

CABILDO DE LA PALMA



MUNICIPIO DE LOS LLANOS DE ARIDANE

## TOMO II DOCUMENTOS DE ORDENACIÓN

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN  
VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA  
NORMATIVA

DIRECTOR EQUIPO REDACTOR  
FELIX RODRIGUEZ DE LA CRUZ  
arquitecto

Instrumento de Planificación Singular Turística para la Ordenación  
Estructural y Pormenorizada del Litoral de Los Llanos de Aridane

oct  
2020

**“INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN  
SINGULAR TURÍSTICA PARA LA  
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL Y  
PORMENORIZADA DEL  
LITORAL DE LOS LLANOS DE ARIDANE ”**

**ÓRGANO PROMOTOR**



**AYUNTAMIENTO DE LOS LLANOS DE ARIDANE  
ISLA DE LA PALMA**

**ÓRGANO SUSTANTIVO**



**CABILDO DE LA PALMA**

## **TOMO II DOCUMENTOS DE ORDENACIÓN**

## ÍNDICE

### I MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN

<b>0. ANTECEDENTES DE LA PLANIFICACIÓN</b> .....	<b>7</b>
0.1. OTROS EXPEDIENTES DE ORDENACIÓN DEL ÁREA .....	7
0.2. HITOS EN EL EXPEDIENTE IPST_LITORAL .....	8
<b>1. OBJETIVOS Y PROPUESTA DE ORDENACIÓN</b> .....	<b>10</b>
1.1. OBJETIVOS DE ORDENACIÓN .....	10
1.2. PROPUESTA DE ORDENACIÓN.....	13
1.2.1. Generalidades.....	13
1.2.2. Determinaciones básicas.....	13
1.3. RESUMEN DE ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN .....	15
1.4. MODELO TERRITORIAL: ALTERNATIVA PROPUESTA .....	19
1.5. ASPECTOS JUSTIFICATIVOS DE LA ORDENACIÓN .....	21
1.5.1. Consideraciones generales .....	21
1.5.2. Estructura Urbana .....	23
1.5.3. El Espacio Turístico.....	24
1.5.4. El Equipo Comunitario .....	26
1.5.5. Las Zonas Verdes.....	26
1.5.6. Red Viaria y aparcamientos .....	27
1.5.7. Redes de servicios.....	32
1.5.8. Resumen .....	37
1.6. MEDIDAS AMBIENTALES .....	39
1.6.1. Determinaciones.....	39
1.6.2. La actuación turística y el medio ambiente .....	43
1.7. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD.....	46
1.7.1. Consideraciones generales .....	46
1.7.2. Marco referencial .....	46
1.7.3. Movilidad Sostenible para el Espacio Litoral .....	49
1.7.4. Modelo previsto .....	50
<b>2. ESTÁNDARES, EDIFICABILIDAD Y ZONIFICACIÓN</b> .....	<b>55</b>
2.1. RESERVA DE SUELO SEGÚN ESTÁNDARES .....	55
2.1.1. Sistema de espacios libres de dominio y uso público.....	55
2.1.2. Sistema dotacional.....	56
2.1.3. Justificación de estándares.....	57
2.2. USOS PORMENORIZADOS .....	58
2.2.1. Uso y calificación .....	58

2.2.2. Zonificación.....	58
2.3. APROVECHAMIENTO .....	60
2.3.1. Edificabilidad y aprovechamiento .....	60
2.3.2. Coeficientes de ponderación .....	62
2.4. EL IPSTL Y LA LEY DE COSTAS.....	64
2.4.1. Sobre los accesos al mar.....	64
2.4.2. Equilibrio de edificabilidad. ....	64
2.4.3. Sobre el tratamiento dado a construcciones existentes .....	65
<b>3. DESARROLLO Y GESTIÓN.....</b>	<b>66</b>
3.1. PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES .....	66
3.1.1. Consideraciones generales .....	66
3.1.2. Unidades de actuación y sistemas de ejecución.....	67
3.1.3. Fases y plazos para el desarrollo.....	69
3.1.4. Adquisición de facultades urbanísticas .....	71
<b>II VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA</b>	
<b>4. VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA</b>	
4.1. ANÁLISIS DE CASOS .....	73
4.2. EDIFICABILIDAD Y ESTIMACIÓN DE COSTES .....	76
4.3. ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO .....	81
4.3.1. Generalidades .....	81
4.3.2. Análisis de costes de urbanización .....	82
4.3.3. Análisis de costes de edificación .....	91
4.4. VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA ACTUACIÓN .....	92
4.5. CONCLUSIÓN .....	93
<b>5. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA</b>	
5.1. INTRODUCCIÓN .....	94
5.2. PARÁMETROS DE LA ACTUACIÓN URBANIZADORA .....	95
5.3. METODOLOGÍA GENERAL .....	96
5.3.1. Impacto en la Hacienda Pública Local .....	97
5.3.2. Implicaciones del ISE en la dimensión de las actuaciones. ....	100
5.4. REPERCUSIÓN ECONÓMICA Y POBLACIONAL .....	101
5.4.1. Desarrollo de la actuación .....	101
5.4.2. Análisis poblacional .....	101
5.5. ESTUDIO DE LA LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO MUNICIPAL. ....	102
5.6. ESTIMACIÓN DE GASTOS E INGRESOS .....	103

5.6.1. Estimación de Gastos Corrientes de la Hacienda Pública Municipal. ....	103
5.6.2. Estimación de Ingresos Corrientes de la Hacienda Pública Municipal. ....	105
5.6.3. Resumen y proyección de Ingresos y Gastos .....	109
5.7. CONCLUSIÓN .....	111

### **III    NORMATIVA**

NORMATIVA DEL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN SINGULAR TURÍSTICA... ..	112
---	-----

### **IV    PLANOS DE ORDENACIÓN**

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Figuración del modelo de ordenación propuesto para el ámbito de actuación.....	21
Figura 2. Estructura del conjunto de los Espacios Libres Públicos. ....	27
Figura 3. Sección transversal de viales previstos para los sectores de ordenación .....	28
Figura 4. Sección de las zonas de actuación, parcela TUR_1, LP-213 .....	28
Figura 5. Sección de parcelas TUR_3, TUR_4 con la carretera LP-213. ....	29
Figura 6. Sección por la parcela TUR_5, contacto con vía de servicio. ....	30
Figura 7. Figuración del Paseo Litoral en planta y perfil.....	30
Figura 8. Modelo previsto de movilidad integrando carril bici .....	50
Figura 9. Itinerario alternativo accesible en la articulación con Puerto Naos.....	51
Figura 10. Figuración del modelo de movilidad propuesto para el ámbito de actuación.....	51

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Sistema de objetivos del Instrumento .....	10
Tabla 2. Aprovechamiento en la alternativa A1 .....	16
Tabla 3. Aprovechamiento en la alternativa A2 .....	17
Tabla 4. Aprovechamiento en la alternativa A3 .....	18
Tabla 5. Ordenación propuesta, desarrollo de la Alternativa A2.....	24
Tabla 6. Previsiones de demandas de agua de abastecimiento a la zona litoral .....	35
Tabla 7. Previsión de consumo energético .....	37
Tabla 8. Resumen de parámetros de la ordenación pormenorizada.....	38
Tabla 9. Espacios libres para la ordenación prevista .....	55
Tabla 10. Dotaciones para equipamientos comerciales en el ámbito de actuación.....	56
Tabla 11. Cumplimiento de los estándares urbanísticos de la propuesta de ordenación .....	57
Tabla 12. Cumplimiento de los estándares turísticos para la propuesta de ordenación .....	58
Tabla 13. Zonificación de usos pormenorizados según las propuestas de ordenación .....	59
Tabla 14. Equilibrio entre sectores turísticos del litoral.....	60
Tabla 15. Equilibrio entre unidades del sector S2 .....	61
Tabla 16. Edificabilidades y aprovechamientos para la ordenación establecida .....	61
Tabla 17. Coeficientes de homogeneización de uso y tipología utilizados.....	63
Tabla 18. Coeficientes de sector o ámbito .....	64
Tabla 19. Equilibrio de edificabilidad según Ley de Costas .....	65
Tabla 20. Unidades de actuación propuestas en la ordenación .....	68

## LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS

CEALP	Comisión de Evaluación Ambiental de La Palma
COTMAC	Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias
CC	Cambio Climático
CQ	Uso Comercial
DAE	Documento Ambiental Estratégico
DOT	Directrices de Ordenación del Turismo
EAE	Evaluación Ambiental Estratégica
EBAR	Estación de Bombeo de Aguas Residuales
EDAR	Estación Depuradora de Aguas Residuales
ERA	Estación Regeneradora de Aguas
IMD	Intensidad Media Diaria Tráfico
IPSTL	Instrumento de Planificación Singular Turística para la ordenación estructural y pormenorizada del Litoral de Los Llanos de Aridane
ISTAC	Instituto de Estadística de Canarias
LSENC	Ley del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.
LOTAT	Ley de ordenación territorial de la actividad turística en las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma
LCO	Ley de Costas
NTE	Núcleos Turísticos Existentes
ONU	Organización de las Naciones Unidas
PGO	Plan General de Ordenación
PIOLP	Plan Insular de Ordenación de La Palma
PTET	Plan Territorial Especial de la Ordenación Turística de La Palma
RCO	Reglamento de Ley de Costas
RGEP	Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias
RPCa	Reglamento de Planeamiento de Canarias
RPU	Reglamento de Planeamiento Urbanístico (estatal)
RSU	Residuos Sólidos Urbanos
RUP	Regiones Ultra Periféricas
SQ	Uso Social
ST	Uso Servicio al Turismo
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
STC	Sentencia del Tribunal Constitucional
SUOR	Suelo Urbanizable Ordenado
SUDS	Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenibles
TRLS	Texto Refundido de la Ley del Suelo (2015)
UNISDR	Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres

## **TOMO II DOCUMENTOS DE ORDENACIÓN**

### **I. MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN**

#### **0. ANTECEDENTES DE LA PLANIFICACIÓN**

##### **0.1. OTROS EXPEDIENTES DE ORDENACIÓN DEL ÁREA**

En primer lugar, con carácter previo vamos a contextualizar el presente trabajo de ordenación del litoral de Los Llanos de Aridane (IPST\_LITORAL\_2020), integrado por los documentos de ordenación y documentación ambiental, teniendo como precedente un documento (IPST\_LITORAL\_2018) que sirvió de base para el trámite de declaración de Interés Insular, la cual fue emitida en sesión plenaria del Cabildo de La Palma de 23 de mayo de 2018.

La ordenación propuesta en el IPST\_Litoral\_2018 era sustancialmente idéntica a la ordenación formulada en otro expediente del año 2015 para alzar la suspensión que en esa área litoral había dispuesto el entonces vigente plan general de ordenación (PGO2010), identidad de razonamientos y de soluciones. Como se verá, igualmente idéntico a la presente versión IPST\_Litoral\_2020.

Así que todo cuanto tuvo que ver con el expediente de "Ordenación Turística del Litoral", consistente en un trámite de alzamiento de suspensión del PGO, conforme al acuerdo de la COTMAC de 1 de octubre de 2010, también es predicable al desarrollo que formula el IPST, aunque el marco jurídico de referencia ya no sea el mismo. Decir que dicho expediente tramitado entre 2013 y 2015 no tuvo aprobación definitiva al resultar anulado el PGO por STS de 2-6-2015.

Los distintos hitos de tramitación dejaron la huella en varias Ponencias técnicas y Plenos de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias:

- COTMAC 29/10/2012.
- COTMAC 24/2/2014.
- COTMAC 30/6/2014.
- Ponencia Técnica 23/7/2014.
- Informe del Cabildo 23/3/2015.
- COTMAC 31/3/2015.
- Ponencia Técnica 21/4/2015.

Como no es del caso la reproducción detallada de aquel expediente, solo se ha reseñado los hitos relevantes con la finalidad de tener presente que después de subsanar algunos reparos determinados por la COTMAC, preparado el expediente para aprobación definitiva, no la obtuvo por la razón expuesta de decaimiento del PGO que lo sustentaba; no obstante se debe hacer mención que en ese expediente consta, entre otros, informe favorable de Costas, informe integrado del Cabildo (23/3/2015) y acuerdo de COTMAC de exclusión ambiental.

## 0.2. HITOS EN EL EXPEDIENTE IPST\_LITORAL

Sin perjuicio del análisis jurídico que los servicios municipales realicen de este tema, sucintamente debemos recordar que:

El Pleno de la Corporación Municipal de Los Llanos de Aridane de 30 de noviembre de 2017, tomó acuerdo de preparación y redacción del Instrumento de Planificación Singular Turística, en relación a la zona litoral de Puerto Naos.

Además, en sesión plenaria de 13 de marzo de 2018 se acuerda reclasificar la zona como suelo urbanizable sectorizado turístico, para lo que se solicita informe al Cabildo en concordancia con lo establecido en la disposición transitoria primera de la Ley 4/2017. Tal informe preceptivo y vinculante se emite favorable conforme a la Resolución de 20 de junio de 2018.

En sesión plenaria del Cabildo de 17 de enero de 2020, se acuerda continuar la tramitación del IPST en base a la Ley 14/2019, entendiéndose que esta es la normativa aplicable en ausencia de régimen transitorio en dicha ley, habiendo analizado el entorno legal, en particular la disposición transitoria sexta de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

En sesión plenaria del Cabildo Insular de 23 de mayo de 2019, se toma el acuerdo de:

*Declarar el Interés insular de la iniciativa del "Instrumento de planificación singular turística para la ordenación estructural y pormenorizada del litoral de Los Llanos de Aridane".*

Lo expresado anteriormente se sustentó en documento técnico denominado IPST\_Litoral\_2018.

El día 7 de febrero de 2020 el Cabildo remite al Ayuntamiento un informe de requerimiento para que en el plazo de 10 días se subsanen los reparos que el informe requiere.

El equipo redactor emite informe de 13 de marzo de 2020, aclarando y contestando a los apartados requeridos en el informe de referencia del Cabildo.

A partir de ese momento, entre el mes de marzo y junio del presente año 2020, se suceden cinco reuniones técnico políticas entre el Cabildo y el Ayuntamiento, órgano sustantivo y órgano promotor, a los efectos de encontrar soluciones a las divergencias de criterio en algunos aspectos.

Vista las conclusiones de tales encuentros, al expediente IPST\_Litoral\_2018 se le deben realizar ajustes técnicos, que en todo caso no modifican los acuerdos que ya el Ayuntamiento tuvo con los propietarios interesados. Además se requiere adecuación al marco legal sobrevenido, la Ley 14/2019, de 25 de abril, de ordenación territorial de la actividad turística en las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma (LOTAT); y el Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 181/2018, de 26 de diciembre (RPCa).

Nace con estos precedentes el documento que ahora se presenta como IPST\_Litoral\_2020.

## 1. OBJETIVOS Y PROPUESTA DE ORDENACIÓN

### 1.1. OBJETIVOS DE ORDENACIÓN

En el Documento Ambiental (Tomo III) que acompaña al presente IPST\_Litoral\_2020, se desarrolla de manera detalla la metodología adoptada para la generación de un sistema de objetivos generales y específicos, acordes tanto a las estrategias coyunturales actuales como al marco legal vigente, que permiten orientar el modelo de ordenación pretendido para el litoral del municipio. Los antecedentes históricos, culturales y urbanísticos de este espacio del litoral de Puerto de Naos, conforman también este sistema compatibilizado de objetivos, dando coherencia a los intereses de todos los agentes implicados en este proceso de ordenación.

A continuación en las siguientes tablas, se muestra la síntesis con la relación de objetivos y propuestas generadas para guiar la ordenación de este espacio litoral. En ella, se identifican los objetivos generales que fija el Instrumento y se detallan las propuestas u objetivos específicos que se proponen para dar cumplimiento a esos objetivos primarios.

