00	1088.00	1088.00	882.00	1088.00	163.20	362.00		108.80	816.00	25.00		0.80
R18	1833.00	1833.00	1833.00	882.00	1833.00	274.95	362.00		183.30	1374.75		0.60	0.80
R23	1383.00	1633.00	1308.00	882.00	1308.00	196.20	362.00		130.80	981.00		0.60	0.80
R23C	1383.00	2058.00	1308.00	882.00	1308.00	196.20	362.00		138.30	1037.25		0.60	0.80
R27	1088.00	1088.00	1088.00	882.00	1088.00	163.20	362.00		108.80	816.00		0.60	0.80

Ponencia de valores: Parcial  
 Año de aprobación de la ponencia: 2012

• VALORES DE REPERCUSIÓN

Z.Val.	Vivienda	Comercial	Oficinas	Industr.	Turístico	Garajes	Otros2	Otros3	Z.Verde	Equipam.	VALOR UNITARIO Inicial	REDUCCIÓN UA	REDUCCIÓN NU
R23	1383.00	1383.00	1383.00	882.00	1383.00	207.45	207.45		138.30	1037.25		0.60	0.80

• VALORES UNITARIOS

Z.Val.	Val.Uni.	Z.Verde	Equipam.	Inicial	REDUCCIÓN UA	REDUCCIÓN NU
U46	58.00				0.60	0.80





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Ponencia de valores

GERENCIA TERRITORIAL DE: S. C. TENERIFE  
PONENCIA DE VALORACIÓN DEL MUNICIPIO DE: ADEJE

RELACIÓN DE POLÍGONOS

Ponencia de valores: Total  
Año de aprobación de la ponencia: 2008

POL	Denominación	MBC	Importe MBC	MSR	Importe MSR	G+B	G+B/UNI	VUB	Importe VUB	VRB	Importe VRB
001	TIJOCO-TAUCHO-LOS MENORES	1	700.00	3	800.00	1.50	1.40			R32	116.00
002	PP HOYA GRANDE	1	700.00	3	800.00	1.50	1.40	U48	40.00	R35	600.00
003	CALLAO SALVAJE	1	700.00	3	800.00	1.50	1.40			R38	450.00
004	CASCO-EL GALBÓN	1	700.00	3	800.00	1.50	1.40			R44	281.00
005	CAMPO DEL GOLF	1	700.00	3	800.00	1.50	1.00			R25	1200.00
006	COSTA ADEJE-SAN EUGENIO	1	700.00	3	800.00	1.50	1.40			R33	700.00

RELACIÓN DE ZONAS DE VALOR

Ponencia de valores: Total  
Año de aprobación de la ponencia: 2008  
\* VALORES DE REPERCUSIÓN

Z. Val.	Vivienda	Comercial	Oficinas	Industri.	Turístico	Garajes	Otros2	Otros3	Z. Verde	Equipam.	VALOR UNITARIO Inicial	REDUCCIÓN UA	REDUCCIÓN NU
PR35	600.00	600.00	600.00	600.00	600.00	90.00	170.00		60.00	450.00	0.00		0.80
PR46	231.00	231.00	231.00	231.00	231.00	50.00	170.00		50.00	173.25	0.00		0.80
R25	1200.00	1200.00	1200.00	1200.00	1200.00	180.00	170.00		120.00	900.00		0.60	0.80
R28	990.00	990.00	990.00	990.00	990.00	148.50	170.00		99.00	742.50		0.60	0.80
R31	800.00	800.00	800.00	150.00	800.00	120.00	170.00		80.00	600.00		0.60	0.80
R33	700.00	700.00	700.00	700.00	700.00	105.00	170.00		70.00	525.00		0.60	0.80
R35	600.00	600.00	600.00	600.00	600.00	90.00	170.00		60.00	450.00		0.60	0.80
R38	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	67.50	170.00		50.00	337.50		0.60	0.80
R40	391.00	391.00	391.00	391.00	391.00	58.65	170.00		50.00	293.25		0.60	0.80
R42	333.00	333.00	333.00	333.00	333.00	50.00	170.00		33.30	249.75		0.60	0.80
R44	281.00	281.00	281.00	281.00	281.00	42.15	170.00		28.10	210.75		0.60	0.80
R46	231.00	231.00	231.00	231.00	231.00	50.00	170.00		50.00	173.25		0.60	0.80
R48	191.00	191.00	191.00	191.00	191.00	50.00	170.00		50.00	143.25		0.60	0.80
R50	153.00	153.00	153.00	153.00	153.00	50.00			50.00	114.75		0.60	0.80
R52	116.00	116.00	116.00	116.00	116.00	40.00	170.00		11.60	87.00		0.60	0.80
R54	85.00	85.00	85.00	85.00	85.00	40.00			25.00	50.00		0.60	0.80

\* VALORES UNITARIOS

Z. Val.	Val. Unit.	Z. Verde	Equipam.	Inicial	REDUCCIÓN UA	REDUCCIÓN NU
U48	40.00	4.00	30.00		0.60	0.80
U52	19.00				0.60	0.80

En ellas se comprueba, que tomando el equipamiento como la unidad ya que se trata del uso predominante del sector, los VRS turísticos equivale a un coeficiente de 1,33.

Al aplicarlo en este caso se obtiene que:

$$1.071,42 \text{ €/m}^2 / 1,33 = 805,58 \text{ €/m}^2$$

Coeficiente de intensidad y tipología

Mediante este coeficiente se cuantificará la relación de valor entre la intensidad prevista para cada uso pormenorizado lucrativo y tipología edificatoria prevista en el sector y la intensidad del uso pormenorizado lucrativo y tipología edificatoria que tenga asignada la mayor intensidad del ámbito o sector. Este coeficiente estará 1 y 1,5.



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

Como se puede apreciar en el plano de tipologías edificatorias, se establece en este plan que en ambas zonas coincide en una tipología edificatoria singular, mayorada respecto a la unidad por esta singularidad y calidad. Se establece por tanto un coeficiente en 1,1.

Coeficientes de homogenización específicos

Por tanto y teniendo en cuenta lo anterior, se establecen los siguientes coeficientes:

	Zona a	Zona b
<b>Uso Global</b>	<b>Turístico/EET</b>	<b>Turístico/EET</b>
<b>Uso complementario</b>		<b>Alojamiento turístico, comercial y aparcamiento en superficie.</b>
<b>Coeficiente situación (I)</b>	1,1	1,1
<b>Coeficiente uso</b>	1,0	1,3
<b>Coeficiente tipología</b>	1,1	1,1
<b>Coeficiente homog</b>	1,21	1,57

Para calcular el aprovechamiento urbanístico específico de cada zona se aplica lo siguiente:

Aprovechamiento urbanístico= superficie x coeficiente de edificabilidad x coeficiente homogenización

	Zona a	Zona b
<b>Superficie (m<sup>2</sup>s)</b>	140.372	24.259
<b>Coeficiente de edificabilidad (m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>)</b>	0,06	0,65
<b>Edificabilidad (m<sup>2</sup>c)</b>	8.500	15.727
<b>Coeficiente homog</b>	1,21	1,57
<b>aprovechamiento (UA)</b>	10.285	24.738,57





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

<b>am específico</b>	0,07	1,02
----------------------	------	------

\*Se ha ajustado a dos decimales en la tabla, si bien, los cálculos se realiza con cuatro

Por tanto el aprovechamiento medio específico se corresponde con dividir al aprovechamiento urbanístico por la superficie de la zona.