**Tabla 1. Sistema de objetivos del Instrumento**

RELACIÓN DE ACCIONES Y MEDIDAS DEL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN SINGULAR TURÍSTICA DEL LITORAL DE LOS LLANOS DE ARIDANE IPSTL		
SISTEMA DE OBJETIVOS GENERALES	NUMERACIÓN correlación: general > específico	SISTEMA DE OBJETIVOS ESPECÍFICOS, PROPUESTAS Y MEDIDAS
<b>DESARROLLO TURÍSTICO CUALIFICADO Y SOSTENIBLE</b>	OBJETIVO 1	Sostenibilidad y turismo como activación económica. Cualquier servicio turístico deberá conseguir el objetivo de satisfacción del usuario y de mantenimiento de los recursos. Con este sentido será objeto de análisis la capacidad de carga y el impacto ambiental de la actividad turística en ese espacio litoral, tal que se pueda determinar un modelo turístico integrado.
	OBJETIVO 2	La ordenación y desarrollo de este espacio de oportunidad turística se realizará bajo las claves de la sostenibilidad ambiental, social y económica. El modelo de ordenación debe permitir la diferenciación del destino y posibilitar un crecimiento inteligente, sostenible e integrado.
	OBJETIVO 3	Se atenderá a los principios básicos contenidos en el marco legal en relación con la ordenación del territorio, turismo y paisaje; así como en lo referente a costas.
	OBJETIVO 4	La Reserva de la Biosfera de La Palma y el Plan de Acción 2013-2022. Se asume sus objetivos, entre otros: la planificación estratégica del territorio, la custodia del territorio, la planificación del paisaje, la comercialización responsable, el desarrollo local y empleo, el fomento de la calidad turística, la apuesta por un turismo tematizado y la revalorización y acondicionamiento de los recursos turísticos.
	OBJETIVO 5	Ordenación de los sectores G3S2 y G3S3 para completar el núcleo turístico consolidado de Puerto de Naos y prolongar el desarrollo turístico hacia el sur en la plataforma litoral con instalaciones turísticas de cierta entidad en número de plazas alojativas.
	OBJETIVO 6	Definición de un modelo de desarrollo turístico flexible: que permita un desarrollo progresivo, coherente y ágil en el tiempo para las diferentes Unidades de Actuación, y que fomente la implantación de instalaciones turísticas hoteleras con categoría de 5 estrellas preferentemente frente a instalaciones de 4 estrellas.
<b>LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO</b>	OBJETIVO 7	La ordenación debe adaptarse y tener en cuenta los potenciales efectos e impactos del cambio climático debido al calentamiento global, tomando medidas frente al aumento relativo del nivel del mar, el aumento de las tormentas torrenciales y su intensidad, el aumento de sequías persistentes, el aumento de las olas de calor y su intensidad, las posibles variaciones en la circulación del viento, la pérdida de biodiversidad, entre otros impactos.
	OBJETIVO 8	Mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero mediante determinaciones que fomente el uso de energías renovables en las instalaciones turísticas y medidas para mejorar la eficiencia energética de las instalaciones, equipamientos y servicios públicos.

<b>PREVENCIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES</b>	OBJETIVO 9	La ordenación del espacio debe evitar o reducir los potenciales daños mediante determinaciones que promuevan la prevención de riesgos naturales y la reducción de la vulnerabilidad. Al menos se tomarán determinaciones y medidas para la prevención de riesgos geológicos, tanto sísmico-volcánicos como de deslizamientos y desprendimientos de ladera, riesgos hidrológicos, riesgos meteorológicos y riesgos costeros.
	OBJETIVO 10	La ordenación del espacio turístico debe determinar medidas para prevenir riesgos tecnológicos y antrópicos, en particular aquellos relacionados con la contaminación ambiental, el transporte y almacenamiento de sustancias peligrosas, los incendios urbanos y las afecciones a las redes de suministro, entre otros.
<b>USO RACIONAL DE LOS RECURSOS NATURALES</b>	OBJETIVO 11	La plataforma del litoral presenta suelos de gran valor agrícola por lo que se promoverá la conservación y reutilización de los suelos de valor, evitando la degradación y contaminación de los mismos.
	OBJETIVO 12	Protección, conservación y puesta en valor de las morfologías singulares del espacio objeto de ordenación, y en particular la diversidad geológica del borde litoral costero, incluyendo sus acantilados, calas y playas de gran valor natural y paisajístico.
	OBJETIVO 13	Promover el uso racional y la eficiencia en la gestión del agua potable y para riego en las actuaciones turísticas, y fomentar el aprovechamiento del agua de lluvia y reutilización de aguas regeneradas para riego agrícola o para riego de zonas verdes y jardines.
	OBJETIVO 14	Regenerar la vegetación autóctona del entorno en los espacios verdes y jardines de las actuaciones turísticas, así como desarrollar espacios de recuperación para especies singulares en condiciones de vulnerabilidad o en peligro de extinción.
<b>PRESERVACIÓN DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y PROTECCIÓN</b>	OBJETIVO 15	La ordenación promoverá la protección de los valores y las condiciones territoriales, paisajísticas y ambientales de los espacios limítrofes con el ámbito de actuación, considerándolos recursos estratégicos para el modelo turístico. establecerán medidas para asegurar una correcta integración paisajística y territorial, y también para la protección frente a potenciales procesos de contaminación ambiental (vertidos, residuos, contaminación química, etc.)
	OBJETIVO 16	Se integrará la gestión, recolección y tratamiento de las aguas residuales urbanas generadas en el espacio turístico, en el sistema general de saneamiento, depuración y reutilización previsto para la zona de Puerto Naos - El Remo. En todo caso, es una obligación del promotor que todas las aguas residuales producidas sean regeneradas. En ningún caso podrán realizarse vertidos directamente al mar.
	OBJETIVO 17	Las actuaciones turísticas, infraestructuras y equipamientos del espacio protegerán la calidad del cielo respecto a la contaminación lumínica de acuerdo a la Ley 31/1988, de 31 de octubre, sobre Protección de la Calidad Astronómica de los Observatorios del Instituto Astrofísico de Canarias. Además, conforme con las determinaciones y recomendaciones del IAC.
	OBJETIVO 18	La ordenación del espacio turístico deberá tomar determinaciones frente a ruidos y vibraciones para garantizar una adecuada protección del medio ambiente y la calidad de vida y bienestar de los ciudadanos y turistas
	OBJETIVO 19	La ordenación debe proponer determinaciones para controlar, mitigar o evitar emisiones de sustancias contaminantes a la atmósfera, derivadas de las actividades y usos previstos en el espacio turístico, que puedan causar perjuicios para la calidad ambiental o para la salud humana. En particular, se pondrán medidas para evitar o disminuir los potenciales impactos de las emisiones generadas en la actividad agrícola del entorno.
	OBJETIVO 20	La ordenación deberá tomar determinaciones y medidas preventivas que permitan preservar la calidad del medio ambiente urbano frente a posibles procesos de contaminación derivados de la generación de residuos, mejorar la articulación urbana para desarrollar correctamente los procesos de deposición, recogida y reciclaje separativo, y fomentar la gestión de residuos de manera integrada y fomentando sinergias de economía circular.
<b>GESTIÓN Y ORDENACIÓN DEL PAISAJE</b>	OBJETIVO 21	La ordenación tiene que gestionar el paisaje con las actuaciones dirigidas, en la perspectiva del desarrollo sostenible, al mantenimiento del paisaje con el fin de guiar y armonizar las transformaciones inducidas en él por la evolución social, económica y ambiental.
	OBJETIVO 22	Ordenar el paisaje con carácter prospectivo encaminados a la mejora, la restauración, el mantenimiento o la creación de nuevos paisajes. El espacio turístico abre nuevas posibilidades para combinar diferentes perspectivas de ordenación del paisaje. El objetivo es buscar el equilibrio a través de la intervención humana, creando nuevos escenarios paisajísticos, otras visuales de contenido estético.
	OBJETIVO 23	Mejorar, restaurar y mantener los aspectos característicos del paisaje, justificados por su valor patrimonial derivado de su configuración natural y/o la acción del hombre
	OBJETIVO 24	Incentivar a la iniciativa privada a desarrollar actuaciones destinadas a la mejora y conservación del paisaje, implicando a propietarios y usuarios mediante la custodia del territorio, desarrollando estrategias e instrumentos cuya finalidad sea la conservación y buen uso de los valores y los recursos naturales, culturales y paisajísticos.
<b>CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL E HISTÓRICO</b>	OBJETIVO 25	como muros de mampostería, muros de terrazas de cultivos, elementos agrícolas, acequias, entre otros.
<b>PLANIFICACIÓN Y USO RACIONAL DE LOS ESPACIOS URBANOS</b>	OBJETIVO 26	Desarrollar una ordenación racional y sostenible de la estructura urbana que mejore las condiciones de vida y bienestar de la ciudadanía y turistas, combinando los usos de manera funcional y creando espacios públicos equilibrados, seguros, dinámicos, inclusivos, cercanos y saludables.
	OBJETIVO 27	Los espacios libres exigibles, sin perjuicio de la posible conservación de cultivos agrícolas, y de restauración y rehabilitación de los espacios degradados, se tratarán como espacios para la recuperación de hábitats de flora singular y de vegetación autóctona de la zona, garantizando una adecuada articulación entre las actuaciones urbanizadoras turísticas y los valores del espacio del litoral.

	OBJETIVO 28	Garantizar la accesibilidad en el entorno urbano mediante determinaciones que fomenten el diseño universal, permitiendo una utilización sin barreras y en condiciones de comodidad, seguridad, igualdad y autonomía para todas las personas y visitantes del espacio turístico.
	OBJETIVO 29	Configurar un modelo de movilidad y transporte para el espacio de ordenación más eficiente energéticamente, que mejore la integración social de los ciudadanos, que incremente la calidad de vida y las condiciones de salud de los ciudadanos y visitantes, y favorecer modos no motorizados de movilidad.
<b>INTEGRACIÓN SOCIAL, FUNCIONAL Y PAISAJÍSTICA DE LAS ACTUACIONES TURÍSTICAS</b>	OBJETIVO 30	Fomentar la coexistencia del modelo turístico con el modelo agrícola tradicional del cultivo de plataneras en el espacio del litoral, mediante la integración de las actuaciones turísticas con sistemas agrícolas ecológicos y sostenibles.
	OBJETIVO 31	Fomentar la economía circular entre las actividades y explotaciones agrícolas y las actuaciones turísticas mediante determinaciones para impulsar la reutilización de aguas regeneradas para riego, la gestión, revalorización y reciclaje de residuos u otras sinergias, por medio del diseño integrado de la ordenación del espacio del litoral.
	OBJETIVO 32	Establecer criterios de diseño y tratamiento formal de las construcciones tal que se consiga óptima relación de las actuaciones turísticas con el medio urbano, rural y paisajístico del espacio y su territorio limítrofe, evitando dispersión. Se tomarán determinaciones para la integración funcional y paisajística con los bordes del espacio, de las edificaciones e instalaciones turísticas y de los servicios, equipamientos e infraestructuras viarias.
<b>DETERMINACIÓN Y ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE</b>	OBJETIVO 33	Articular de manera eficaz la infraestructura viaria y de movilidad del espacio litoral con la carretera LP-213, como eje de organización estructural, garantizando una adecuada fluidez del tráfico y unas condiciones de seguridad adecuadas.
	OBJETIVO 34	Articular los viales urbanos del núcleo de Puerto de Naos de manera coherente con el espacio de ordenación, permitiendo completar la estructura urbana y la conectividad con el núcleo colindante tanto con medios de transporte motorizados como no motorizados.
	OBJETIVO 35	Adaptar los sistemas de infraestructuras viarias con previsiones para la articulación de la red de transporte público de guaguas y taxis.
	OBJETIVO 36	Articular las actuaciones turísticas con el borde del litoral como espacio para la movilidad peatonal que permita una revalorización del entorno natural de este límite del ámbito de ordenación.
	OBJETIVO 37	Definir y ordenar los aparcamientos públicos en función de los requerimientos del núcleo de Puerto de Naos y del nuevo desarrollo turístico, así como tomar determinaciones para la adecuación de aparcamientos privados para las actuaciones turísticas.
<b>DETERMINACIÓN Y ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y REDES DE SERVICIOS</b>	OBJETIVO 38	Desarrollar las infraestructuras y redes de distribución de agua potable, para dar soporte a las actuaciones turísticas, adecuándolos a los sistemas generales existentes teniendo en cuenta las previsiones de demanda necesarias.
	OBJETIVO 39	Conservar y mantener, en su caso modificar, las redes de riego agrícola existentes, tanto públicas como privadas, como fuente complementaria de agua para usos que no requieran la utilización de agua potable para consumo humano. Fomentar nuevas redes y servicios de riego para mejorar la eficiencia y aprovechamiento de los recursos hídricos mediante la reutilización de aguas regeneradas o agua de lluvia para jardines o cultivos.
	OBJETIVO 40	Desarrollar las nuevas redes eléctricas necesarias articuladas de acuerdo a los sistemas generales existentes mediante canalizaciones enterradas de acuerdo a la normativa vigente, garantizando las condiciones de seguridad y control necesarias.
	OBJETIVO 41	Adecuar las nuevas redes e instalaciones de manera homogénea y unificada con el sistema de alumbrado público existente en el núcleo de Puerto de Naos, manteniendo criterios y requerimientos del Instrumento y de las disposiciones municipales. Los dispositivos estarán de acuerdo a las determinaciones del IAC respecto a la protección del cielo nocturno, cumpliendo a su vez con los estándares de seguridad y eficiencia energética más favorables.
	OBJETIVO 42	Adecuar las redes de telecomunicaciones a los sistemas existentes en el entorno, desarrollando los nuevos servicios de telefonía y fibra óptica para las actuaciones turísticas mediante canalizaciones enterradas unificadas. Se ha de distintos servicios y operadores.
	OBJETIVO 43	Promover un sistema integrado de saneamiento para el conjunto de actuaciones turísticas, con visión de articulación a los nuevos sistemas previstos de EDAR y EBAR. En su caso, se hará previsión de depuración y regeneración por instalaciones particulares (ERA) en cada unidad de actuación.
	OBJETIVO 44	Definir un sistema de drenaje urbano que permita una separación efectiva de las aguas pluviales para el drenaje de los nuevos espacios urbanos y viales, en condiciones de salubridad, seguridad y mínima afectación medioambiental durante su vertido. Se fomentarán sistemas de drenaje sostenibles.
	OBJETIVO 45	Adecuar la ordenación con previsiones para mejorar la gestión de los residuos del entorno, tanto residuos no la recogida selectiva de residuos para fomentar el reciclaje en las diferentes actuaciones turísticas.
<b>DETERMINACIÓN Y ORDENACIÓN DE DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS</b>	OBJETIVO 46	turístico, procurando la integración con el modelo previsto y evitando la expansión en el espacio turístico de actividades propias del núcleo urbano de Puerto de Naos.
	OBJETIVO 47	Incluir determinaciones que posibiliten una implantación equilibrada, distribuida y accesible en el ámbito de ordenación de sistemas de recarga para vehículos eléctricos como coches, motos o bicicletas.
	OBJETIVO 48	Sobre la previsión de redes inteligentes: Incluir determinaciones que permitan la implantación de sistemas de recopilación de datos y sensores para distintos usos, sistemas de alerta ante emergencias, equipos urbanos de las cosas.

## 1.2. PROPUESTA DE ORDENACIÓN

### 1.2.1. Generalidades

El aspecto más importante en la construcción de este espacio turístico se centra en la integración de las actuaciones en el medio agrario que conforma el entorno, posibilitando una realidad urbana articulada con ese medio, procurando un alto nivel de calidad ambiental; se trata de dar una buena respuesta urbanística y morfológica para conformar el modelo territorial que se ha decidido en esa franja litoral.

Las actuaciones tienen un gran interés territorial como proyectos que contribuirán a la creación de una imagen diferente de ese entorno territorial, una solución de entendimiento con el medio físico en el que se inserta.

La presente ordenación desarrolla la alternativa elegida (A2), tal como se explicará en cuanto al modelo elegido.

### 1.2.2. Determinaciones básicas

El modelo estructural planteado atiende a la valoración de esa nueva imagen del espacio litoral entre Charco Verde y Puerto de Naos, respondiendo a los siguientes criterios:

- Las determinaciones y elementos preexistentes, como son costas y carreteras, ponen límites a las actuaciones en cuanto aspectos morfológicos y de ubicación; son condicionantes iniciales que imponen un marco a la ordenación; en realidad éstos son comunes a ese espacio litoral, por tanto consustanciales al modelo.
- El litoral y la carretera serán dos elementos territoriales para los que se deberá definir adecuado engarce, aunque más aún en el nivel proyectual de los elementos edificatorios, que deberán establecer el necesario entendimiento.
- Los elementos constitutivos de cada actuación atenderán a un criterio general de integración, con el respeto posible a los elementos culturales existentes, como el sistema de banales característico del más genuino exponente de la creación del terrazgo agrario; por otra parte elementos constructivos como paredes o muros, se deberán realizar en piedra.
- Resulta básico la forma de implantación de la edificación a efectos de conseguir estos deseados niveles de cualificación, por lo que se ha

considerado necesario que las determinaciones de ordenación lleguen hasta esos niveles de diseño ambiental.

- La definición de la malla viaria responde a criterios de máxima valoración ambiental y cualificación del espacio; por lo que atendiendo a estas cuestiones funcionales y morfológicas, se ha planteado un sistema que engarce en la estructura general existente y se integre en el territorio con mínima acción urbanizadora, resolviendo adecuadamente los aspectos funcionales de accesibilidad, definiendo un espacio no solo funcional, sino además de importantes valores ambientales. Para ello la permanencia de los caminos entre fincas resulta vital, tal que en la ordenación se han mantenido en lo posible como sendas peatonales que se articulan en el viario general y que hacia el oeste llegan hasta el paseo de borde litoral.
- El tratamiento de los bordes de cada sector y unidad de actuación ha tenido en cuenta la estructura existente, apoyándose en caminos de acceso a fincas.

Por el naciente, el sector sur se abre hacia el mar, con un espacio a modo de corredor por donde discurrirá un paseo peatonal, de concepción orgánica, por el que se descubren excelentes perspectivas del litoral.

Los accesos al mar, principalmente Las Monjas, se tendrán que recuperar para mejorar su funcionalidad.

- La respuesta morfológica se resolverá mediante conjuntos edificados implantados según estos condicionantes medioambientales, con tipología y condiciones de diseño adecuadas a esta lectura que se pretende tener de este medio. La lógica de la ordenación de este espacio territorial no permite un proceso diferido en la implantación, sino la obtención inmediata de la forma final al menos para cada unidad de actuación, para que la calidad del medio solo se vea alterada en el menor tiempo posible, una actuación coordinada y programada de urbanización y edificación.

### 1.3. RESUMEN DE ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

El Documento Ambiental (DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DAE) del presente IPST desarrolla de manera detallada la generación de los escenarios futuros y elabora las diferentes alternativas para configurar el nuevo modelo territorial del litoral.

Se realiza en base al artículo 10.3 de la Ley 14/2019, que exige *el análisis ambiental de las distintas alternativas, con inclusión de la alternativa cero, y sus posibles repercusiones socioeconómicas, territoriales y ambientales.*

Tal y como se detalla en el DAE, el modelo de ordenación nace de la valoración de las diferentes alternativas dentro de un escenario optimizado que apuesta por la creación de un espacio turístico cualificado para el entorno, equilibrando las diferentes dimensiones de la sostenibilidad.

Los objetivos de la planificación, el análisis y diagnóstico territorial, y los criterios de ordenación derivados de las exigencias del marco legal, forman la base metodológica de la generación de dichas alternativas. Las alternativas razonables, técnicas y ambientalmente viables, se estructuran y configuran de forma preliminar gracias a las determinaciones básicas de ordenación expuestas en el apartado anterior.

Las alternativas consideradas se pueden resumir en los siguientes puntos:

- **Alternativa 0.**

**AO** es la alternativa que representa el modelo resultante de no llevar a cabo la planificación propuesta, es decir, la que describe la situación aplicando únicamente las normas vigentes y los medios normales usados hasta ahora. Se trata de una alternativa muy limitada desde el punto de vista de desarrollo de iniciativas turísticas debido a la condición agraria y rural del espacio.

Con los instrumentos normativos existentes, no desarrollar una ordenación estructural y pormenorizada del espacio impediría el desarrollo turístico. Esta alternativa es la que menos satisfacción daría a los objetivos planteados, estaríamos hablando realmente del escenario tendencial o continuista. Se basa en la no formulación del presente Instrumento de Planificación Singular Turística.

- **Alternativa ecológica**

La alternativa ecológica (Ae) se inserta en un modelo ecológico, y se desarrolla bajo un escenario idealista. Hay avance en el cumplimiento de objetivos, pero no se formula un desarrollo en términos de sostenibilidad. No hay equilibrio de objetivos, no se atiende a los aspectos socioeconómicos.

- Un **escenario de viabilidad** sería el que atiende a un desarrollo turístico equilibrado dentro de la perspectiva del desarrollo sostenible, que puede orientarse tanto desde la perspectiva socioeconómica procurando el máximo aprovechamiento productivo como desde una perspectiva más ambiental dando mayor relevancia a la regeneración del territorio y de los recursos naturales. Satisface a todo el conjunto de objetivos, aunque este modelo permite generar varias alternativas, conformadas por grupos de propuestas. Habiéndose estudiado las tres situaciones descritas (A1-A2-A3).

- **Alternativa 1.**

**A1** es la alternativa de cumplimiento mínimo de los objetivos planteados. Representa la satisfacción mínima del modelo. No hay equilibrio de objetivos, sino que los objetivos medioambientales priman sobre los económicos y sociales. En este caso el escenario de actuaciones sería muy limitado, el resultante de la satisfacción mínima de objetivos.

La ordenación referida a esta alternativa se recoge en el plano de alternativas PA.1. La estimación de plazas y aprovechamiento se refleja en el siguiente cuadro:

**Tabla 2. Aprovechamiento en la alternativa A1**

SECTOR	UNIDAD ACTUACIÓN	PARCELA		INTENSIDAD m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	SUPERFICIE EDIFICABLE	APRO MEDIO UA	APRO MEDIO SECTOR	PLAZAS LÍMITE	PLANTA
		clave	superficie						
<b>S1</b>	S1-UA1	TUR_1	34.183,51	<b>0,5415</b>	18.510,59	<b>0,5051</b>	<b>0,5051</b>	<b>300</b>	<b>4</b>
<b>S2</b>	S2-UA1	TUR_2	9.828,85	<b>0,3500</b>	3.440,10	<b>0,4669</b>	<b>0,5412</b>	<b>100</b>	<b>3</b>
		CB-1	3.146,89	<b>0,3000</b>	944,07			<b>2</b>	
		TUR_3	48.685,19	<b>0,5500</b>	26.776,85			<b>500</b>	<b>4</b>
	S2-UA2	TUR_4	22.730,51	<b>0,4200</b>	9.546,81	<b>0,5078</b>		<b>180</b>	<b>3</b>
	S2-UA3	TUR_5	21.399,00	<b>0,5400</b>	11.555,46	<b>0,4114</b>		<b>230</b>	<b>3</b>
		TUR_6	18.997,51	<b>0,3500</b>	6.649,13			<b>200</b>	<b>3</b>
		TUR_7	23.490,52	<b>0,5500</b>	12.919,79			<b>270</b>	<b>3</b>
					90.342,80		<b>1780</b>		

Es la alternativa de menor presión edificatoria y que permite la posibilidad de mantener en mayor medida espacios agrarios de platanera en cultivo ecológico, no obstante la de mayor repercusión por superficie edificable. Aunque no es el modelo elegido por no optimizar el espacio de cara al sistema turístico, tiene encaje en un modelo sostenible ambientalmente.

- **Alternativa 2.**

**A2** es la alternativa que satisfaciendo el objetivo de desarrollo turístico trata de mantener un equilibrio con la variable medioambiental. Es una alternativa razonable, porque es posible cumplir las aspiraciones de todos los agentes implicados, con buena construcción del modelo proyectivo según imagen de futuro. El eje turístico, el eje agrario y el eje naturalizado, conforman un modelo urbanizador que prioriza la movilidad sostenible y el desarrollo de infraestructuras y servicios eficientes. Además, los equipamientos complementarios tienen cabida en este modelo, aportando funcionalidad y complementariedad al núcleo urbano de Puerto de Naos.

Habría equilibrio entre aspectos socioeconómicos y ambientales, por lo que esta alternativa es sostenible y solidaria con el mantenimiento y mejora de las condiciones medioambientales, en cuanto a la recuperación del paisaje y mantenimiento de agroespacios.

La ordenación referida a esta alternativa se recoge en el plano de alternativas PA.2. La estimación de plazas y aprovechamiento se refleja en el siguiente cuadro:

**Tabla 3. Aprovechamiento en la alternativa A2**

SECTOR	UNIDAD ACTUACIÓN	PARCELA clave	superficie	INTENSIDAD m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	SUPERFICIE EDIFICABLE	APRO MEDIO UA	APRO MEDIO SECTOR	PLAZAS LÍMITE
<b>S1</b>	S1-UA1	TUR 1	34.183,51	<b>0,8917</b>	30.480,78	<b>0,8318</b>	<b>0,8318</b>	<b>568</b>
<b>S2</b>	S2-UA1	TUR 2	9.618,92	<b>0,6000</b>	5.771,35	<b>0,8894</b>	<b>0,8351</b>	<b>158</b>
		CB-1	3.146,89	<b>0,5000</b>	1.573,45			
		TUR 3	42.934,79	<b>1,0000</b>	42.934,79			<b>712</b>
	S2-UA2	TUR 4	19.360,55	<b>0,8700</b>	16.843,68	<b>0,8892</b>		<b>318</b>
	S2-UA3	TUR 5	12.526,70	<b>0,6000</b>	7.516,02	<b>0,7739</b>		<b>208</b>
		TUR 6	38.424,24	<b>0,8800</b>	33.813,33			<b>640</b>
		CB-2	3.510,89	<b>0,2000</b>	702,18			
TUR 7		1.782,42		0,00	<b>0</b>			
					139.635,57		<b>2604</b>	

Es la alternativa que mejor optimiza el espacio de cara al sistema turístico, con la mayor presión edificatoria, asegura en mayor

medida la viabilidad económica, y no obstante mantiene equilibrio ambiental entre el nuevo paisaje edificado y la integración de espacio platanero en cultivo ecológico. El sistema de espacio libres públicos y los equipamientos tienen muy buena presencia y disposición.

- **Alternativa 3.**

**A3** es una alternativa que para el escenario previsto no satisface adecuadamente todos los objetivos. Esta alternativa cumpliría altamente las aspiraciones, con una construcción integral del modelo proyectivo según imagen de futuro asociada a un modelo de turismo sostenible para el territorio, no obstante en este caso se maximizan los parámetros que acompañan a la implantación turística, máxima edificabilidad para una carga alojativa al límite. No obstante, la alternativa trata de obtener un equilibrio potenciando también los espacios verdes, potenciando la regeneración ambiental con vegetación y flora autóctona del entorno.

Aunque presenta similitudes con la alternativa A2, el modelo se caracteriza por una actuación de mayor intensidad y menos sensibilidad por la tradición agrícola del territorio. Más infraestructuras y menos contemplación de pervivencias, sin integración en el paisaje territorial.

La ordenación referida a esta alternativa se recoge en el plano de alternativas PA.3. La estimación de plazas y aprovechamiento se refleja en el siguiente cuadro:

**Tabla 4. Aprovechamiento en la alternativa A3**

SECTOR	UNIDAD	PARCELA		INTENSIDAD	SUPERFICIE	APRO MEDIO	PLAZAS	PLANTA
	ACTUACIÓN	clave	superficie	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	EDIFICABLE			
<b>S1</b>	S1-UA1	TUR_1	34.183,51	<b>0,8917</b>	30.480,78	<b>0,8318</b>	<b>569</b>	<b>5</b>
<b>S2</b>	S2-UA1	TUR_2	9.828,85	<b>0,7000</b>	6.880,20	<b>0,8377</b>	<b>163</b>	<b>4</b>
		CB-1	3.146,89	<b>0,5000</b>	1.573,45		<b>2</b>	
		TUR_3	16.207,44	<b>0,9000</b>	14.586,70		<b>270</b>	<b>5</b>
		TUR_4	23.768,88	<b>1,1100</b>	26.383,46		<b>396</b>	<b>5</b>
	S2-UA2	TUR_5	13.901,36	<b>1,1100</b>	15.430,51		<b>231</b>	<b>4</b>
	S2-UA3	TUR_6	10.537,54	<b>0,9000</b>	9.483,79		<b>175</b>	<b>5</b>
		CB-2	3.510,89	<b>0,2000</b>	702,18		<b>1</b>	
		TUR_7	31.593,82	<b>1,1100</b>	35.069,14		<b>526</b>	<b>5</b>
				140.590,18		<b>2330</b>		

En cuanto al aprovechamiento edificatorio es menor que en A2, con mayor repercusión por plaza que las otras alternativas. Aunque el viario interior que une de norte a sur todo el sistema independiza la accesibilidad respecto de la carretera, resulta un potente eje que fracciona las parcelas de actuación reduciendo el aprovechamiento. No obstante la cuestión más negativa es la orientación de instalaciones alojativas hacia un eje viario, dejando en segundo plano el encuentro con mar.

Como resumen de orden económico de cada alternativa, tenemos:

		A1	A2	A3	
<b>S1</b>	PREVISIÓN COSTES DE URBANIZACIÓN	€	1.908.842	2.123.352	2.123.352
	REPERCUSIÓN POR SUPERFICIE EDIFICABLE	€/ M <sup>2</sup> edificables	103,12	69,66	85,56
	<b>INVERSIÓN TOTAL</b>	€	21.408.842	41.723.352	41.798.352
	REPERCUSIÓN POR SUPERFICIE EDIFICABLE	€/ M <sup>2</sup> edificables	1.157	1.369	1.049
	REPERCUSIÓN POR PLAZA ALOJATIVA	€/ plaza alojativa	71.363	73.457	73.459
<b>S2</b>	PREVISIÓN COSTES DE URBANIZACIÓN	€	5.295.612	6.717.796	8.343.873
	REPERCUSIÓN POR SUPERFICIE EDIFICABLE	€/ M <sup>2</sup> edificables	73,72	61,54	75,78
	<b>INVERSIÓN TOTAL</b>	€	98.942.476	139.349.638	123.860.715
	REPERCUSIÓN POR SUPERFICIE EDIFICABLE	€/ M <sup>2</sup> edificables	1.377	1.277	1.125
	REPERCUSIÓN POR PLAZA ALOJATIVA	€/ plaza alojativa	66.853	68.108	70.335
	PLAZAS LÍMITE ESTIMADAS		1.780	2.604	2.330

Entre estas alternativas descritas, la valoración cualitativa realizada concluye que la **Alternativa 2** es la que representa el modelo territorial más favorable sobre el que desarrollar la ordenación estructural y pormenorizada del ámbito del litoral.

#### 1.4. MODELO TERRITORIAL: ALTERNATIVA PROPUESTA

A continuación se recogen los aspectos incidentes en la concreción de la propuesta.

El viario costero, LP-213, es un elemento estructurante del área, el cual ha resuelto la accesibilidad de ese espacio litoral agrario; esta conectividad territorial es hoy el apoyo de las actuaciones turísticas del litoral, definidas en el ámbito que va desde Puerto de Naos a Charco Verde, de carretera hacia el mar.

La conformación del área con apoyo en la vía, en una longitud de 1.335 metros con extensión hacia el oeste de la misma, permite organizar la estructura del conjunto según la alternativa elegida, con mínima trama urbana y no obstante muy buena accesibilidad, sin que represente merma en los niveles de servicio de la vía.

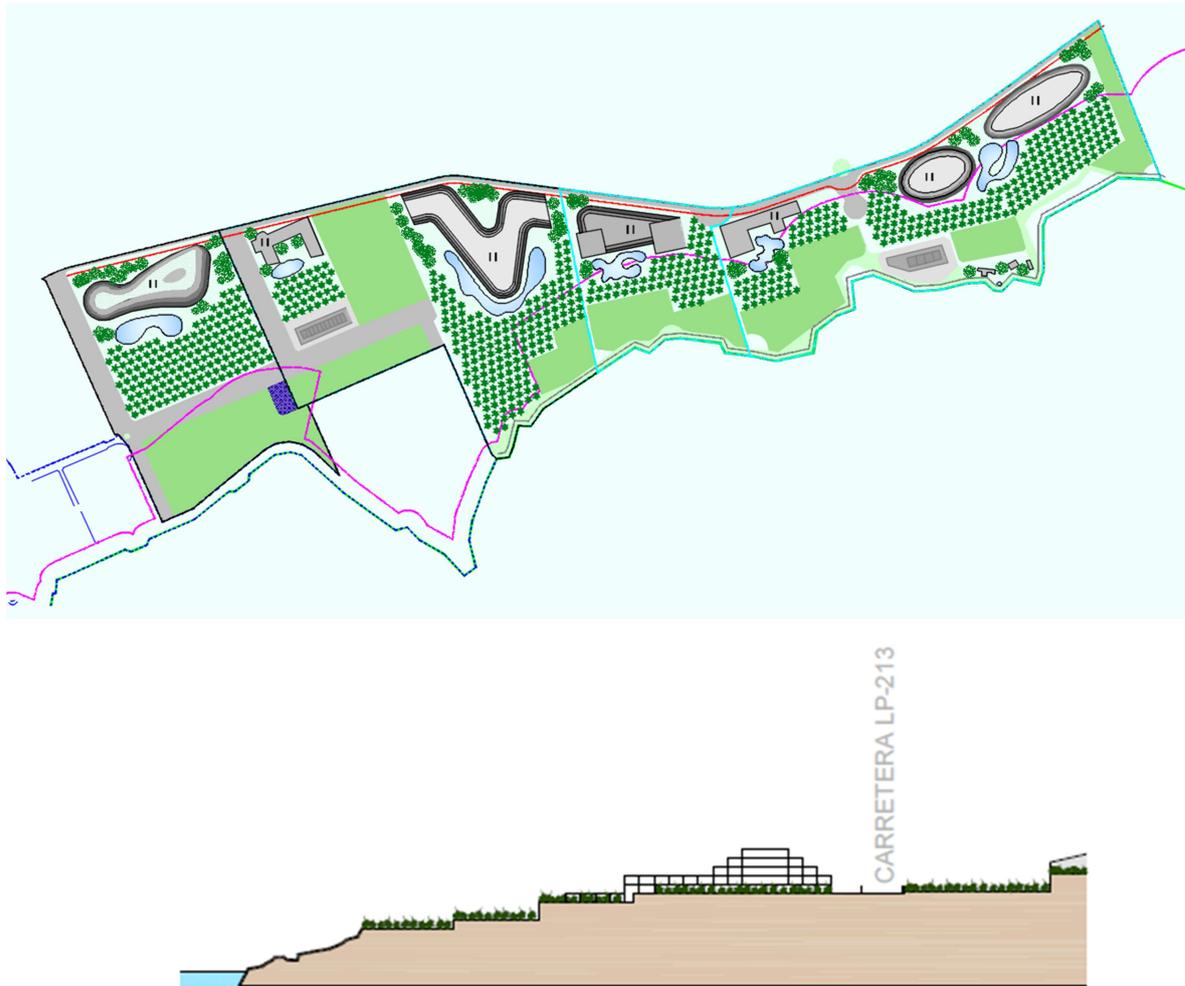
La accesibilidad al espacio agrario se mantiene en muy buenas condiciones, así como a las estructuras urbanas a las que ha servir, Puerto de Naos - Charco Verde y El Remo, sin que resulte necesario especiales previsiones.