	<b>Zona a</b>	<b>Zona b</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Superficie</b>	140.119	24.259	179.448
<b>Coefficiente de edificabilidad</b>	0,06	0,65	0,14
<b>Edificabilidad</b>	8.500	15.727	24.227
<b>Coefficiente homog</b>	1,21	1,57	1,45
<b>Aprovechamiento (UA)</b>	10.285	24.738,57	35.023,57
<b>Aprovechamiento medio</b>	0,07	1,02	0,196

Se establece un aprovechamiento medio general de 0,196 UAL/ m<sup>2</sup> para el sector de suelo urbanizable.

Este dato se ha calculado de la suma ponderada de los aprovechamientos específicos.

Además, se realiza el cálculo partiendo de las áreas de reparto definidas en el anexo áreas de reparto del PGO en vigor.

En tanto el cálculo del aprovechamiento lucrativo de cada tipología por cada área de reparto, se realiza atendiendo a la superficie de parcela de cada tipología, el coeficiente de edificabilidad y el coeficiente de ponderación de la tipología con respecto a la característica, debemos calcular el coeficiente de ponderación.

El sistema de cálculo es el establecido en el anexo de áreas de reparto del PGO, lo que implica el considerar para este suelo, los usos globales y un coeficiente de mayoración por gastos de gestión y financieros que incorpore elementos de riesgo en la inversión.

El coeficiente se ha calculado según el valor del suelo, el costo de la urbanización y edificación y el coeficiente de mayoración explicado en el párrafo anterior, para obtener el beneficio, pero



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

utilizando como base los costos que se presumían en el PGO en vigor. En este sentido se toma como base los valores del sector nº25 cuyo coeficiente es igual a la unidad. A partir de estos cálculos se establece para el sector de suelo que nos ocupa un coeficiente de ponderación de 1,45.

Finalmente se calcula el aprovechamiento tipo, que será el aprovechamiento lucrativo dividido entre la superficie.

En el anexo de áreas de reparto del PGO en vigor, se establecen los aprovechamientos tipos, que según lo previsto en la DT Segunda del TROLENC, se hacen coincidir con los aprovechamientos medios.

Para la verificación del cumplimiento del aprovechamiento que se asigna y teniendo en cuenta la clasificación y categorización del suelo que nos ocupa, se ha partido de las áreas de reparto del apartado C) del citado anexo, denominada “Suelo urbanizable”.

Tal y como ya se justificó en la presente memoria, de lo expuesto se concluye que el aprovechamiento medio de las áreas de reparto es 0,2130 y de los suelos con uso comparable 0,2005.

En esta alternativa la edificabilidad bruta es de 0,1281m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y el aprovechamiento del suelo urbanizable es 0,196 UAL/ m<sup>2</sup> lo que se está dentro del 15% del aprovechamiento medio de referencia calculado.

Según lo dispuesto en el artículo 71 del TR LOTENC, el establecimiento de la ordenación pormenorizada de un suelo urbanizable determina ceder obligatoria y gratuitamente al ayuntamiento, en parcelas urbanizadas, la superficie de suelo precisa para materializar el 10% del aprovechamiento del sector, como participación de la comunidad en las plusvalías. Por tanto, el aprovechamiento del sector SUSO-TU “El Veril” correspondiente al ayuntamiento por cesión gratuita asciende a la cantidad de 3.502,36 UA, debiendo en parcelas ya urbanizado, o en su caso, sustituirse por el abono en dinero al Ayuntamiento de una cantidad que, en ningún caso será inferior al valor de mercado.

#### 11.2.4 Descripción de las infraestructuras de los servicios urbanos.

##### 11.2.4.1 Red de abastecimiento.

La disposición de la zona de estudio exige la tipología de una red mallada, con alguna formación ramificada; independiente a la red de riego.

Se conectará a la red existente en el punto indicado en el plano

, esta conexión deberá incluir una “unidad de control”, que contendrá los elementos necesarios para el control del suministro a toda la parcela, siendo éstos elementos contador, válvulas, válvula reguladora de presión, y una unidad remota para la incorporación de dicha unidad de control al telemando del servicio municipal.





Se han colocado hidrantes a lo largo de la parcela de forma que la separación máxima entre ellos sea de 200 metros, además se han dispuesto válvulas de desagüe y se han hecho refuerzos de la tubería en los cruces con hormigón, todo ello en cumplimiento de la normativa vigente.

#### 11.2.4.1.1 **Conducciones.**

Las tuberías que se emplearán en las redes de abastecimiento serán, las siguientes:

- Fundición dúctil, tipo k-9, con unión por copa con junta elástica flexible.
- Polietileno de alta densidad. PE-100
- Policloruro de vinilo de junta elástica (PVC-U).

El diámetro mínimo a utilizar en conducciones de fundición dúctil es de 80 mm, mientras que en las de PE y PVC-U será de 63-50mm.

#### 11.2.4.1.2 **Piezas especiales.**

Se considerarán piezas especiales a todos aquellos elementos, que intercalados o acoplados a las tuberías o sus uniones, constituyen el conjunto de la red, permitiendo dar continuidad a la conducción, mediante cambios de sección y dirección, derivaciones o empalmes (codos, uniones, tes, conos de reducción, etc.).

Su presión nominal de trabajo será la misma que la de la conducción a la que van a estar unidas.

Los accesorios de fundición dúctil cumplirán la norma UNE-EN-545.

Los accesorios con unión por copa, llevarán junta mecánica o express. Los terminales bridas cumplirán la norma UNE-EN 1092-2 (ISO 2531), en cuanto a las dimensiones de las bridas, y para una presión nominal de 16 bar. Para diámetros iguales o inferiores a 300 mm, las bridas serán orientables.

Los accesorios para tubería de diámetro nominal 60 o equivalente, llevarán bridas normalizadas de diámetro 65.

Los accesorios mecánicos de latón que se empleen en las conducciones de polietileno, deberán haber sido fabricados de acuerdo a la norma DIN 8076, y tendrán que cumplir los ensayos recogidos en las normas UNE 53405, 53407 y 53408.

No se podrá emplear accesorios mecánicos de polietileno o cualquier otro material plástico.

#### 11.2.4.1.3 **Disposición de conductos.**

Se deberá procurar en todo momento que las redes se instalen bajo o en zonas verdes paralelas a caminos, senderos y zonas accesibles.

En el primer caso, las conducciones se instalarán a una profundidad tal, que su generatriz superior esté como mínimo a 25 cm de la rasante de los caminos, senderos o viales. En el segundo caso, la generatriz superior estará a una profundidad de 10 cm de la rasante.







Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

La separación de las conducciones a la línea de fachada, será como mínimo, de 1 metro de longitud.

Cuando las conducciones de PE o PVC-U hayan de instalarse en cruces de calzada, o paso de vehículos, se instalarán en el interior de una canalización de protección. El diámetro de la misma será de dos veces el diámetro de la conducción que contendrá, y como mínimo, de 110 milímetros.

En los cruces de viales de carga, la generatriz superior de la canalización de protección estará a una profundidad mínima de 50 centímetros, y totalmente recubierta con hormigón en masa hasta 6 cm de la rasante del pavimento.

#### 11.2.4.2 Red de saneamiento.

Se proyecta la red de saneamiento como un sistema separativo. Para su diseño se han seguido los criterios propuestos por la normativa vigente. El presente sector no recoge aguas residuales provenientes de “cuencas” aguas arriba, por lo que se desarrollará una red general por el borde de la parcela que conducirá el caudal hasta el punto de desagüe.

Como se ha comentado, la red de saneamiento proyectada es de tipo separativo, y en base a ello, los criterios adoptados para establecer los caudales de cálculo a considerar para el diseño de la red principal de recogida de aguas negras, han sido los siguientes:

A efecto de determinar el caudal de aguas residuales, se considerará un 95% de recuperación del caudal medio de abastecimiento.

Las aportaciones a la red se realizarán a través de redes secundarias que desembocan en pozos de registro, situados en calzada, separados un máximo de 50 metros.

La red proyectada se conectará con el punto de conexión mediante gravedad.

##### 11.2.4.2.1 Conducciones.

Las tuberías que se emplearán en la red de saneamiento será:

- En acometidas se utilizará exclusivamente el PVC color teja corrugado, excepto para diámetros superiores a 500 mm, en cuyo caso se podrá recurrir al poliéster.
- Las tuberías de los colectores serán siempre de sección circular con sus extremos cortados en sección perpendicular a su eje longitudinal.
- Los tubos deberán presentar interiormente una superficie regular y lisa, sin protuberancias ni deformaciones. Estarán exentos de fisuras, granos y presentarán una distribución uniforme de color.
- Deberán ser estancas la totalidad de las conducciones, acometidas, pozos de registro e instalaciones de todas aquellas redes que transporten aguas residuales.

Teniendo en cuenta que en la información aportada por Canaragua, existe un colector de saneamiento que atraviesa el sector, es necesario que se tenga presente en el proyecto de urbanización y diseño de las intervenciones, si es compatible su mantenimiento o por el contrario

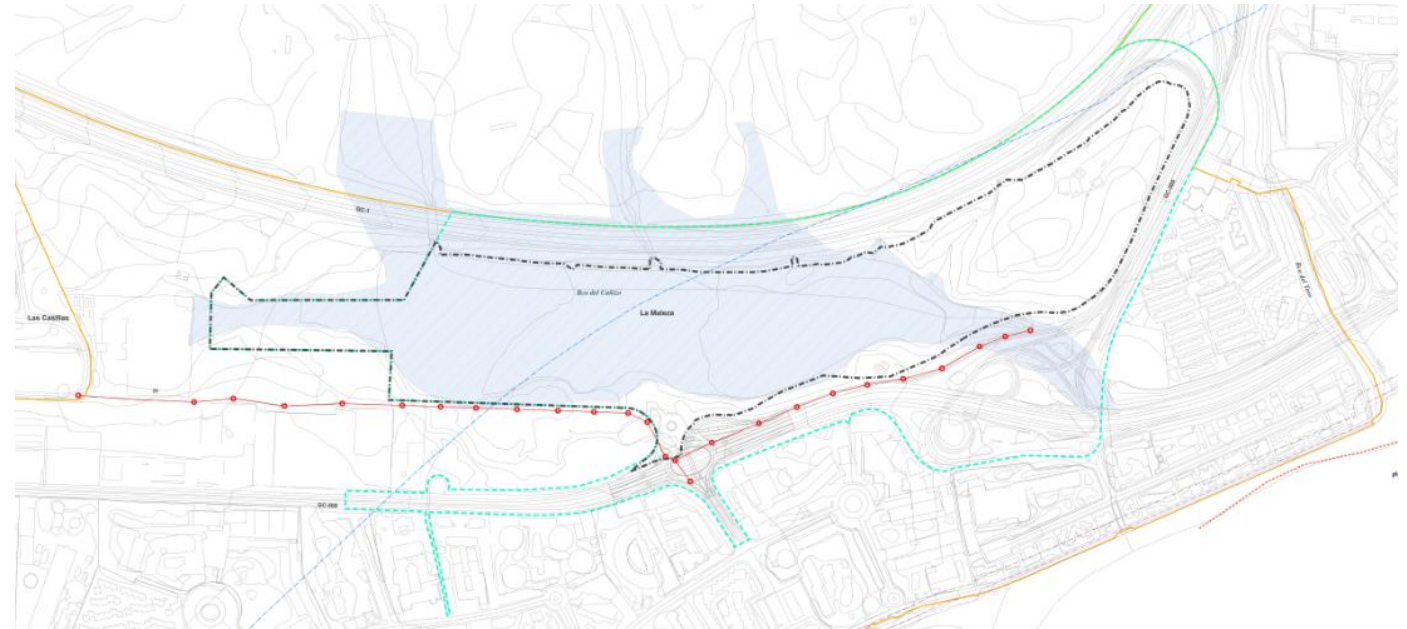




Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

se debe proceder a su traslado, cumpliendo en este caso las disposiciones legales y de gestión en cuanto a su diseño y asunción de costes.

Para el caso de que se deba realizar el traslado se aporta un esquema orientativo de la futura ubicación del colector y una valoración económica orientativa de la posible obra. Todo ello en cumplimiento del artículo 55 del Reglamento de Planeamiento.



Se estima que los costes aproximados es de 495.080 €, teniendo en cuenta el volumen de tierra en zanja, el colector, pozos de registro y sus accesorios, tal y como se muestra en el esquema.

#### 11.2.4.2.2 **Dimensiones y diámetros.**

Los tubos se clasifican por su diámetro nominal y por su espesor de pared según la tabla siguiente (con rigidez circunferencial SN-8):

- Los diámetros exteriores de los tubos se ajustarán a los valores expresados en la tabla anterior.
- Se establece en 315 milímetros, el diámetro mínimo en los colectores de saneamiento.
- En las acometidas, el diámetro mínimo a utilizar será de 250 mm.