Con los distintos condicionantes y preexistencias se puede estructurar el conjunto y su definición morfológica.

La solución que definitivamente se ha tomado como ordenación detallada del área ha pretendido definir una estructura urbana que complete la trama de Puerto de Naos, a modo de estructura convencional capaz de albergar actuaciones importantes, como lo planteado para el sector S1, una importante instalación turística de alta calidad con aproximadamente 500 plazas.

En realidad a partir del límite sur del suelo urbano donde se ubica el hotel Sol La Palma, comienza un conjunto de actuaciones con distinta morfología y creación de paisaje urbano, aquí nace una exigencia de intercalar de forma aislada las instalaciones turísticas con el medio agrario platanero de la zona, mejorando la integración y posibilitando la diferenciación del espacio turístico. Es decir, que en la alternativa elegida, tal como se expondrá, el espacio platanero debería tener cierto protagonismo ocupando los espacios libres privados.

Aunque con el valor de mera figuración, el resultado morfológico deberá ser algo así como la imagen siguiente, es decir, edificaciones dispuestas en tipología tendente a la agrupación, evitando dispersión de elementos aislados, con integración en el paisaje escalonado definido por los bancales existentes, que se mantendrían en lo posible; debiendo liberarse la mayor cantidad de parcela posible a los efectos de maximizar los espacios verdes para plantación de plataneras en cultivo ecológico y para crear cultivos de higuierillas (*Euphorbia lamarckii*) como hábitat del cigarrón palo (*Acrostira euphorbiae*). Asimismo, debería servir el espacio como soporte de estudios y cultivos de recuperación del endemismo *Parolinea aridanae*, población amenazada concentrada en el acantilado de Charco Verde.



**Figura 1. Figuración del modelo de ordenación propuesto para el ámbito de actuación**

## 1.5. ASPECTOS JUSTIFICATIVOS DE LA ORDENACIÓN

### 1.5.1. Consideraciones generales

Atendiendo a los condicionantes territoriales en que se enmarcan las actuaciones, la ordenación propuesta responde a estas singularidades de entorno y es consecuente con los criterios que se entienden básicos para la ordenación de los sectores. Constituyen unidades funcionales perfectamente articuladas con los elementos de su entorno territorial.

La ordenación detallada que se plantea se enmarca en las exigencias regladas del planeamiento y demás normativa, pero además atiende a niveles proyectuales de control del diseño final.

La ordenación da una respuesta válida a estos condicionantes topológicos y normativos, con un resultado morfológico que deriva de la que se entiende como alternativa de mejor cualificación espacial.

En cuanto a la división en dos sectores S1 y S2 se da cumplimiento al artículo 39.3 de la ley 4/2017, *del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias*, como quedará visto en la exposición que se realiza.

*3. La superficie de suelo urbanizable se dividirá en sectores. Cada sector será un ámbito de suelo que conforme una unidad geográfica y urbanística homogénea, adecuada para ser ordenada de manera pormenorizada, bien por el planeamiento general bien por el planeamiento de desarrollo. A estos fines, los terrenos incluidos dentro de cada sector tendrán características físicas y urbanísticas homogéneas, y su perímetro deberá estar delimitado por situaciones de planeamiento existentes, por sistemas generales de comunicación, por espacios libres o por elementos naturales o artificiales preexistentes.*

En lo que respecta a la unidad geográfica y urbanística homogénea, ambos sectores cumplen esta exigencia legal, lo cual ha permitido la adecuada ordenación pormenorizada que se ha formulado. Abundando en la cuestión diremos que el sector S1 se ha delimitado para completar la estructura urbana de Puerto de Naos, en su configuración de espacio turístico convencional atendiendo además al precedente de haber sido soporte del Plan Parcial Sector T2 Litoral y existir una gestión previa con los intereses privados concurrentes.

El resto del suelo hacia el sur conforma el sector S2, que tiene otra génesis netamente agraria, parcelario de mayor entidad y con propietarios visibles y comprometidos en el desarrollo, de los cuales ha surgido principalmente el impulso y consenso para la ordenación que se ha propuesto, aunque aquí también hay precedente de programación de suelo urbanizable (T7.1) y de plan parcial ("Las Monjas") frustrado por el proceso de la moratoria turística (2001), correspondiente con la Unidad de Actuación ahora propuesta UA3, y esto si se podría reputar como estructura desarticulada de suelo urbanizable programado dentro de un suelo urbanizable no programado, aunque la paradoja es que estamos con el mismo planeamiento y similar marco legal, que era el Texto Refundido 1/2000.

En definitiva, se trata de una propuesta de consenso, conseguida durante años de trabajo técnico y de gestión con propiedades, y de tramitación ante la Comisión de Ordenación del Territorio, porque lo mismo da referirse a la ordenación pormenorizada que iba a realizar la ordenación pormenorizada del expediente 2015 o la que ahora se implementa a través del novedoso instrumento de planificación singular turística (IPST\_Litoral\_2018)

Proceso que ha consensuado intereses y otorga viabilidad a la operación urbanística, pero además dentro del marco jurídico entonces vigente y que no es muy diferente del actual, todo ello perfeccionado en el seno del proceso administrativo que ya se expuso.

Por lo expuesto, ambos sectores S1 y S2 tienen plena justificación en relación al citado artículo 39.3. Ambos se configuran con características físicas y urbanísticas homogéneas, con perímetro delimitado por estructura urbana existente (Puerto de Naos), por viario general (carretera LP-213), por elementos naturales como es la línea de costa y por el ENP P-16 "Paisaje Protegido del Remo".

#### 1.5.2. Estructura Urbana

Se ha visto cómo las condiciones del entorno territorial han predeterminado aspectos del planeamiento urbano. La organización estructural de la ordenación se apoya en el eje definido por la carretera LP-213, conectando con este sistema general se ha diseñado el viario rodado y peatonal del conjunto, el que articula todo el sistema.

Existen dos situaciones diferenciadas. Por un lado la zona norte del ámbito de actuación, sector S1 y parte del sector S2, zona que tiene vocación de completar la estructura de Puerto de Naos, así que se diseña una importante estructura viaria que también tiene capacidad para aparcamientos con la función de paliar la gran carencia de Puerto de Naos. Por otra parte, hacia el sur, se interviene sobre la estructura agraria de forma sensible, se conservan caminos y bancales, accediendo a cada instalación turística desde la carretera a través de pequeña vía de servicio, con disposición de aparcamientos en la misma para dar cobertura a la demanda de acceso al mar por esa zona, cumpliendo así lo previsto en la ley de costas.

Por el poniente se articula un paseo peatonal que bordea las actuaciones sobre el litoral, y que va conectando con los peatonales (cinco) que vienen desde la carretera.

Este sistema peatonal que se articula por el naciente con la carretera, son las mismas pistas entre fincas que sirven ahora al espacio agrario, tienen capacidad para soportar un tráfico limitado de vehículos de emergencia y servicios.

Este modelo de estructura que desarrolla toda la zona sur del área optimiza las condiciones funcionales del viario, pudiendo así atender a las distintas parcelas y sus respectivos usos: turísticos, equipamientos y espacios públicos.

### 1.5.3. El Espacio Turístico

a). Queda estructurado en parcelas con diversas circunstancias urbanísticas y aprovechamiento edificatorio, con previsión de modalidades turísticas cualificadas (hotelera o extrahotelera). Se ha estudiado una propuesta parcelaria en razón del aprovechamiento previsto y la cualificación pretendida, constituyendo una propuesta muy detallada de la alternativa elegida, que permite solamente cierta flexibilidad en la concreta ubicación de la edificación, que se ha de ajustar a las áreas de movimiento definidas por los retranqueos obligatorios, a vías y a linderos, y por la servidumbre de protección de costas. En todo caso sujeta al resultado del proceso de evaluación ambiental estratégica.



Las parcelas destinadas al uso de turismo alojativo son: TUR\_1, TUR\_2, TUR\_3, TUR\_4, TUR\_5 y TUR\_6.

La parcela TUR\_7 contempla la situación de dos unidades de alojamiento existentes y que el Plan respeta en su actual configuración si procediera el tratamiento jurídico previsto en la Disposición Transitoria Cuarta de la *Ley 22/1988, de Costas*. En otro caso sería una parcela privada en servidumbre de protección para los usos legalmente permitidos.

El espacio destinado a las instalaciones alojativas dispone de los siguientes parámetros:

**Tabla 5. Ordenación propuesta, desarrollo de la Alternativa A2**

A2								
SECTOR	UNIDAD	PARCELA		modalidad	PLAZAS	INTENSIDAD	m <sup>2</sup> edificable	m <sup>2</sup> parcela
	ACTUACIÓN	clave	superficie	tipología	LÍMITE	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	por plaza	por plaza
<b>S1</b>	S1-UA1	TUR_1	34.183,51		<b>568</b>	<b>0,8917</b>	53,66	<b>60,18</b>
<b>S2</b>	S2-UA1	TUR_2	9.618,92	legislación turística y estándares de proyecto	<b>158</b>	<b>0,6000</b>	36,53	<b>60,88</b>
		CB-1	3.146,89			<b>0,5000</b>		
		TUR_3	42.934,79		<b>712</b>	<b>1,0000</b>	60,30	<b>60,30</b>
	S2-UA2	TUR_4	19.360,55		<b>318</b>	<b>0,8700</b>	52,97	<b>60,88</b>
	S2-UA3	TUR_5	12.526,70		<b>208</b>	<b>0,6000</b>	36,13	<b>60,22</b>
		TUR_6	38.424,24		<b>640</b>	<b>0,8800</b>	52,83	<b>60,04</b>
		CB-2	3.510,89			<b>0,2000</b>		
		TUR_7	1.782,42		Ley de Costas	Disposición Transitoria 4ª		
					<b>2604</b>			

b). Los documentos anteriormente tramitados se basaban en disponer una ordenación principal o básica en categoría hotelera de cinco estrellas, con los estándares exigibles. Esa ordenación estaba dotada con más edificabilidad por razones de exigencia cualitativa y de ella se extrae el límite de plazas alojativas, pero admitiendo las instalaciones hoteleras de cuatro estrellas, con menor edificabilidad, lo cual permitiría reducir el estándar dotacional y que se concreta en reducción proporcional de las zonas verdes. Ello es consecuencia de la previsión legal que vincula las cesiones de espacios libres y dotaciones a la edificabilidad, resultando la elección una opción potestativa del promotor.

El sistema ha sido cuestionado por el Cabildo, en línea con la interpretación dada a lo previsto por la directiva de servicios.

Imposibilidad de establecer determinaciones que no estén alineadas con la directiva de servicios (Directiva 2006/123/CE) y la ley de transposición 17/2009, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

A su vez por la previsión legal que contiene el artículo 13 de la *Ley 14/2019, de 25 de abril, de ordenación territorial de la actividad turística en las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma*.

Por tanto, en este entorno, no es posible que el planeamiento haga referencia a modalidades y tipologías turísticas.

En nuestro caso la ordenación urbanística del espacio litoral en cuestión tiene una motivación estructural del área, de modelo y de cualificación del sistema, sin una motivación económica directa, pues para ello entendemos

que daría lo mismo la modalidad y tipología. Se ha procurado que las determinaciones urbanísticas que establece el IPSTL doten al sistema de la cualificación formulada como objetivo de la ordenación.

#### 1.5.4. El Equipo Comunitario

En virtud de la potestad del planeamiento para establecer los usos concretos de las dotaciones y equipamientos, se ha previsto sendos espacios comerciales:

La **parcela CB-1** que completa los estándares exigidos en el sector S2, con dominio privado y uso público, prevista para uso comercial en tipología abierta en bloque.

Se concretan los siguientes usos posibles, conforme a la nomenclatura establecida en el PTET y las definiciones de usos que contiene este IPST: Servicios al Turismo (ST); Comercial (CQ); Social (SQ); e Infraestructuras culturales tipo IO2.

La **parcela CB-2** que también completa los estándares exigidos en el sector S2, con dominio privado y uso público, es una parcela singular prevista exclusivamente para la actividad de restauración, con uso principal para la actividad comercial de restauración. Esta parcela se encuentra enteramente dentro de la servidumbre de protección de costas, estando sujeta a lo previsto en los artículos 24 y 25 de la LCO, debiendo contar en cualquier caso con la autorización de la Comunidad Autónoma.

No se ha previsto espacio alguno para implantar el uso de Dotación, con dominio y uso público, por innecesariedad legal y funcional.

#### 1.5.5. Las Zonas Verdes

El sistema de áreas libres de dominio y uso público, se ha resuelto con varias zonas de parque urbano, con definición urbanística de Jardines y Áreas peatonales.

Se recogen en el plano de ordenación con las siglas: EL\_01 hasta EL\_8.

Para la ordenación formulada en base a la elección de alternativa única, la superficie total del sistema es de 6,34 has, que representa un 22,85% del área neta ordenada (27,76 has).

En esta solución propuesta la previsión de espacios libres es única y no se formula con proporcionalidad a la edificabilidad realmente materializada.

Los emplazamientos de los espacios libres de la estructura próxima a Puerto de Naos obedecen a criterios articuladores de esa estructura urbana y de potenciación del Paseo Marítimo, con la gran zona parque planteada (EL\_1). Para la zona sur que dispone de peatonal que articula las actuaciones con la costa, se plantea zonas verdes articuladas con ese paseo litoral, conformando un gran corredor verde entre las actuaciones y el mar.

Todo este borde costero tiene una función clara de itinerario escénico, con jardinería y espacios de mirador sobre el cantil costero, que deberán ser concretados a nivel de proyecto de urbanización.



**Figura 2. Estructura del conjunto de los Espacios Libres Públicos.**

#### 1.5.6. Red Viaria y aparcamientos

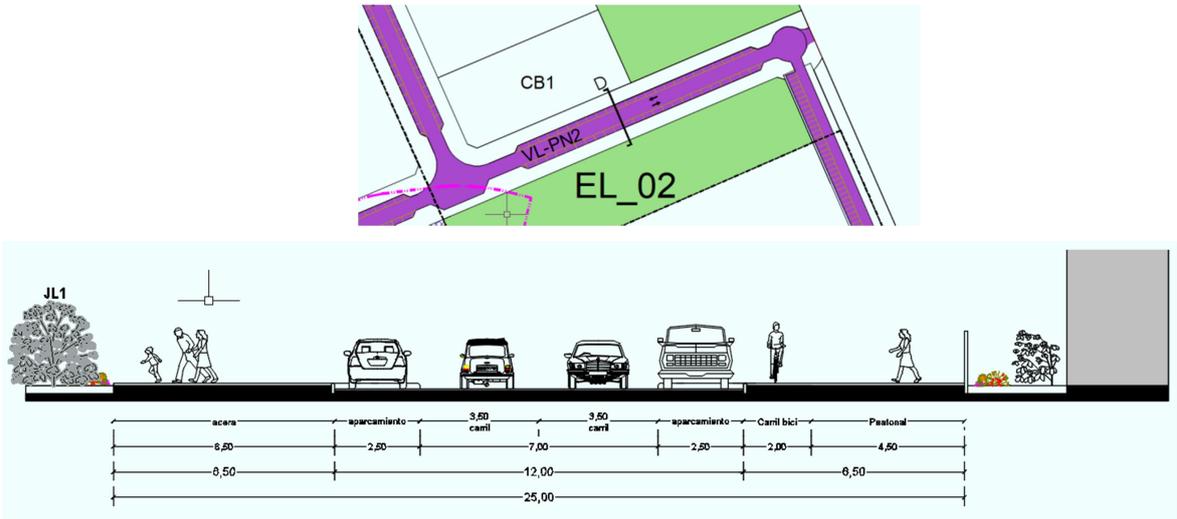
Se ha planteado la jerarquización de la malla viaria de acuerdo a su función en la estructura urbana; los distintos tipos de vías planteados resuelven los aspectos de accesibilidad y articulación con el sistema general. Se recoge su trazado y secciones en el plano de ordenación P.3.

Para las distintas zonas servidas por este viario y sus actividades potenciales, queda garantizada su permanente fluidez y accesibilidad.

Para la trama viaria del sector S1 y parte del S2, que es prolongación de la trama de Puerto de Naos, se ha previsto un viario que resuelve la funcionalidad de los sectores en relación con el núcleo urbano y la carretera.

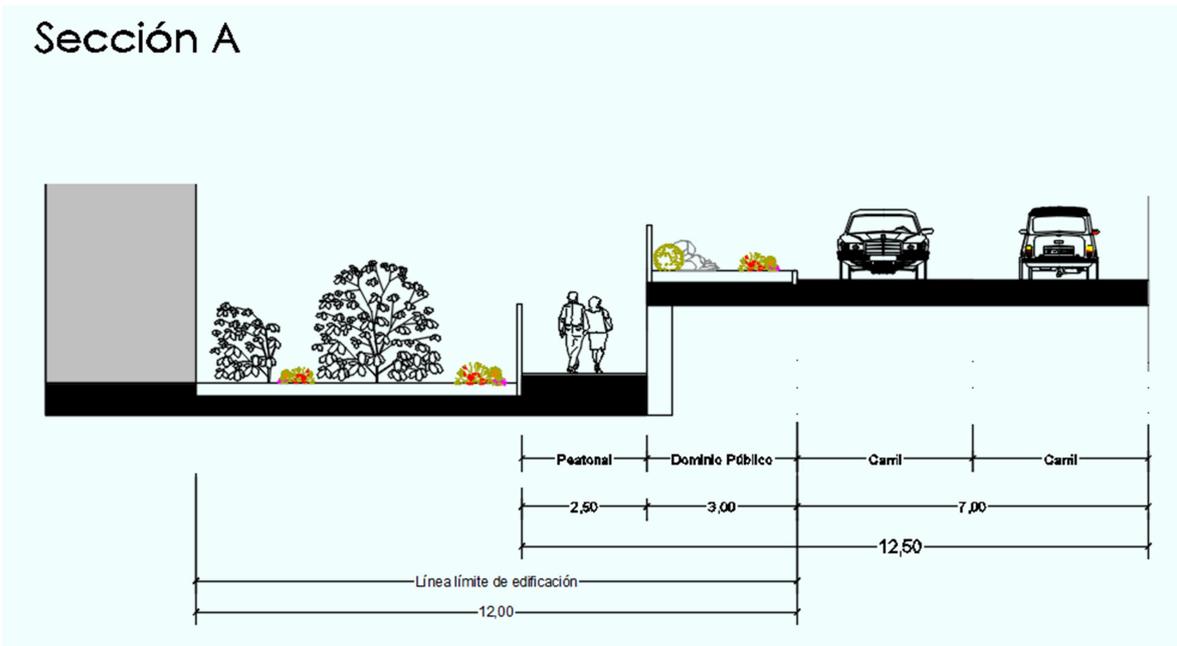
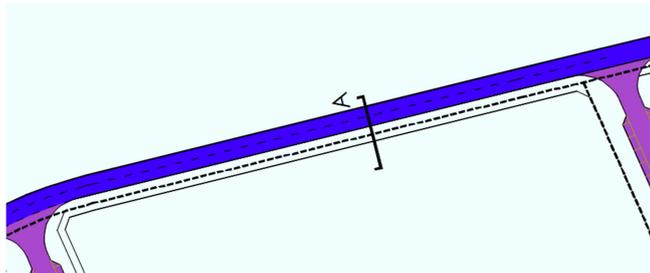
Viario VL-PN1 y VL-PN2, de 25 m de ancho.

La sección transversal de las vías tiene las siguientes características:



**Figura 3. Sección transversal de viales previstos para los sectores de ordenación**

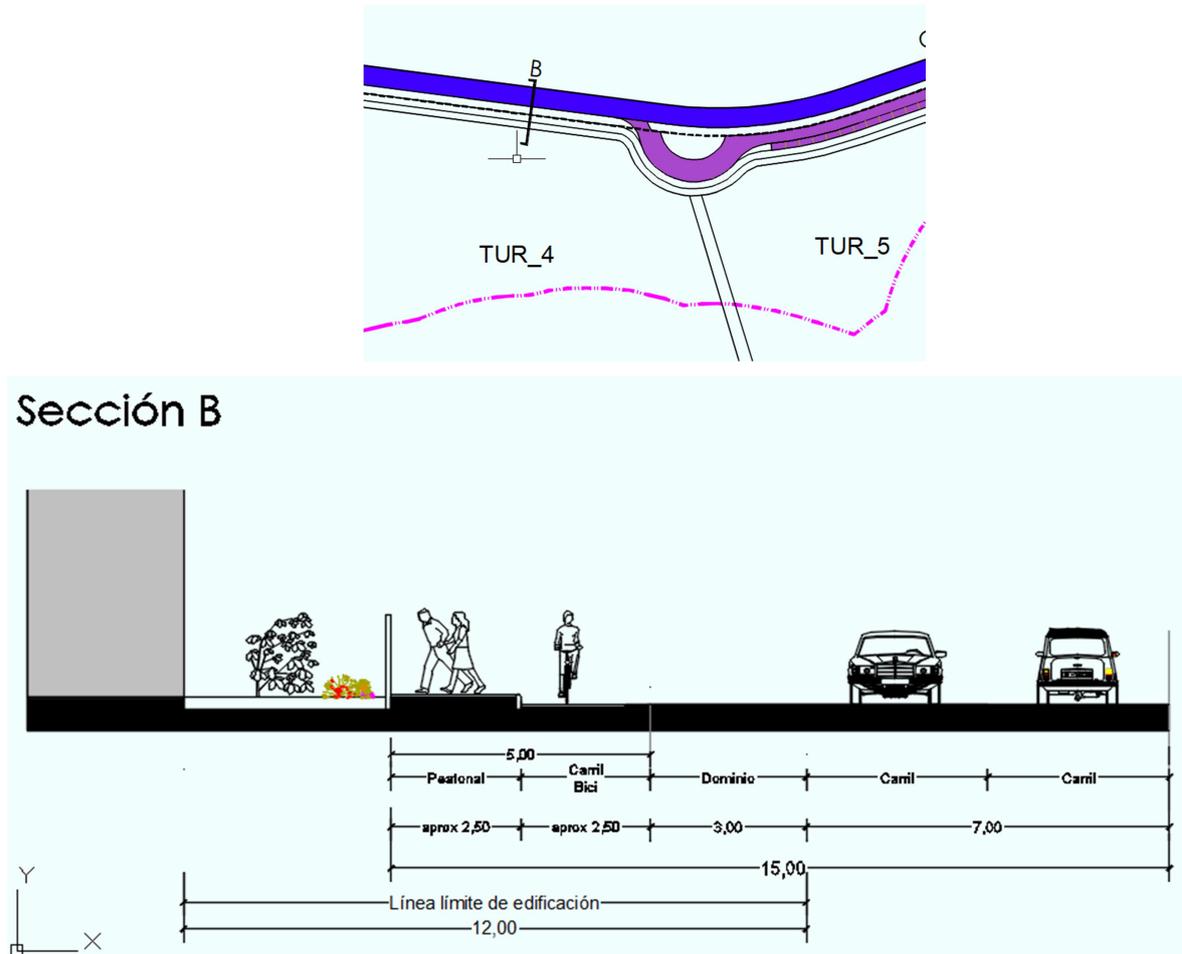
Dispone de calzada de 7 m, aparcamientos en línea en ambos lados y un carril bici integrado al menos en una de las aceras, en total tiene una sección de 25 m de ancho.



**Figura 4. Sección de las zonas de actuación, parcela TUR\_1, en contacto con la carretera LP-213**

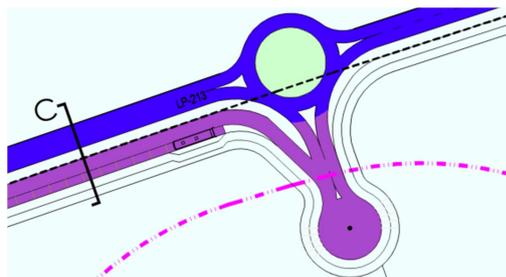
La anterior sección (Figura 29) corresponde a las zonas de contacto de las actuaciones con la carretera LP-213. Se respeta los 3 m de dominio público que quedaría fuera de la actuación, aunque ya existe acerado. En el entorno de la parcela TUR\_1 se ha dispuesto peatonal de 2,5 m a los efectos de crear itinerario alternativo con pendiente menor del 6%, tal como se explicará.

Esta sección B corresponde al límite con la carretera en la zona sur, unidad de actuación UA-2 del sector S2.

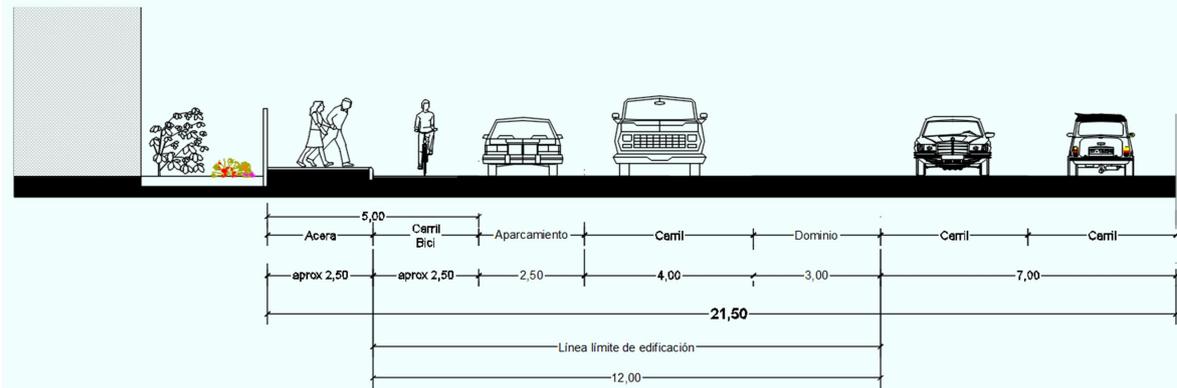


**Figura 5. Sección de parcelas TUR\_3, TUR\_4 con la carretera LP-213.**

La siguiente sección C corresponde al tramo de vía de servicio en contacto con la LP-213, con formalización de glorieta.

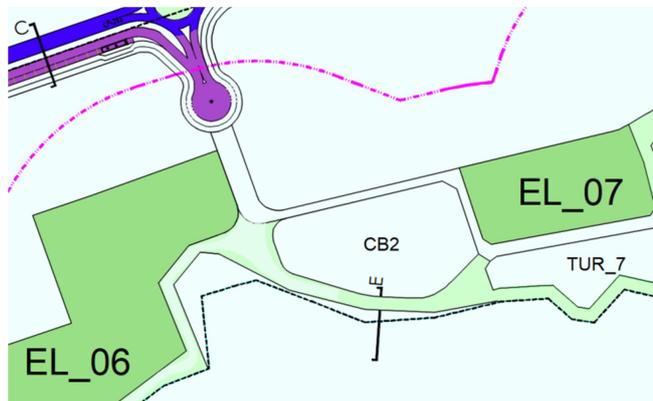


## Sección C



**Figura 6. Sección por la parcela TUR\_5, contacto con vía de servicio.**

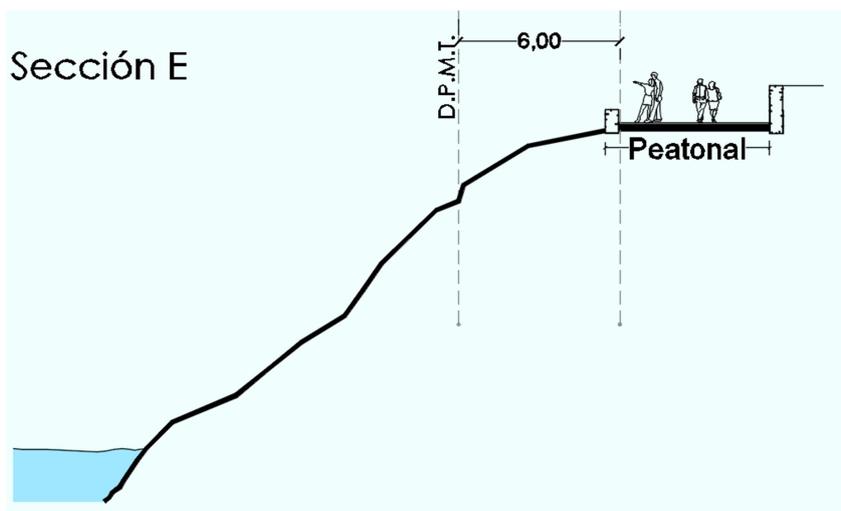
El Paseo Litoral (Figura 31) se define en la ordenación a modo de corredor donde se ha de encajar propiamente la zona pavimentada del paseo, siempre mayor de 3 m, estando el resto como espacio ajardinado o de mantenimiento de la naturalidad del cantil. Un diseño orgánico que



será resuelto por el proyecto de urbanización, con estricto respeto a las zonas naturales del borde costero, integrando elementos vegetales exclusivos de ese hábitat salino; con pavimentación adecuada a las condiciones de exterior; puntos bajos de

iluminación empotrada reforzada; y elementos de protección que podrán ser de madera o acero, en todo caso será preferible muretes o similar realizados en piedra.

## Sección E



**Figura 7. Figuración del Paseo Litoral en planta y perfil.**

El Paseo Litoral así configurado, discurre linealmente sobre el cantil costero, rebasando los límites de la actuación, por el norte hasta Puerto de Naos y por el sur hasta Charco Verde. En lo que corresponde a la ordenación de los dos sectores urbanizables se ha previsto una articulación del paseo con la carretera a través de cinco peatonales, constituidos por el mismo viario de servicio actual de fincas, siempre con sección mayor de 4 m para posibilitar acceso rodado de servicio, y si fuera menor se rectificaría.

Se ha dispuesto una solución singular para dar accesibilidad a esta zona y poder articular los giros con la carretera, con el mínimo de afección sobre las parcelas y siendo sensible con el borde litoral como punto de referencia para participar de esas visuales. Una glorieta rodada de 28 m de diámetro resuelve las funciones de acceso y giros propios del tráfico del lugar, sin interferencia con la glorieta y tráfico propios de la LP-213. Se dispone a su vez de un peatonal de 10 m de ancho con punto singular para el acercamiento al paseo litoral.

Asimismo, este viario de acceso al paseo litoral y DPMT, se ha diseñado para cumplir con la prescripción de la Ley de Costas en cuanto a la distancia mínima de 200 m de acceso peatonal al espacio litoral, de modo que se cumple en todo el espacio costero que es objeto de esta ordenación detallada.

Se considera plenamente justificada la previsión de aparcamientos de apoyo al litoral, distribuidos en las zonas antes mencionadas. Hay que tener en cuenta que la utilización del paseo litoral es meramente perceptiva y de esparcimiento, que no es lugar de baño, por tanto con demanda muy reducida, lo que puede comprobarse hoy en el acceso que discurre hasta la playa de Las Monjas.

El espacio constitutivo de los elementos viarios se conforma por las zonas para el tráfico rodado y peatonal (calzadas, aparcamientos, aceras o peatonales), y por los espacios ajardinados anejos a la red. El paisaje urbano así definido, se caracteriza por un espacio funcional de notables cualidades ambientales, en tanto que se encuentra tratado con zonas ajardinadas que dan un alto valor perceptivo a estos espacios públicos.

Las previsiones de geometría que contiene la normativa del IPST han de entenderse indicativas salvo el ancho total de las vías, han de ser concretadas por los proyectos de urbanización con la debida justificación. Sobre todo los ajustes que han de realizarse para cumplir condiciones de trazado de carril bici, aceras y calzadas, conforme dispone la legislación sobre carreteras.

Las actuaciones turísticas de alojamiento dispondrán de los aparcamientos requeridos por estándar, como mínimo **uno cada tres unidades alojativas**, que se ubicarán todos en el interior de la parcela correspondiente y en situación ocultos bajo rasante.

#### 1.5.7. Redes de servicios

Las redes de servicios (planos P.4-P.5) abarcan las correspondientes a electricidad, telecomunicaciones, agua potable, agua de riego, saneamiento y depuración. En todos los casos las redes tienen doble naturaleza: la parte de red que deberá conectar la urbanización con el correspondiente sistema general y propiamente el sistema local que resolverá las conexiones a cada parcela. Los proyectos de urbanización, proyectos de ejecución de sistemas y otros específicos, resolverán las cuestiones técnicas precisas para las distintas necesidades y ubicación. La previsión sobre materiales y otros aspectos técnicos contenidos en la normativa del IPST deberá entenderse como meramente indicativa, siendo precisada con la debida justificación por el correspondiente proyecto de urbanización.

##### a). Redes de saneamiento y regeneración de aguas residuales

Los sistemas de saneamiento, depuración y regeneración previstos para el espacio priorizan los criterios de reutilización de aguas regeneradas para riego en el espacio turístico, la gestión eficiente e integrada del agua y la preservación de la calidad ambiental.

Las actuaciones turísticas tendrán la obligación de utilizar aguas regeneradas para el riego de sus jardines y cultivos. Por este motivo, en ausencia del sistema general previsto de reutilización de aguas regeneradas asociado a la futura EDAR de El Remo, deberán desarrollar las estaciones regeneradoras de aguas (ERA) individuales previstas para cumplir con esta premisa, garantizando una calidad de aguas adecuada para los usos especificados en el Real Decreto 1620/2007, de 7 de diciembre, por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de las aguas depuradas. Las ERAs estarán sujetas a la correspondiente autorización y concesión administrativa para la reutilización de aguas depuradas del Consejo Insular de Aguas. En cualquier caso, su ubicación estará fuera de los 20 primeros metros de la zona de servidumbre de protección conforme a la Ley de Costas.