#### 11.2.4.2.3 **Pendientes mínimas y velocidades máximas.**

A efectos del cálculo de las redes de saneamiento se establecen las siguientes pendientes mínimas y las velocidades máximas admitidas.

La velocidad mínima permitida es de 0'5 metros/segundo, mientras que el valor máximo es de 3'5 metros/segundo.



En ningún caso, la velocidad mínima admisible será condicionante para la elección de una conducción por debajo de los diámetros mínimos establecidos anteriormente.

#### **11.2.4.2.4 Disposición de conductos.**

Los colectores de saneamiento deberán situarse bajo calzada, siempre que ésta exista, o en su defecto, en terrenos que sean accesibles de forma permanente.

La separación entre los colectores de saneamiento y los restantes servicios, entre generatrices exteriores, será como mínimo:

- 1'50 m en proyección horizontal longitudinal
- 1'00 m en cruzamiento en el plano vertical

En todo caso las conducciones de otros servicios deberán separarse lo suficiente como para permitir la ubicación de los pozos de registro de saneamiento. Ninguna conducción de otro servicio podrá incidir con un pozo de registro.

La profundidad del colector será tal que permita en la mayor medida posible evacuar las aguas residuales de las propiedades servidas, sin que éstas tengan que recurrir a bombeos; siendo la profundidad mínima permitida contado a partir de la generatriz superior del tubular la de 1'20 metros.

Para reducir los riesgos de entrada de agua residual por retroceso en las propiedades servidas en el caso de que éstas desagüen por gravedad, la clave del colector deberá situarse 50 cm, como mínimo por debajo de la cota de recogida de aguas residuales.

Una vez ejecutadas las redes, éstas deberán ser sometidas a los ensayos pertinentes, que en éste caso serán los que se contemplan en los Pliegos de Prescripciones para tuberías de Saneamiento del MOPU de 1986.

Prueba de estanqueidad mediante el llenado de los colectores por tramos antes del relleno de la zanja con agua de obra y comprobándose que, tras el llenado total del tramo y del pozo aguas arriba del tramo y durante 30 minutos no ha habido pérdida de agua.

#### **11.2.4.3 Red de pluviales y drenaje.**

Se proyecta la red de pluviales como un sistema separativo de forma que las aguas procedentes de lluvia son recogidas por las cubiertas, caminos, senderos y otros elementos impermeables del sector evacuándose hacia la red proyectada, conduciendo esta las aguas captadas hasta la canalización del barranco que linda en el norte con la propiedad.

En todo caso, las redes de pluviales deberán verter a cauces de capacidad suficiente. Las red diseñada evita concentrar en una salida grandes áreas de recogida de agua, evitando así posibles erosiones a la hora de verter al cauce público.

Se plantea una red de pluviales formada por varios ramales, que vierten directamente a la canalización, recogiendo las aguas de escorrentía a través de imbornales y conectados todos ellos a cada pozo de registro mediante tuberías de PVC, con diámetros variables. La obra de fábrica del imbornal se realizará con hormigón en masa, tipo HM-20, encofrado in situ. La





superficie interior será perfectamente estanca, no permitiéndose que el agua pueda infiltrarse al terreno en lugar de ir a parar a la red de pluviales.

Las aguas de escorrentía que se produzcan en los espacios impermeables de las Zonas Verdes se evacuarán mediante rejillas de fundición del tipo C-250, de encadenado metálico de 750mm x 300 mm, colocada transversalmente en canal de hormigón de 25 cm x 40 cm de Hm-20 o similar.

Asimismo, cada zona tiene al menos una acometida hacia la red de captación con el fin de evacuar las aguas de lluvia de las cubiertas y terrazas. Las acometidas a parcela, se dispondrán con arquetas de 50 x 50 cm, conectadas a los pozos mediante tubería de idénticas características que los imbornales de canal.

La red primaria se proyecta con tuberías de PVC con DN-400-DN-800, según las necesidades hidráulicas de la red en cada punto.

Las redes constan de pozos de registro con una separación máxima de 50 m.

#### **11.2.4.4 Red de riego.**

Se proyecta la red de riego independiente a la red de abastecimiento, dicha red es de tipo ramificada. Inicialmente se conectará a la red de abastecimiento, en tanto en cuanto se desarrolle una red de aguas depuradas que sea capaz de abastecer el caudal total demandado por el sector.

La red principal que discurre por la calzada y senderos se diseña con tubería de PE y/o PVC-U PN-12 atm DN-63mm a DN-100 mm.

#### **11.2.4.5 Red de telecomunicaciones.**

La red de telecomunicaciones que se implante en el ámbito de actuación deberá cumplir con la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones.

El punto de partida y conexión es el señalado en el plano correspondiente, este punto se ubica en la plaza de acceso al nuevo equipamiento. Desde los puntos de conexión se realizará una red hasta la centralización de telecomunicaciones del equipamiento estructurante que estará ubicada en el edificio principal de la entrada.

A partir de éste punto y de forma interna se distribuye a toda la parcela.

#### **11.2.4.6 Red de alumbrado público**

Todo el alumbrado público empleado para las zonas exteriores al nuevo equipamiento será alumbrado LED autónomo mediante placas solares.

El empleo de iluminación urbana mediante led y placas solares conlleva una importante mejora para el medio ambiente, y un gran ahorro energético; todo ello es más evidente si se tiene en cuenta la ubicación y el clima reinante en el ámbito de actuación.

Una luminaria solar es un dispositivo de iluminación compuesto por una lámpara de LED, un panel solar fotovoltaico, y una batería recargable. Las luminarias solares para alumbrado público pueden



tener la lámpara, panel solar y batería integrados en una sola unidad; como es el caso de la iluminación propuesta para las zonas verdes.

Las luminarias solares se recargan durante el día, y automáticamente se encienden al anochecer y permanecen iluminados durante la noche.

Elementos de una instalación de iluminación por energía solar:

- Báculo y luminaria.
- Paneles fotovoltaicos: cuyo objetivo es captar la luz solar y producir energía eléctrica.
- Baterías o banco de baterías: Serían baterías de ciclo profundo.
- Controlador de carga: Elemento para regular el voltaje que nuestro panel genera durante las horas de sol del día, manteniendo un flujo voltaje constante y protege las baterías cuando ya estas llegaron al 100% de su capacidad de carga.
- Inversor de corriente: este instrumento se encarga de convertir la corriente directa que es la que generan los paneles fotovoltaicos y también la que almacenan las baterías en corriente alterna.