El plano de ordenación P.4 recoge la red de agua y de saneamiento. La UA-1 del S1 discurrirá por gravedad hasta la EBAR de Puerto Naos (F).

Asimismo la UA-1 del S2 estará asistida por la ERA-1, que de no ser necesaria las aguas residuales también irán por gravedad hasta (F).

La UA-2 del S2 estará asistida por la EDAR-2, que de no ser necesaria será estación de impulsión de aguas residuales hasta (B).

La UA-3 estará asistida por la EDAR-3, que de no ser necesaria será estación de impulsión de aguas residuales hasta (A).

Las ERAs, en cada unidad, deberán tener punto de vertido autorizado de acuerdo a la legislación vigente y a la autorización del Consejo Insular de Aguas. En caso de que el sistema general de saneamiento esté ejecutado, las ERAs tendrán como punto de vertido ese sistema, de acuerdo a las disposiciones del Ayuntamiento de Los Llanos de Aridane. En ningún caso las aguas tratadas serán vertidas al mar.

Los sistemas de regeneración deberán cumplir con las determinaciones de seguridad, control y adecuación de las instalaciones según la legislación aplicable. Los residuos y lodos que se produzcan en los tratamientos serán tratados de manera adecuada por gestor autorizado. De esta manera, se posibilita la economía circular mediante la reutilización de las aguas depuradas tratadas con sistemas adecuados de regeneración, cada vez más utilizadas en modelos turísticos sostenibles.

En el caso de que ya se haya ejecutado el proyecto de la EDAR El Remo, con sistema de reutilización asociado que permita el uso de las aguas regeneradas en las actuaciones turísticas, se fomentará la integración de todo el espacio turístico a ese sistema general integral de saneamiento y reutilización. El sistema local de saneamiento previsto en la ordenación se plantea a través del sistema viario local, como sistema separativo, con diversos puntos de recogida de aguas residuales y conexiones con cada parcela. En su caso, las aguas residuales discurrirían por gravedad hasta las ERAs dispuestas en cada unidad de actuación. A continuación, las aguas serían impulsadas a la red general discurriendo por gravedad a lo largo de la carretera LP-213 y viario local hasta la EBAR (F) proyectada en Puerto de Naos (sustitución de la existente): tramo AB (169 m), tramo BC (236 m), tramo CD (162 m), tramo DE (180 m) y tramo EF (53 m).

Los puntos (A), (B), (C), (D), (E) y final (F), plano P.4, señalan la ubicación de los pozos de registro del sistema que discurre por gravedad hasta la EBAR Puerto de Naos. Los proyectos de urbanización deberán garantizar el correcto diseño y funcionamiento de este sistema de saneamiento previsto. De

la EBAR de Puerto Naos se impulsarán las aguas residuales hasta la EDAR El Remo.

Como se ha expuesto, se pretende contemplar los escenarios que se crean en función del momento de realización del sistema general EDAR El Remo y EBAR Puerto de Naos, en relación con la implantación de las distintas actuaciones turísticas. De esta manera se cumplen correctamente los objetivos de la planificación a la vez que no se dificulta el desarrollo turístico de las actuaciones.

Otra solución técnica podrá ser contemplada por el Ayuntamiento en la medida que la actual EDAR de Puerto de Naos tenga capacidad para absorber ciertas implantaciones turísticas.

b). Redes de pluviales y sistemas de drenaje urbano

La situación pluviométrica del área litoral con menos de 200 l/año, con precipitaciones de baja intensidad y con total ausencia de drenaje territorial, descartan previsiblemente eventos que ocasionen avenidas o inundaciones sobre la zona de actuación. En este escenario, las aguas pluviales de la zona sur del área de actuación podrán ser conducidas mediante sistemas de drenaje superficial en el conjunto de peatonales hacia zonas de infiltración en el propio lugar, por lo que no se necesita red específica pluvial. Los sistemas de drenaje serán preferentemente sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS), adecuados a las características del entorno e integrados en los peatonales. Estos estarán orientados a favorecer la infiltración del agua pluvial en el terreno en condiciones cualitativas adecuadas o a fomentar su aprovechamiento posterior mediante la disposición de los medios técnicos necesarios. El diseño de los sistemas de drenaje y de los peatonales permitirá que las aguas no admitidas durante episodios torrenciales puedan ser evacuadas superficialmente con vertido final al mar, con adecuada articulación con el borde del litoral y el paseo marítimo.

La trama viaria de la parte norte, viario rodado VL-PN1 y VL-PN2, dispondrá de recogida pluvial separativa a través de imbornales, discurriendo por gravedad hasta el punto (F). Las primeras aguas de lluvia siempre deberán ser tratadas, siendo posible el tratamiento *in situ* con separador de grasas y de hidrocarburos para lo que tendrán que disponerse los medios técnicos necesarios; o *ex situ* en la EDAR de El Remo mediante impulsión desde la EBAR. Se deberá prever la acumulación de las aguas en situaciones de tormenta mediante tanques adecuados para tal fin. Las aguas tratadas deberán infiltrarse en el terreno preferentemente. El resto de aguas pluviales

limpias podrán ser vertidas al mar o infiltradas en el terreno en función de los volúmenes recolectados. La conformación del sistema de evacuación no debe permitir transferencias de caudales de pluviales hacia la trama urbana de Puerto de Naos.

c). Red de agua potable

El abastecimiento está diseñado como sistema ramificado que parte desde la red general existente a lo largo de la carretera, estableciendo distintos puntos de toma según las parcelas y zonas, que partirán de las cámaras de registro existentes. La canalización del sistema general existente a lo largo de la carretera, con tubería FD 150 mm, sección holgada para la demanda previsible.

La demanda de las actuaciones a implantar se resuelve con redes terciarias que conectan con esa canalización general en las tres cámaras existentes (3-4-5). Las condiciones y características de las redes terciarias, los elementos de toma y acometidas, así como los dispositivos de control serán los requeridos a nivel municipal. Las redes de las urbanizaciones se realizarán con tubería de polietileno o fundición dúctil y diámetros según necesidades, conforme dispongan los proyectos de urbanización.

Partiendo de la red de distribución de agua potable también se dispondrán arquetas de registro e hidrantes contra incendios conforme al plano P.4.

**Tabla 6. Previsiones de demandas de agua de abastecimiento a la zona litoral**

	camara 3	cámara 4	cámara 5	CHARCO V	EL REMO
SECTORES	S1-UA1	S2-UA1-2	S2-UA3		
PLAZAS	568	870	1166	600	380
consumo L	85200	130500	174900	90000	57000
plazas tramo	568	1438	2604	3204	3584
flujo de zona	0,99 L/s	1,51 L/s	2,02 L/s	1,04 L/s	0,66 L/s
150 L/P día	85200	215700	390600	480600	537600
	tramo 0-1	tramo 1-2	tramo 2-3	tramo 3-CV	tramo CV-R
longitud del tramo	515	143	676	1000	2150
L por tramo	537.600 L	452.400 L	321.900 L	147.000 L	57.000 L
flujo de tramo	6,22 L/s	5,24 L/s	3,73 L/s	1,70 L/s	0,66 L/s
	373 lit/min	314 lit/min	224 lit/min	102 lit/min	40 lit/min
	DN80	DN65	DN65	DN65	DN50

Ya se ha citado las consideraciones que demuestran la existencia del recurso hídrico para las demandas de la zona, de modo que estas actuaciones no desequilibrarían la disponibilidad de agua para el consumo, resultando que la infraestructura municipal existente actualmente, es capaz de abastecer esas demandas previsibles en el litoral.

d). Redes de riego

Las redes de reutilización de cada ERA resolverá la distribución dentro de su unidad de actuación.

Se plantea una red de riego en toda la urbanización para los jardines públicos y privados: parques, jardines, espacios de platanera en ecológico, etc. Se utilizarán las aguas regeneradas de las propias actuaciones, o en la hipótesis de la existencia de una red que provenga de la depuradora general, sería suministrada por este sistema. Además se utilizará de forma complementaria el agua de riego agrícola, se hará conectando con la abundante red existente en la zona

Las redes de reutilización que se desarrollen en el espacio turístico para el riego con aguas regeneradas cumplirán con las exigencias normativas vigentes.

La adaptación de las redes de riego existentes en el espacio, de aguas de procedencia subterránea y superficial, se adecuarán conforme a lo indicado en el plano P.4.

El uso de aguas de procedencia subterránea o superficial para riego de cultivos y jardines será solo para aquellos usos para los que no sea adecuada la calidad del agua reutilizada o cuando no se disponga de recursos de aguas regeneradas para satisfacer las demandas.

Las necesidades globales estarían en torno a 3,5 l/m<sup>2</sup>/día de superficie plantada, estimándose ésta en unas 11,6 has, un 41% de la superficie del área (un 30% de las parcelas más el verde público). Esto daría un consumo medio de 4,7 l/s, que supera al consumo de agua potable (4,27 l/s). Se explica por la gran cantidad de superficie verde con la pretensión de mantenimiento de importantes superficies de platanera. De aquí se extrae la necesidad de reutilización de las aguas depuradas, lo cual se convierte en requerimiento absoluto para este espacio urbanizado, mejorando la sostenibilidad del sistema.

e). Red eléctrica y alumbrado público.

La acometida y distribución de la red estará de acuerdo a lo que establezca las directrices de la compañía suministradora, realizada desde la línea de alta tensión que llega al núcleo de Puerto de Naos, desde donde partirá una línea alta/media tensión como red general que discurre a lo largo de la carretera y da servicio a cada actuación, con un total de 1.218 m y los siguientes valores de potencia.

SECTORES	S1-UA1	S2-UA1-2	S2-UA3
	tramo 0-1	tramo 1-2	tramo 2-3
0,44 Kw/plaza	249,92	632,72	1145,76
Kw/tramo	2028,4	1778,48	1145,76

**Tabla 7. Previsión de consumo energético**

El alumbrado de vías rodadas se realizará sobre columna, para el resto se prevé la utilización de puntos de alumbrado tipo baliza empotradas y sobre poste, adecuadamente dispuestos marcando los senderos peatonales. Todas las luminarias cumplirán la Ley del Cielo conforme disponga el órgano de control del IAC.

f). Red de telecomunicaciones

De conformidad con las exigencias actuales en materia de telecomunicaciones, se ha de disponer en cada urbanización la infraestructura necesaria para posibilitar que las edificaciones tengan acceso a los distintos servicios, Telefonía Disponible al Público y Red Digital de Servicios Integrados (TB+RDSI), Telecomunicaciones por cable (TLCA), y Radiodifusión y Televisión (RTV) y Fibra Óptica.

En cualquier caso, se realizará acometida desde el núcleo de Puerto de Naos, de acuerdo a las directrices de la compañía suministradora. Se ha planteado una canalización también por la carretera junto al resto de redes, con 1.264 m.

### 1.5.8. Resumen

La ordenación responde al objetivo de completar la estructura del núcleo urbano de Puerto de Naos, con un remate de piezas turísticas importantes y de una configuración de espacios libres que constituyen parques urbanos de notable entidad. Hacia el sur resalta el criterio seguido de colocar las zonas verdes hacia el borde costero, habiéndose diseñado un corredor por

donde discurrirá el paseo litoral, conjunto que dará gran valor a ese borde, de por sí con visuales de interés.

Por otra parte, para la zona sur también se ha seguido el criterio de resolver la accesibilidad rodada desde la carretera y zonas de servicio planteadas al efecto, manteniendo estructuras de muros y pistas, que son pervivencias de identidad de ese espacio intensivo agrario.

Las vías están estructuradas por calzadas de dimensiones adecuadas a su función y zona peatonal de acera y aparcamientos, con la previsión de carril bici que recorre toda el área.

Se ha pretendido que la jardinería contribuya a definir un espacio de percepción orgánica en el peatonal del borde costero.

Para ser coherente con el desarrollo de alternativa prevista, se dispone que la jardinería privada debe ser conformada en su mayor parte con platanera en cultivo ecológico. En las zonas verdes públicas se plantará especies de la flora autóctona, sin perjuicio de que también pueda disponerse platanera en cultivo ecológico.

SECTOR	UNIDAD ACTUACIÓN	PARCELA clave	INTENSIDAD m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	SUPERFICIE EDIFICABLE	APRO MEDIO UA	APRO MEDIO SECTOR	PLAZAS LÍMITE	PLANTAS
<b>S1</b>	S1-UA1	TUR_1	<b>0,8917</b>	30.480,78	<b>0,8318</b>	<b>0,8318</b>	<b>568</b>	<b>5</b>
<b>S2</b>	S2-UA1	TUR_2	<b>0,6000</b>	5.771,35	<b>0,8894</b>	<b>0,8351</b>	<b>158</b>	<b>4</b>
		CB-1	<b>0,5000</b>	1.573,45			<b>2</b>	
		TUR_3	<b>1,0000</b>	42.934,79			<b>712</b>	<b>5</b>
	S2-UA2	TUR_4	<b>0,8700</b>	16.843,68	<b>0,8892</b>		<b>318</b>	<b>5</b>
	S2-UA3	TUR_5	<b>0,6000</b>	7.516,02	<b>0,7739</b>		<b>208</b>	<b>4</b>
		TUR_6	<b>0,8800</b>	33.813,33			<b>640</b>	<b>5</b>
		CB-2	<b>0,2000</b>	702,18			<b>1</b>	
		TUR_7					<b>1</b>	
				139.635,57		<b>2604</b>		

**Tabla 8. Resumen de parámetros de la ordenación pormenorizada.**

## 1.6. MEDIDAS AMBIENTALES

### 1.6.1. Determinaciones

a). Medidas de ordenación previstas para evitar, reducir o compensar los efectos negativos significativos sobre el medio ambiente y el paisaje, y en particular las siguientes:

- *Adaptación de la red de comunicaciones propias de cada sector y de su enlace con el sistema general de comunicaciones a las formas del relieve y a las características geomorfológicas y geológicas del terreno.*

La propuesta sobre el trazado viario está sustentada en criterios de adaptabilidad a las características geomorfológicas del terreno, con un planteamiento que resuelve los aspectos funcionales, pero con un trazado economicista, de mínimo impacto; puntos mínimos de enganche con el sistema general que resuelven la accesibilidad sin producir movimientos importantes sobre la topografía actual, aprovechando parte de los viarios preexistentes.

- *Asignación de usos pormenorizados y sus intensidades en función de las características ambientales del territorio ordenado.*

El uso del suelo es el turístico alojativo, concretado en edificación de tipología abierta, esto es, ocupación parcial de la parcela; con la edificabilidad precisa para la carga turística total máxima de 2.604 plazas, con una intensidad media de 0,501 m<sup>2</sup>edif/m<sup>2</sup>suelo y una densidad de 93 plazas/ha de la superficie total.

La intensidad edificatoria y la carga turística permiten obtener volúmenes integrables en el medio, liberando notables superficies para zonas verdes.

Los espacios públicos, parques y peatonales, disponen de máxima adaptación a la legislación sobre accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.

- *Ordenación de los volúmenes de las edificaciones en relación con las características del terreno y el paisaje.*

La propuesta es consecuencia de un ejercicio muy finalista, como corresponde a una ordenación pormenorizada, estando bastante acotada el área de movimiento donde se puede desarrollar la edificación, de tal forma que se tiene una lectura comprensiva del conjunto, en cuanto volúmenes y valoración ambiental de los espacios no edificados.

La edificación turística tiene emplazamientos muy adecuados para implantar arquitecturas bien adaptadas y con orientación de vistas y clima muy favorables. Podrá alcanzarse cuatro/cinco plantas según parcelas, lo cual permite menor ocupación de los volúmenes edificados, liberando espacios para tratamiento verde.

Los espacios libres: jardines, cultivos de plátanos y parques, protagonizan un emplazamiento articulado con el borde litoral, también muy imbricados con el espacio edificado con el objetivo de conseguir fraccionamiento.

- *Conexión del sector ordenado con la trama y el tejido urbanos del entorno inmediato y tratamiento de borde con el suelo rústico.*

Toda la plataforma costera donde se inserta la actuación está servida por el eje viario definido por la carretera LP-213, que recorre la zona hasta el extremo sur municipal en El Remo, representando para este espacio urbanizado su límite del naciente.

El lindero sur es el límite norte del *Paisaje Protegido del Remo*, por esta circunstancia, el espacio lindará por el sur con el terreno actual de forma definitiva, es decir con fincas de plataneras; sobre la actual pista de finca la ordenación desarrolla una vía, la cual conformará ese límite y será un adecuado tratamiento de borde, habiéndose dispuesto franja de espacios libres en ese extremo de la actuación.

Por el norte el espacio urbanizado se articula con la estructura urbana de Puerto de Naos, lo cual supone una condición para todas las alternativas.

Las actuaciones se articulan perfectamente con el sistema territorial, así la ordenación de volúmenes y ubicación de zonas verdes tiene presente los tratamientos de borde para la mejor conexión con el medio rústico.

- *Determinación de las características básicas de las infraestructuras previstas por la ordenación.*

En los apartados correspondientes se han descrito las distintas soluciones para las redes de suministro, las cuales se plantean mediante canalizaciones subterráneas que dan servicio a los puntos de consumo, edificaciones turísticas y equipamientos, así como a los servicios que atienden las necesidades públicas.