#### 11.2.4.6.1 **Modelo proyectado para zonas verdes**

- La columna cilíndrica de 6 metros.
- El soporte solar integra el panel con un sistema de cogidas de alta seguridad y resistencia a vientos de hasta 140 km/h que permite la orientación correcta del panel es de forma extraplana que oculta sus cables dando mayor valor al mobiliario urbano.
- Regulación y control a 10A. Tensión del sistema 24V.
- En el panel solar de alta eficiencia desde 100Wp a 280Wp.
- Las baterías de larga vida sin mantenimiento, desde 100ah a 300ah están situadas en arquetas subterráneas oculta por tierra o cemento.
- Equipos LED y luminarias están diseñadas para el exterior con un perfil de aluminio y cristal Grado de protección: IP65. Fuente de luz: LED de alta potencia desde 30W hasta 60W. Grado de protección: IP65. Eficiencia de luz: 110 lm/W. Vida útil:  $\geq 50000$ hrs.

#### 11.2.4.6.2 **Modelo proyectado para viales y plaza**

Modelo de 7 metros el punto de luz con doble brazo de luminarias LED, para zonas de carretera en rotondas, plazas, además de otras zonas que requieran la iluminación doble, en avenidas y aparcamientos. Tienen variedad de luminarias y de potencias.

- La columna troncocónica de 7m a los puntos de luz. Permite colocar dos brazos en posición paralela o indistintamente.
- El soporte solar integra el panel con un sistema de cogidas de alta seguridad y resistencia a vientos de hasta 140 km/h que permite la orientación correcta del panel es de forma extraplana que oculta sus cables dando mayor valor al mobiliario urbano.
- En el panel solar de alta eficiencia de 280Wp a 300Wp.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

- Las baterías de larga vida sin mantenimiento, 2 unidades de 150ah se pueden situar en distintas posiciones exteriores y ocultas en arquetas subterráneas.
- Regulación y control a 20A. Tensión del sistema 24V.
- Los equipos LED y luminarias, desde 35W a 50W y 60W. Fuente de luz: LED de alta potencia. Grado de protección: IP65. Eficiencia de luz: 110 lm/W. Vida útil:  $\geq 50000$ hrs.

#### 11.2.4.7 Red de energía eléctrica

El nuevo equipamiento estructurante tiene una previsión de carga aproximada de 4 Mw, lo que supone suministrar en Alta Tensión e interconectar una serie de estaciones transformadas, a partir de las cuales se distribuye a la parcela.

El punto de conexión estará señalado en el plano correspondiente, y desde ahí se conectará con un circuito de estaciones transformadoras distribuidas en anillo. Se prevén la instalación de entre 4 y 5 estaciones interconectadas en anillo, estaciones de 20kv – 2 trafos 630kva; a partir de los cuales se distribuirá en baja o en media al resto de las instalaciones del nuevo equipamiento.

#### 11.2.4.8 Infraestructura de gestión de residuos

Debido a la envergadura del nuevo equipamiento será necesaria la creación de un punto limpio para la gestión de residuos, punto limpio que estará ubicado en unas instalaciones anexas a la entrada de forma que tengan acceso directo para carga y descarga.

El punto limpio será la infraestructura prevista para la recogida, y separación selectiva de todos los residuos producidos.

Cada instalación del nuevo equipamiento realiza su propia separación selectiva, de forma que luego es trasladada al punto limpio donde se almacena para que posteriormente una empresa externa especializada se encargue de la carga, transporte y vertido de la misma en el gestor autorizado.

Cada tipo de vertido se almacena en contenedores previstos para ello; contenedores estancos, y protegidos del exterior.

Los residuos no peligrosos se destinarán:

- Escombros: a vertederos inertes
- Poda y jardinería: planta de compostaje
- Maderas, chatarras: planta de reciclado
- Residuos sólidos urbanos: a vertederos o incineración.

Los residuos peligrosos se destinarán a una planta de tratamiento específico especializada en la gestión de este tipo de residuos.

#### 11.2.5 Justificación de la programación temporal de la gestión y ejecución.

Las obras de urbanización se programan en única etapa en un año de duración. La descripción de la esta es la siguiente:



Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

- Redacción del convenio de gestión concertada y el proyecto de urbanización en el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor del presente PMM.
- La ejecución tiene una duración total de 1 año, a contar desde la aprobación del correspondiente proyecto de urbanización, que desarrollará la urbanización en su totalidad.
- Se establece, asimismo un plazo máximo de cuatro años desde la recepción de la urbanización para la solicitud de licencias de edificación.

Las obras de edificación se realizarán en dos etapas:

- Primera etapa: parque temático con un plazo de ejecución de 2 años, dentro del primer cuatrienio.
- Segunda etapa: establecimiento de alojamiento turístico en un plazo de 4 años desde finalización de la primera etapa.

### **Sistema de ejecución y previsión de conservación**

El sistema será de ejecución privada, adoptando uno de los sistemas de ejecución privada establecidos en TROLTENC, o el que lo sustituya.

La conservación de la urbanización hasta que sea recibida por el ayuntamiento será obligación del promotor.





### 11.2.6 Cuadro resumen de la cuantificación de los parámetros urbanísticos.

SUP. SECTOR (M <sup>2</sup> )	PARCELAS	ZONIFICACIÓN	USO GLOBAL/PPAL	SUPERFICIE (M <sup>2</sup> )	SUP EDIFICABLE (M <sup>2</sup> )	SUP. EDIF. LUCRATIVA (M <sup>2</sup> )	EDIFICABILIDAD (M <sup>2</sup> / M <sup>2</sup> )	EDIF. LUCRATIVA (M <sup>2</sup> / M <sup>2</sup> )
179.448	P1	Za	Turístico/EET	140.119	8.500	24.227	0,060	0,135
		Zb	Turístico/EET	24.259	15.727		0,648	
	P2	-	Comunitario/EL y Social	9.395	130		0,014	
	P3	-	Comunitario/EL	3.005	30		0,001	
	<b>TOTAL</b>	-	<b>TURÍSTICO/EET</b>	<b>176.778</b>	<b>24.387</b>		<b>0,136</b>	

SUP SECTOR (M <sup>2</sup> )	PARCELAS	ZONIFICACIÓN	RESERVAS DE SUELO			COEF. HOMOGENEIZACIÓN	AML (UAM/ M <sup>2</sup> )	Nº PLANTAS MAX.	ALTURA MAX. EDIFICADA (M)
			ESPACIO LIBRE (M <sup>2</sup> )	DOTACIÓN (M <sup>2</sup> )	EQUIPAMIENTO (M <sup>2</sup> )				
179.448	P1	Za	-	-	-	1,45	0,196	3	13,5
		Zb	-	-	-			6	25
	P2	-	9.395	130	-			3	13,5
	P3	-	3.005	30	-			1	5
	<b>TOTAL</b>	-	12.400	160	Es el uso ppal			-	-

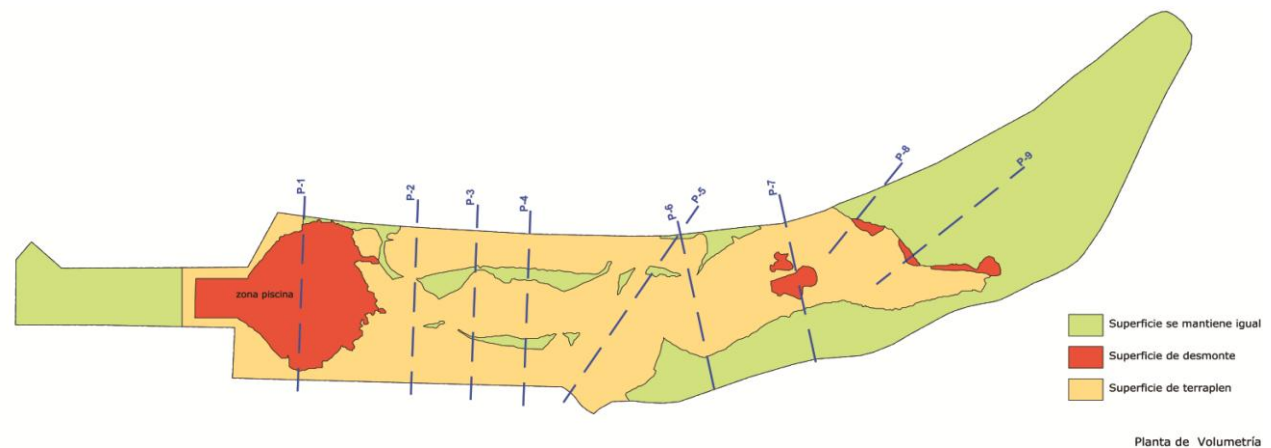




### 11.2.7 Adecuación a la topografía.

El ámbito de actuación en “El Veril” se extiende longitudinalmente a lo largo de una parcela de geometría irregular entre el nudo de acceso a las Burras y la zona de Bellavista. Situado entre dos vías de importancia, sus límites lo constituyen la autopista GC-1. y la Carretera GC-500, con un desarrollo transversal máximo de aproximadamente 295 m.

El ámbito pertenece al área conocida como Barranco de La Maleza, situado en un área vacante que constituye una depresión geográfica muy deteriorada entre las dos vías, y acumula agua de retroceso cuando el barranco encuentra dificultades de evacuación, actuando como depósito natural de sus descargas hídricas, aunque no siempre es suficiente.



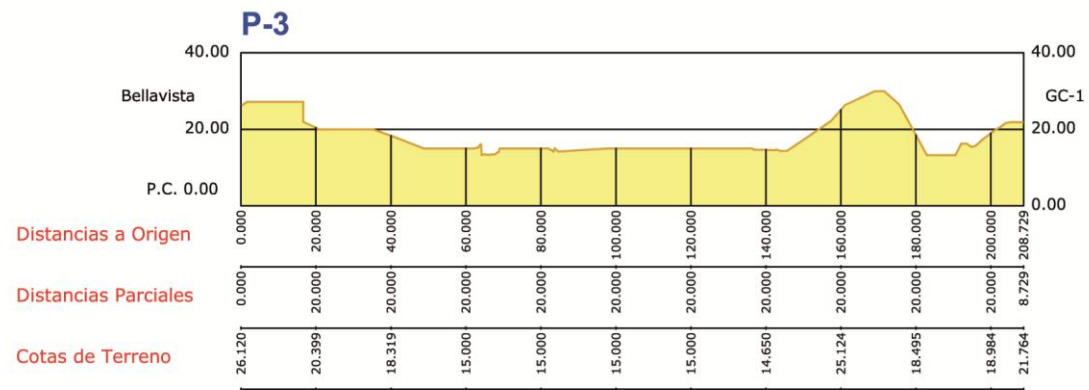
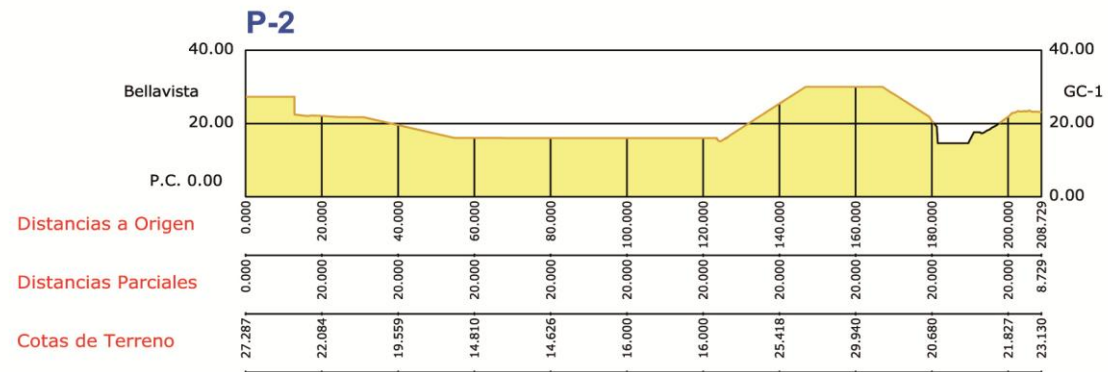
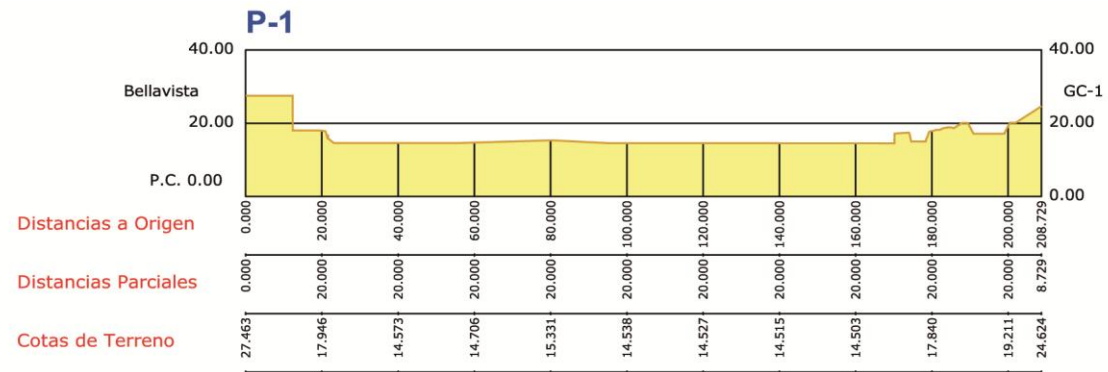
Planta general de la parcela. Navegador de secciones al terreno. Líneas de corte marcadas en color azul.