Asimismo quedan descritos los escenarios posibles de ordenación que pretenden fomentar redes de saneamiento y depuración orientadas hacia la reutilización en las actuaciones turísticas. Con este enfoque se fomenta el uso de aguas regeneradas en el espacio turístico, se promueve la eficiencia en el uso y gestión del agua y se evitan problemas ambientales como vertidos que afecten a la calidad de las masas de agua subterránea o costeras de la zona.

- *Establecimiento de criterios selectivos o alternativos para el empleo de los materiales.*

Las razones para obtener una adecuada percepción del conjunto son las que imponen el empleo de materiales, elementos y colores; así el medio biótico no se verá en absoluto alterado por la actuación en lo que pudiera suponer un impacto negativo para el mismo.

El principal elemento de integración perceptiva lo constituye la piedra, en su disposición como mampostería para la construcción de paredes o muros. Se utilizará como material preferente.

También se admiten elementos metálicos con transparencia, pero no los elementos para vallados de malla plástica o metálica. Asimismo se permite el mantenimiento y la reposición de muros cortavientos característicos del lugar.

El color es un factor importante, las construcciones no han de tener una sobrevaloración perceptiva debida al color; se emplearán los colores que caracterizan la zona, de ambiente marino e intensamente agrario, también tonos grises basálticos.

El ajardinamiento también tiene una gran importancia, sobre todo en su contribución para conseguir la integración paisajística. Los proyectos de urbanización definirán de forma detallada el tratamiento vegetal a realizar, tanto en los espacios públicos como

en los privados, sujeto a las previsiones de vegetación característica de ese ámbito costero y en general del entorno natural.

b). Medidas de protección de los elementos del patrimonio histórico, arqueológico y etnográfico existentes, y de su integración dentro de la ordenación establecida.

Se ha expresado la necesidad de conservación de los referentes culturales derivados de la actividad agrícola, como son los bancales de piedra, en su caso también los muros cortavientos; también deberá tener presencia notable el tratamiento de zonas verdes con platanera en cultivo ecológico.

No existen otros elementos o valores a preservar.

c). Medidas minimizadoras de los efectos ambientales producidos durante la fase de ejecución de la urbanización y edificación.

Los criterios por los que se ha desarrollado la ordenación de este espacio litoral constituyen por sí mismo una manera de actuar con mínima incidencia territorial. Los movimientos de tierra no producirán acciones importantes de gran impacto en la cuenca visual, porque la programación de los trabajos conlleva la simultánea ejecución de muros en piedra vista, de tal modo que a manera de las tradicionales sorribas se irán ejecutando las obras de excavación, con separación de piedra y tierra, al mismo tiempo que se realiza la ejecución de los muros y preparación de las zonas libres ajardinadas.

La ejecución material de las obras en las distintas unidades de actuación adecuará su programación para evitar una percepción simultánea de todo un espacio con obras de transformación.

d). Medidas correctoras previstas para disminuir los efectos negativos permanentes sobre el medio físico y rectificar situaciones preexistentes productoras de impacto desfavorable.

Todo el ejercicio de ordenación de este espacio litoral tiene como referente la situación medioambiental de ese entorno, de tal modo que desde la urbanización a la edificación, se ha dispuesto condiciones de adecuación, resultando que si bien el espacio resultará bastante modificado respecto a su condición actual, será posible una lectura de entendimiento con el medio.

Ya la calidad ambiental del espacio se ha visto notablemente alterada por la realización de los invernaderos, el nuevo modelo territorial impondrá una morfología al espacio cuya calidad ambiental puede resultar muy valorada, en función del diseño arquitectónico y de la ordenación prevista de los espacios y usos.

e). Condiciones ambientales que ha de cumplir el proyecto de urbanización y otros instrumentos.

Los proyectos de urbanización, en su caso los estudios de detalle, cumplirán las determinaciones específicas contenidas en la normativa y en general harán adecuada traducción del modelo que se pretende desarrollar a la realidad física, así como de materiales y elementos urbanos.

La definición de materiales, texturas y colores tendrá adecuado seguimiento por el Ayuntamiento, a los efectos de dotar de calidad y uniformidad a todo el conjunto.

f). Programa de actuaciones positivas de contenido ambiental, con valoración económica, forma de gestión y plan de seguimiento.

En el horario laboral diurno es indudable que se producirá un incremento de la actividad zonal en cuanto a tráfico de vehículos y ruido de maquinaria; en lo referente a la fase operativa. El cese de estas acciones en la fase ya de funcionamiento implica la recuperabilidad de los factores afectados.

Las distintas medidas en orden a la consecución de la mejor adecuación ambiental, suponen costes añadidos respecto de otros supuestos de normal ejecución; en cualquier caso las actuaciones positivas de contenido ambiental también tienen una repercusión en la valoración cualitativa del producto, factor determinante para que desde el punto de vista económico la rentabilidad de la operación esté asegurada.

#### 1.6.2. La actuación turística y el medio ambiente

En relación con lo previsto en el art. 26 de la *Ley 7/95, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias*, en cuanto a previsión genérica de adecuación de los proyectos a la normativa de medio ambiente y de conservación de la naturaleza, se tiene lo siguiente:

- Esta planificación observa las determinaciones previstas sobre contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento, a este respecto realiza un diagnóstico del ámbito territorial ordenado, estableciendo los objetivos ambientales y criterios generales en orden a la mejor integración de las actuaciones en el entorno agrario y natural próximo.
- Se establecen determinaciones de borde con los espacios limítrofes, con los que se debe quedar adecuadamente articulado.
- Previsiones sobre residuos sólidos: Existe recogida municipal de basuras en el área, en cualquier caso se estará a lo que disponga el Ayuntamiento en esta materia. Cada actuación cumplirá las exigencias regladas a este respecto, en cuanto a realización de habitáculos o contenedores y su emplazamiento, así como su higiene.

Se promoverá la recogida selectiva, disponiendo contenedores para las distintas fracciones, en particular, por su régimen, en los espacios de instalaciones extrahoteleras y en los comerciales. Recipientes con separación selectiva que facilite el reciclaje también para los espacios peatonales.

- Previsiones sobre sanidad y salubridad del agua: El agua para el abastecimiento de las instalaciones previstas, será suministrada por la red municipal, a través de la canalización general que suministra a Puerto de Naos, sin que sea necesario realizar alguna previsión en orden a la salubridad de las mismas. Las redes de riego y reutilización, deberán señalizarse de manera adecuada informando de la no potabilidad de las aguas tanto en los elementos de la red como en las zonas de utilización.
- Previsiones sobre la pureza del aire y del suelo: La naturaleza de los usos y actividades entraña inocuidad al medio, en cuanto afecciones a estos elementos; no obstante respecto de emisiones por evacuación de humos, olores y vapores, de los equipamientos y servicios complementarios, se ejercerá el debido control a través del expediente de apertura y, en su caso, clasificación de la actividad, mediante tratamiento y correcta evacuación, para evitar incidencia en el medio o molestias al entorno.
- En jardinería y cultivos se utilizarán abonos orgánicos y productos biológicos para tratamientos fitosanitarios.

- Previsiones sobre la protección de las masas de agua: La planificación pretende reducir los vertidos al medio natural, especialmente al mar por su condición de Zona de Especial Conservación (ZEC), mejorando el aprovechamiento y reutilización de aguas regeneradas.

Los jardines y cultivos integrados en el modelo turístico con manejo ecológico protegen las masas de aguas frente a contaminación por microcontaminantes, pesticidas o nutrientes. Se limita la utilización de fertilizantes nitrogenados debido a la afección y vulnerabilidad de la masa de agua subterránea del acuífero costero a contaminación por nitratos.

- Previsiones sobre la defensa de la flora y la fauna: En este sentido, el estudio ambiental determina el escaso interés del ámbito de actuación en cuanto medio biótico antropizado en su totalidad para el cultivo de plataneras.

En todo caso se cumplirá lo previsto sobre cultivares de plataneras en cultivo ecológico; también el apoyo al hábitat del *cigarrón palo* creando cultivares de *higuerillas*; asimismo se contribuirá a evitar la extinción del jorás o *parolínea aridanae*, con cultivares al efecto y apoyo a la defensa del locus cercano.

Se tendrá el máximo respeto a la flora y fauna costera evitando vertidos e iluminación inadecuada sobre la ribera y el cantil costero.

- Previsiones sobre contaminaciones físicas, químicas, geológicas y acústicas: La realidad en este sentido es que las actuaciones evitarán la intensa acción de productos fitosanitarios a que hoy están sometidas las áreas plataneras.

Es irrelevante la incidencia medioambiental de las actuaciones en cuanto a contaminación acústica, lo que resultaría incompatible con la actividad turística.

## 1.7. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

### 1.7.1. Consideraciones generales

Es reciente la aprobación municipal del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, donde se recoge una planificación expresa que define un modelo de movilidad y transporte en el municipio. Se analiza la situación actual y se propone un patrón de accesibilidades concreto, tanto para desplazamiento motorizado a nivel territorial, como a escala urbana, donde también los recorridos peatonales están en función del modelo planteado en la ordenación urbanística. Lo planteado en el presente IPST tiene encaje con esta propuesta, que en particular en lo referido al litoral tiene el objetivo de coexistencia del ciclismo de ocio en carreteras previsto en ese Plan.

La articulación de las actividades en el espacio, el modelo diseñado para la infraestructura viaria, la distribución y tamaño de los equipamientos, son factores clave en el modo y frecuencia de los desplazamientos.

Conceptualmente, debe hacerse distinción entre movilidad, como concepto vinculado a las personas o mercancías en relación a sus desplazamientos, y accesibilidad, vinculado a los lugares, a la posibilidad de obtención del bien o servicio, indica facilidad de acceso.

El área del Valle de Aridane ha constituido un sistema agrario adaptado a las posibilidades edafoclimáticas, un modelo que ha condicionado las formas de hábitat.

El sistema en su etapa moderna tuvo un salto cualitativo y cuantitativo, en la articulación de los sistemas urbanos con el territorio. Dentro de este modelo así conformado se encuentra el espacio litoral, prácticamente condicionado por su génesis agraria y por lo que ha significado el espacio de veraneo de Puerto de Naos.

### 1.7.2. Marco referencial

El marco de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, establece objetivos y principios reguladores de la actividad del transporte, así el artículo 4 (Principios y objetivos generales) establece que el transporte por carretera es una actividad de interés general, de carácter estratégico para el desarrollo y cohesión social, económica y territorial del Archipiélago, de cada una de sus islas, y de sus habitantes.

Establece que la intervención pública sobre los transportes por carretera deberá orientarse a la consecución, entre otros, de los siguientes objetivos:

*La satisfacción de la demanda de movilidad de la población en general, garantizando su derecho a un transporte público regular, de calidad, y sostenible, .....*

*La existencia en cada una de las islas de un servicio de transporte público regular de viajeros, sostenible y de calidad, en coordinación con los transportes urbanos que existan, o que puedan existir.*

*La equiparación de los costes de la movilidad a la media que soportan los usuarios de esta clase de transporte en territorios continuos ....*

*La consecución de la máxima calidad y seguridad en la prestación de la actividad de transporte por carretera y la reducción de los impactos y coste*

En el artículo 7 se recoge las competencias de los Cabildos Insulares en materia de transporte. Asimismo en el artículo 8 se establece las competencias de los Ayuntamientos.

Se dedica un capítulo a la "Planificación de la movilidad, promoción del sector y financiación de los transportes públicos regulares"

Así, la planificación territorial y estratégica de la movilidad recoge en los artículos 31 a 35, objetivos y demás determinaciones para una planificación sostenible del transporte.

El artículo 31 establece que la planificación territorial de los transportes tendrá como objetivo *la integración de los distintos modos de transportes y la sostenibilidad y accesibilidad del sistema de transporte, procurando el menor consumo de suelo y de recursos por las infraestructuras del transporte. En concreto promoverá el transporte público regular de viajeros, la planificación sostenible de las infraestructuras de transportes, y la promoción de aquellas políticas de movilidad sostenible, todo ello en aras a lograr una comunicación insular e interinsular continua, que supere los condicionantes que impone la fragmentación territorial.*

*La planificación territorial de los transportes se articulará a través de las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, los Planes Territoriales Especiales que las mismas establezcan, dentro del marco establecido por las Directrices de Ordenación General, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril.*

*La planificación de nuevas infraestructuras viarias, de puertos, aeropuertos y de transportes llevarán aparejado un **estudio de movilidad y de uso del transporte público**, ....*

El artículo 34 regula la Planificación insular.

En el ámbito insular, *la planificación de los transportes por carretera y la movilidad se realizarán dentro de lo dispuesto por el Plan Insular de Ordenación y, en particular, por el Plan Territorial Especial de Transportes,...*

La aprobación de nuevos planes parciales, infraestructuras comerciales, sanitarias, educativas, industriales, deportivas, entre otras, que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte público en el área afectada llevará aparejado un **estudio de movilidad y transporte público**.

El artículo 35 regula la Planificación municipal.

Se establece que todos los instrumentos de ordenación urbanística que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte, incorporarán un **estudio sobre tráfico y movilidad**.

Por otra parte, el Plan Insular de Ordenación recoge dentro del capítulo "SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE" los objetivos del "SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS DE VIALIDAD".

En el artículo 103 se recogen objetivos de ordenación del sistema de infraestructuras viarias. La actuación urbanizadora que se formula no plantea la creación de nuevos viarios.

Conforme al artículo 104 sobre la clasificación viaria, la carretera LP-213 formaría parte de la red de nivel intermedio, en la categoría de vía municipal que da acceso al viario rural.

La propuesta urbanizadora tiene incidencia puntual en esa vía, al proyectar algunas obras de enlace, que a tenor del artículo 110 se entendería como intervención de Nivel 2 (Acondicionamiento).

En el artículo 112 se recogen los objetivos generales para el desarrollo del sistema de transporte colectivo de viajeros. Plantea el transporte colectivo de viajeros como un servicio público esencial que se concreta en una serie de objetivos, que en realidad no están al alcance de ser atendidos por esta actuación, pero en cualquier caso se debe realizar la gestión adecuada para conseguir eficiencia en el sistema de transporte colectivo, en la dotación a la población de medios de transporte colectivo que garanticen el acceso a los

servicios y equipamientos, y en el ofrecimiento de transporte público a los turistas.

El artículo 113 establece que *"La planificación de los servicios de transporte de la Isla se remite a un Plan Territorial Especial de Transporte, que contendrá apartados específicos para estudiar y determinar las intervenciones a realizar en materia de transporte público de viajeros y de mercancías"*. Instrumento no desarrollado y que se atendería al marco autonómico de las previstas Directrices de ordenación de infraestructuras.

En todo caso, se dice, *"El sistema de transporte de viajeros debe cubrir la demanda de movilidad de la población entre los núcleos residenciales, los centros de actividad económica, incluidas las zonas turísticas, los sistemas aeroportuario y portuario y los equipamientos insulares y supramunicipales"*.

### 1.7.3. Movilidad Sostenible para el Espacio Litoral

Cobra relevancia los flujos horizontales de materiales, energías e información, característica común de las sociedades actuales, que se suman en este caso al sistema primigenio nacido casi exclusivamente para dar respuesta a la intensa actividad agraria del Valle de Aridane.

La comarca tiene unas características específicas de movilidad derivadas de su estructura de núcleos, de la red viaria que los articula y de la oferta de transporte público.

El eje viario actual que sirve a la plataforma litoral, carretera LP-213, nace en los años cincuenta (siglo XX) para cumplir la demanda funcional de la actividad platanera, con posterioridad se suma la actividad de esparcimiento que se genera en torno al núcleo de Puerto de Naos y a las posibilidades de disfrute de los distintos enclaves para el baño.

Se diría que en la actualidad ese eje viario es el que sirve a las funciones principales de todo el litoral, a la actividad agraria, residencial y turística, desde Las Hoyas (Tazacorte) hasta El Remo (Los Llanos de Aridane).

La movilidad y accesibilidad que tiene como soporte ese eje viario, puede considerarse funcionalmente resuelta para las necesidades actuales, sin perjuicio de mejoras y propuestas que optimicen la infraestructura existente, aunque es indudable que debe haber anticipación de acciones en función de los desarrollos urbanísticos previstos, puesto que por otra parte, en lo referente a la función agraria no cabe sino esperar con optimismo el mantenimiento de la actividad.