A continuación se muestran diferentes perfiles transversales de los principales puntos topográficos teniendo en cuenta las superficies de desmonte y terraplen:



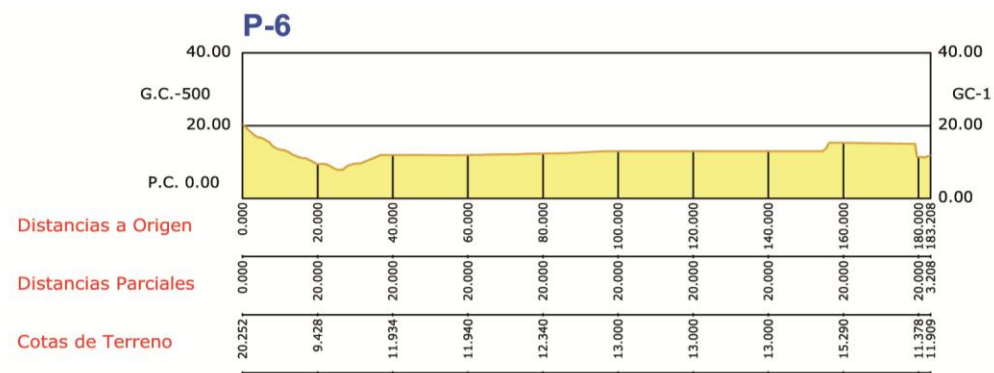
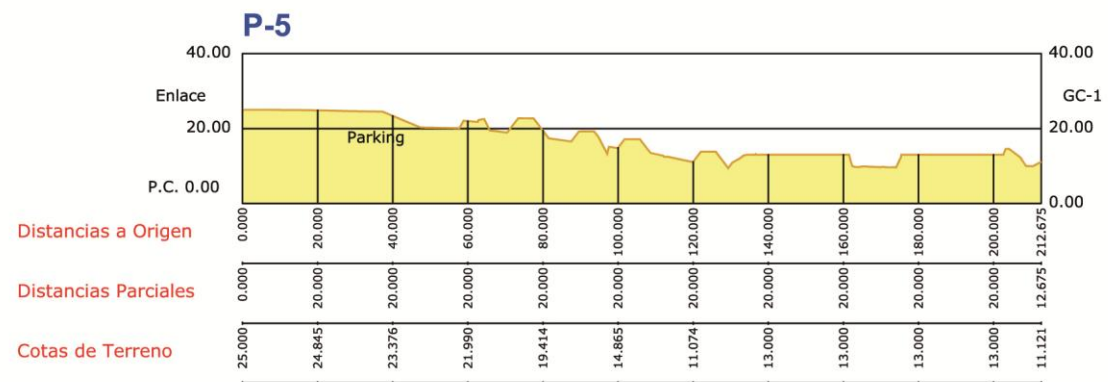
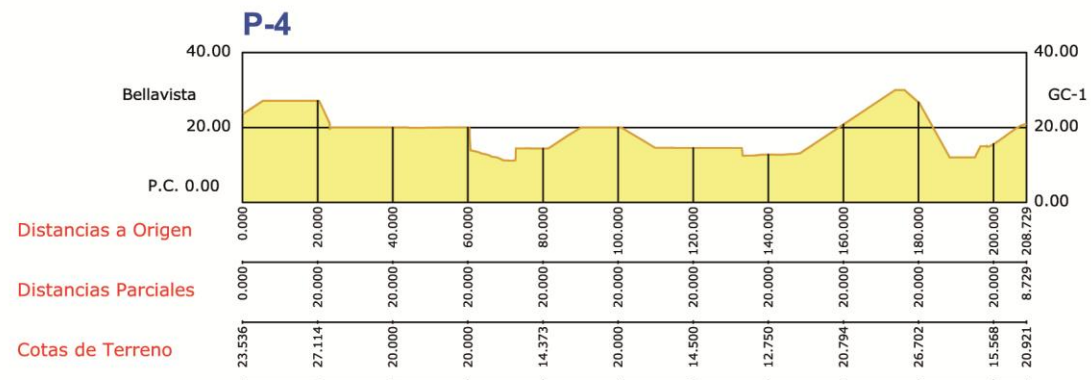


Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana



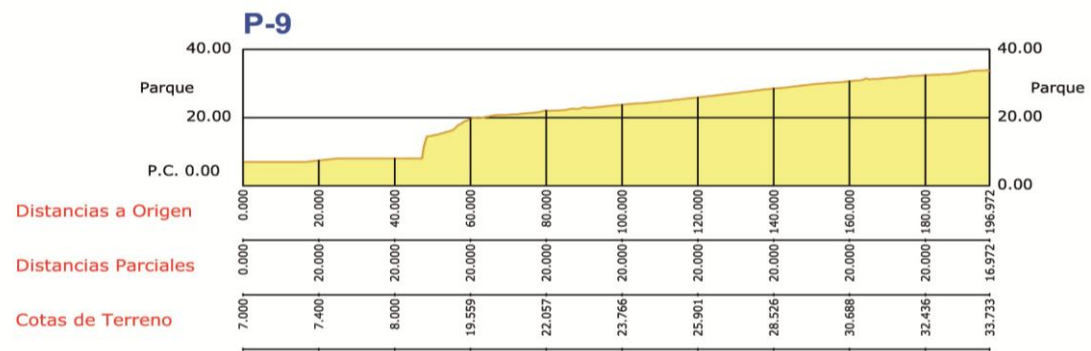
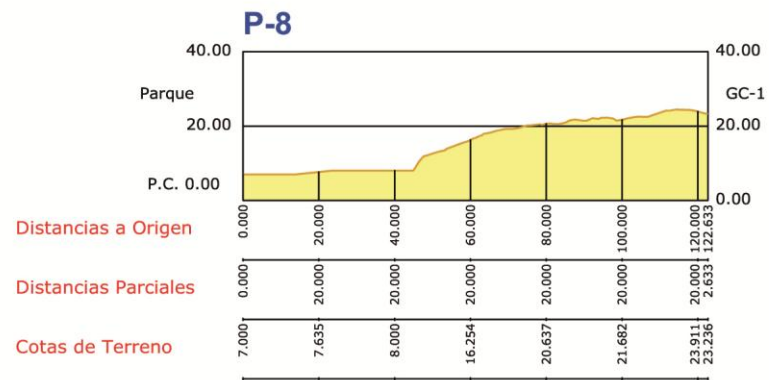
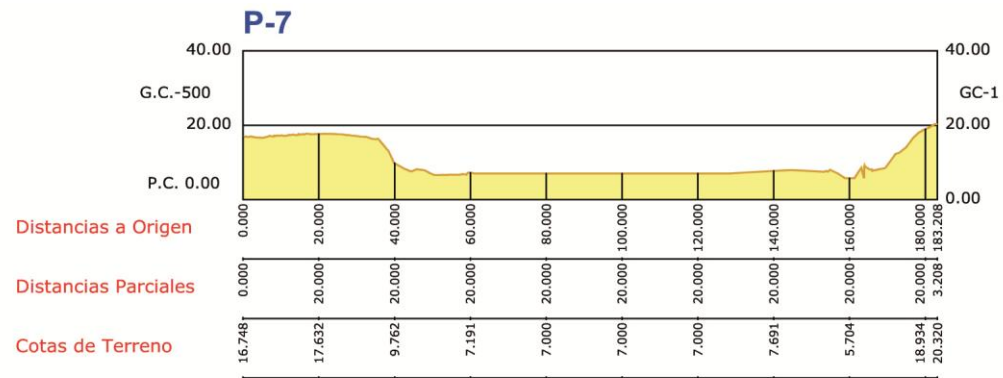


Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de "El Veril" de San Bartolomé de Tirajana





### 11.2.8 Estudio de viabilidad económica.

La evaluación económica de la implantación de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización ha sido evaluada, expresando su coste aproximado, según lo previsto en el Plan de Etapas.

Las evaluaciones han sido agrupadas en cuantías globales, correspondientes a los presupuestos de ejecución material (P.E.M.), aunque vienen convenientemente desglosadas con los siguientes capítulos de obras y servicios:

Movimiento de tierras/demoliciones	2.523.228,75 €
Red viaria y caminos	1.426.033,45 €
Red de abastecimiento, riego y contraincendios	1.610.758,60 €
Red de saneamiento	157.497,59 €
Red de pluviales	477.198,23 €
Edificaciones parque	3.774.704,03 €
Mobiliario urbano y jardinería	602.557,00 €
Aparcamiento	1.690.454,00 €
Red eléctrica	1.747.700,00 €
Vallado del parque	118.822,23 €
Medidas correctoras, gestión de medidas ambientales	300.000,00 €
<b>Total coste del plan.....</b>	<b>14.428.953,88 €</b>

Si fuera incompatible el trazado actual de la red de saneamiento que atraviesa el sector, tendrá que tenerse en cuenta lo explicitado en el epígrafe 11.2.4.2.1 respecto al trazado orientativo y sus costes.

Como ya se pone de manifiesto, en general los costes de la gestión y ejecución de este PMM van a ser asumidos en su casi totalidad por el único agente privado, promotor y urbanizador de la misma.

Sin perjuicio del Programa de Actuación y Estudio Económico Financiero que se incluye en el PMM, mediante memoria económica-financiera para la construcción de un parque acuático en Gran Canaria, aportada por la entidad mercantil “Loro Parque S.A” de fecha 6 de octubre de 2014 se expone la disponibilidad de dicha entidad, de recursos suficientes para poder llevar a cabo la inversión necesaria que desarrolle el sector turístico.





Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

### 11.3 Plan de etapas.

El plan de etapas del presente Plan es el siguiente:

FASE I – 1ª CUATRIENIO			
Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
URBANIZACIÓN: Ejecución del parque temático y de las intervenciones públicas correspondientes.			
FASE II - 2º CUATRIENIO			
Año 5	Año 6	Año 7	Año 8
OBRAS DE EDIFICACIÓN DEL HOTEL O AMPLIACIÓN DEL PARQUE: Solicitud de licencias de edificación Ejecución material de las obras			

### 11.4 Fichero de actuaciones. Situación actual y prevista.

Se adjunta fichero de actuaciones como anexo.







## 12. EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, transpone al ordenamiento jurídico español la Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

El ámbito de aplicación de la citada Ley 9/2006, según el artículo 3.1, comprende los planes y programas, así como sus modificaciones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente y que cumplan los dos requisitos siguientes:

- Que se elaboren o aprueben por una Administración pública.
- Que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.3 de la Ley 9/2006, se someterán, asimismo, a evaluación ambiental cuando se prevea que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente: los planes y programas que establezcan el uso de zonas de reducido ámbito territorial; las modificaciones menores de los planes y programas; los planes y programas distintos a los previstos que no establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental. Para estos planes, el artículo 4.1 de la Ley 9/2006 establece que el órgano ambiental determinará si un plan o programa, o su modificación, debe ser objeto de evaluación ambiental, previa consulta a las Administraciones públicas afectadas a las que se refiere el artículo 9; estableciendo en su apartado segundo que, para determinar la procedencia o no de someter un plan a una evaluación ambiental durante su tramitación, se tendrán en cuenta los criterios establecidos en el anexo II de la Ley 9/2006.

El Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado mediante el Decreto 55/2006, de 9 de mayo, en la Sección Tercera “Evaluación Ambiental”, del Capítulo I del Título I, artículos 24 al 27, transpone la Evaluación Ambiental Estratégica y los aspectos relacionados con la Ley 9/2006 al ordenamiento jurídico autonómico.

En su artículo 24 establece que *“serán objeto de evaluación ambiental, de conformidad con lo establecido en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, la formulación, revisión o modificación sustancial, de la totalidad de los Planes que integran el Sistema de Planeamiento de Canarias”*.

La Ley 2/2013 al introducir la figura de los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad, aprobados por el Gobierno de Canarias, prevé su tramitación recogiendo expresamente que en la misma *“se dará cumplimiento a las exigencias de la evaluación ambiental estratégica, prevista en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente”*.

En este sentido, este PMM incorpora en su documentación el Informe de Sostenibilidad Ambiental pertinente que describe y evalúa los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación de este Plan, así como las alternativas, razonables técnica y ambientalmente viables, incluida la alternativa cero.



## 13. EQUIPO REDACTOR

### Jefa de Área:

- Matilde Rubio Presa. Arquitecta

### Jefa de Proyecto:

- Eva Padrón Sánchez. Arquitecta

### Coordinadores técnicos:

- Oliver Marrero Sánchez. Ingeniero civil
- Leticia Romero Hernández. Arquitecta
- Javier Camino Dorta. Doctor en geografía
- Francisco Santana Román. Economista

### Equipo redactor:

- José Domingo Morales Bordón. Arquitecto
- Ginés Rivero Hernández. Arquitecto
- Pedro Hernández García. Arquitecto
- Grisel García González. Arquitecto
- Manuel Arencibia Beautell. Arquitecto
- Clara Díaz García. Arquitecta
- Paloma Gázquez Navarrete. Ingeniera de caminos, canales y puertos
- Beatriz Calzada. Jurídica
- Beatriz Viana López. Economista
- Vidina Padrón Aguiar. Economista
- Antonio Manuel Hernández Ortiz. Economista
- Jaime Padrón Marrero. Geógrafo
- Daniel Cárdenes Macías. Geógrafo
- Ithaisa Chávez Santana. Delineante
- David López Vazquez. Delineante
- Juan Manuel Cruz Herrera. Delineante









Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