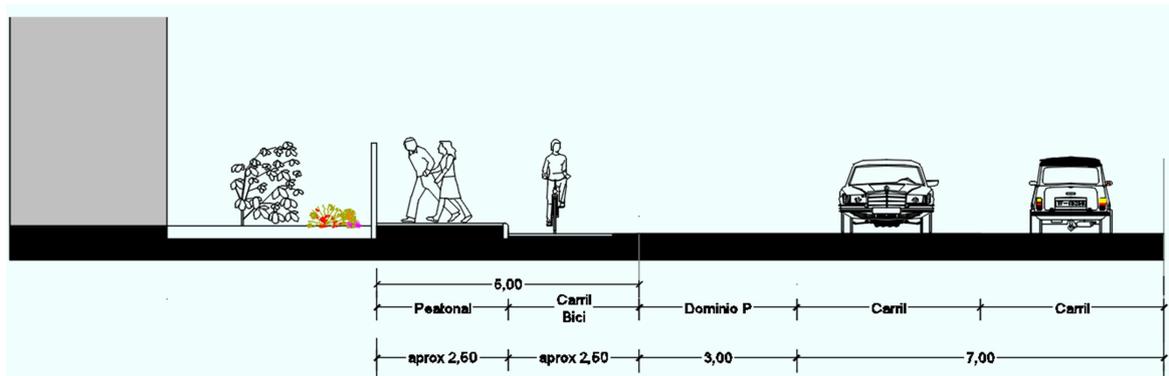
#### 1.7.4. Modelo previsto

No existen datos actualizados de la intensidad viaria en el entorno de Puerto de Naos, pues la última medición es de hace una decena de años, dando para la carretera LP-213 después de Todoque una intensidad de 6105 v/d. No existe una planificación territorial para actuaciones de pequeña escala en la infraestructura viaria y que mejoraría la funcionalidad del eje Los Llanos-La Laguna-Todoque-Litoral, se ha estimado que resulta decisivo para evitar estrangulamientos futuros, cuando la IMD se acerque a los 7000 vd., la alternativa de desdoblamiento de las curvas de la muralla, que ha estado siempre sobre la mesa, y que existe propuesta contenida en el PIOLP para la mejora de la LP-213 y un trazado alternativo.

El objetivo fundamental en cuanto a movilidad sostenible está en la creación de un itinerario para bicicletas, un carril bici que recorra el eje lineal del litoral, desde El Remo hasta La Bombilla. Igualmente se debería implementar un recorrido peatonal, es decir un eje conformado por estas dos funciones de movilidad.

En cualquier caso ese objetivo general se concreta en los sectores turísticos que ahora son objeto de ordenación, en acciones precisas de movilidad para el tráfico no motorizado. Se plantea un carril bici a los largo de los sectores urbanizables en su contacto con la carretera LP-213.

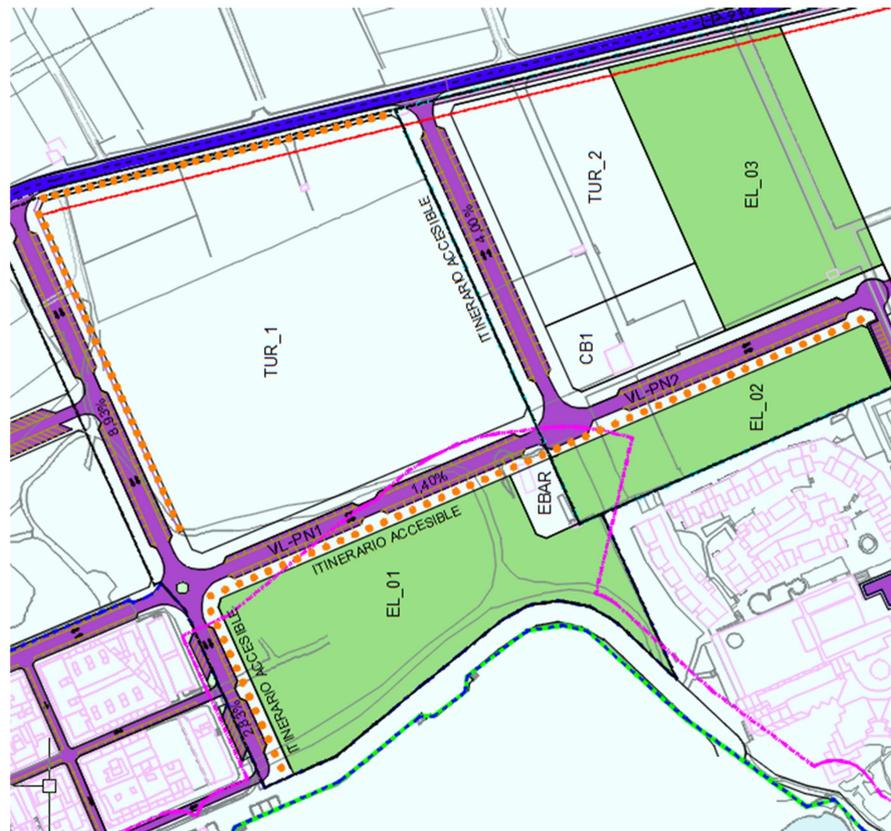
Asimismo, el sistema peatonal diseñado domina la estructura del conjunto, paseo litoral y peatonales de articulación, quedando el sistema viario en su justa función dentro del sistema. Así la movilidad no motorizada cobra un papel relevante dentro del espacio litoral, tanto en el núcleo de Puerto de Naos, como los nuevos desarrollos turísticos.



**Figura 8. Modelo previsto de movilidad integrando carril bici**

La zona norte tiene una estructura viaria que se articula con la trama del núcleo de Puerto de Naos, se plantea un diseño funcional que optimiza las condiciones de movilidad y accesibilidad de la zona. La vía limítrofe que se

articula con la carretera tiene una pendiente  $>6\%$ , pero analizado el sistema proyectado vemos que existe itinerario accesible alternativo por las otras calles, tal como se muestra en la figura siguiente.



**Figura 9. Itinerario alternativo accesible en la articulación con Puerto Naos**

En todo caso como el Cabildo ha interpretado que la existencia de itinerario alternativo no es predicable al caso de un suelo urbanizable, así que se ha realizado una acera de 2,5 m con pendiente menor del 6% entorno al lado norte y este de la parcela TUR\_1.

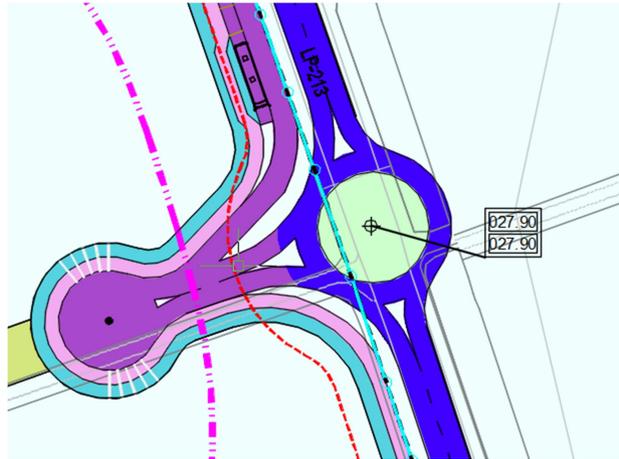
En el siguiente esquema se expresa de forma gráfica el sistema de infraestructuras y servicios que dota de condiciones adecuadas de movilidad y accesibilidad a esta franja litoral, en el escenario de transformación a un espacio turístico relevante. El eje de la carretera LP-213 es el elemento articulador, vía rodada que dará servicio a cada instalación alojativa, con dos plataformas principales con vía de servicio para aparcamientos y puntos de parada de guaguas.

**Figura 10. Figuración del modelo de movilidad propuesto para el ámbito de actuación**



En cualquier caso, lo más relevante es la incorporación del carril bici, tanto a lo largo de la carretera como en este viario de la trama norte donde formaría parte del espacio de 6,50 m fuera de las calzadas. Asimismo, la posibilidad de recorridos peatonales resulta enormemente potenciada en la ordenación, donde se definen dos ejes longitudinales, la carretera y el paseo de borde, que permitirán una movilidad lineal a través de toda esa plataforma costera.

A falta de datos de intensidad media diaria actualizados hemos realizado una hipótesis de IMD para el tramo de acceso a Puerto de Naos y en base a ello tantear lo que supone para la movilidad y el transporte en el litoral, la implantación del conjunto de actuaciones.



Puede suponerse que hoy la carretera hacia Puerto de Naos tendría una intensidad de 6500 v/d, de los que 6000 v/d entrarían al núcleo, después del acceso a La Bombilla. Establecemos la hipótesis de que 2000 v/d siguen hacia El Remo y todo el espacio platanero.

El incremento que todo el conjunto proyectado ejercería en el sistema viario se estima así:

Con la hipótesis de 2,5 personas por coche de alquiler y 75% de ocupación se tiene un total de 780 coches de alquiler, es decir un incremento de 1560 v/d.

Por otra parte, con 0,23 T/plaza se tendría un total de empleo de 600 trabajadores. Con 1,5 T/coche tendríamos 400 coches, que si todos son de fuera de la zona tendríamos 800 v/d. Así que tendríamos un incremento de IMD de 2360 v/d. Hemos de convenir que una parte, 1360 v/d ingresarán en el entorno del núcleo y zona norte de la urbanización, a sumar a los 4000 que supuestamente hoy ya ingresan. Los 1000 v/d vinculados a la zona sur de la urbanización se sumaría a los 2000 v/d de El Remo. Por tanto la glorieta prevista soportaría un máximo de 3000 v/d, con un máximo de 250 v/h, lo cual viene a demostrar que se está muy por debajo de la intensidad de tráfico que podría absorber, con la aplicación de la Instrucción de carreteras 1999.

Se considera cumplimentado el apartado 3 de la Ley 13/2007, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

*3. La aprobación de nuevos planes parciales, infraestructuras comerciales, sanitarias, educativas, industriales, deportivas, entre otras, que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte público en el área afectada llevará aparejado un estudio de movilidad y transporte público que informarán las corporaciones insulares.*

Aunque tal como se ha expuesto la actuación no parece representar un *cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte público en el área afectada*, al tenor del precepto.

Entendemos y verificamos que las actuaciones alojativas no implican un cambio sustancial que haya que implementar especiales medidas para encarar la movilidad y el transporte público. Ya se expresa que la propia línea existente al núcleo de El Remo deberá tener habilitadas algunas paradas de guaguas. Se ha previsto dos a lo largo de la carretera, por donde discurre la línea y otras en el interior de la trama más conectada con Puerto de Naos. En el presente este servicio público se verá notablemente mejorado con la estación de guaguas en construcción, cuyo objetivo está precisamente en atender con mejor calidad y funcionalidad las necesidades que a futuro se generen, tal como justifica el proyecto.



Hay que tener en cuenta que una porción menor del flujo de turistas hace uso del transporte público, porque una mayoría (sin datos cuantitativos) tiene al coche de alquiler como transporte preferente.

Por todo lo cual se considera plenamente justificada la solución que se ha implementado sin que haya que arbitrar otras medidas o acciones más específicas.

## 2. ESTÁNDARES, EDIFICABILIDAD Y ZONIFICACIÓN

### 2.1. RESERVA DE SUELO SEGÚN ESTÁNDARES

Se cumplirán con los estándares mínimos legalmente exigibles, tal como a continuación se expone, con reflejo en las fichas correspondientes de la normativa.

La propuesta de ordenación hace previsión de los estándares requeridos, como se verá, y los concreta en sistema de espacios libres y equipamientos con uso comercial.

Se parte de una ordenación pormenorizada y concreta que guarda equilibrio de edificabilidad entre unidades, en virtud de lo cual se han establecido las reservas dotacionales en Espacios Libres, de uso y dominio públicos, y en Equipamientos, concretándose en comerciales de uso público y dominio privado.

#### 2.1.1. Sistema de espacios libres de dominio y uso público

En la siguiente Tabla 14 se resume, para la ordenación básica de cinco estrellas, el conjunto de espacios libres diseñados con los objetivos de la planificación de disponer de zonas públicas importantes para el ocio y esparcimiento, fundamentalmente articuladas con la zona más al borde del litoral.

**Tabla 9. Espacios libres para la ordenación prevista**

SECTOR	PARCELA			porcentaje del total	ESTÁNDAR m <sup>2</sup> s/m <sup>2</sup> edif
	clave	uso	superficie		
<b>S1</b>	EL-1	ESPACIO LIBRE	15.264,76	24,74	<b>0,501</b>
<b>S2</b>	EL_2	ESPACIO LIBRE	6.299,12	22,31	<b>0,441</b>
	EL_3	ESPACIO LIBRE	12.401,60		
	EL_4	ESPACIO LIBRE	4.056,60		
	EL_5	ESPACIO LIBRE	8.297,81		
	EL_6	ESPACIO LIBRE	9.286,57		
	EL_7	ESPACIO LIBRE	3.143,27		
	EL_8	ESPACIO LIBRE	4.690,98		
	CB-1	TERCIARIO COMERCIAL	3.146,89		
	CB-2	COMERCIAL ESPECÍFICO	3.510,89	1,63	0,032

Todos los espacios libres deberán estar cuidadosamente estudiados por el respectivo Proyecto de Urbanización, con adecuada respuesta a las

particularidades de cada espacio, evitando implantar vegetación alóctona y procurando utilizar vegetación propia de esos espacios litorales.

El recinto designado como EL\_1 representa una pieza importante en la estructura de Puerto de Naos, un gran espacio de parque urbano delante de una instalación de entidad y muy cualificada, apoyado en el Paseo Marítimo de cuidada textura, por lo que se le atribuye prioridad desde un punto de vista urbanístico, debiendo buscarse fórmulas de gestión que permitan la materialización inmediata de tal espacio para el esparcimiento.

### 2.1.2. Sistema dotacional

Constituye el sistema de servicios de interés público y social para el cual la ordenación ha de prever el uso concreto, comercial o social. Se ha planteado completar los estándares con la ubicación de equipamientos comerciales, dos zonas en el sector S2. No se ha encontrado justificación para otro tipo de equipamientos o dotaciones, toda vez que el núcleo de Puerto de Naos ya dispone de un importante sistema dotacional. No constituye un objetivo la extensión de la actividad propia de un núcleo urbano, con vida intensa social y comercial, hacia el espacio sur de desarrollo turístico, pues se trata de implantar unidades de alojamiento que progresivamente se articulan con un medio agrario potente.

Desde este punto de vista, se ha previsto una zona para uso terciario/comercial (CB-1), estando integrada en la trama viaria que se proyecta como extensión del núcleo de Puerto de Naos, en la unidad de actuación norte (UA1) del sector S2, posibilitando usos para servicio y pequeño comercio. Al sur, en la unidad UA3, fuera de este entorno de estructura urbana, se emplazaría una zona para comercial específico (CB-2), en particular para uso de bar-restaurante. La intensidad edificatoria es la misma con cualquier ordenación que se formule.

**Tabla 10. Dotaciones para equipamientos comerciales en el ámbito de actuación**

SECTOR	SUPERFICIE SECTOR	UNIDADES ACTUACIÓN	PARCELA			EDIF m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	SUPERFICIE EDIFICABLE
			clave	uso	superficie		
<b>S2</b>	215.943,04	S2-UA1	CB-1	TERCIARIO COMERCIAL	3.146,89	<b>0,50</b>	1.573,45
		S2-UA3	CB-2	COMERCIAL ESPECÍFICO	3.510,89	<b>0,20</b>	702,18

### 2.1.3. Justificación de estándares

#### a). Estándares urbanísticos

Se cumple para cada uno de los dos sectores que se ordenan, con la previsión del art. 138.1.B de la Ley 4/2017, de una reserva mínima de 50 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados de edificación (0,5 m<sup>2</sup>s/m<sup>2</sup>edif), destinada a espacios libres, dotaciones y equipamientos (Tabla 11).

Tal como se expone en las fichas correspondientes, en función de la edificabilidad y superficies previstas se tiene los siguientes valores de los estándares de reserva de suelo, superando esa previsión global de 0,5 m<sup>2</sup>suelo/m<sup>2</sup>edificable, a su vez, la previsión de 0,3 m<sup>2</sup>suelo/m<sup>2</sup>edificable para los espacios libres de dominio y uso públicos.

**Tabla 11. Cumplimiento de los estándares urbanísticos de la propuesta de ordenación**

SECTOR	PARCELA clave	ESTÁNDAR m <sup>2</sup> s/m <sup>2</sup> edif	GLOBAL >= 0,5	VERDE
<b>S1</b>	EL-1	<b>0,501</b>	<b>0,501</b>	<b>&gt; 0,3</b>
<b>S2</b>	EL_2	<b>0,441</b>	<b>0,502</b>	<b>&gt;0,3</b>
	EL_3			
	EL_4			
	EL_5			
	EL_6			
	EL_7			
	EL_8			
	CB-1			
	CB-2	0,032		

#### b). Estándares turísticos

De conformidad con lo previsto en la legislación turística y el PTET, el estándar de densidad no podrá ser inferior a **60** metros cuadrados de suelo de parcela neta por plaza alojativa, lo cual se cumple íntegramente y da lugar al número de plazas máximas de la ordenación.

De cualquier modo, el número de plazas límite que se pueden ejecutar en una parcela urbanizada, siempre estará sujeto a la justificación precisa por el proyecto arquitectónico, que dispondrá de la exactitud de los datos físicos de la urbanización realizada.

El cumplimiento de los estándares turísticos específicos se verificará sobre el proyecto de cada instalación alojativa.

En cualquier caso, siempre se tendrá como límite máximo el valor expresado en el siguiente cuadro resumen.

**Tabla 12. Cumplimiento de los estándares turísticos para la propuesta de ordenación**

<b>A2</b>					
<b>SECTOR</b>	UNIDAD	PARCELA	PLAZAS	INTENSIDAD	m <sup>2</sup> parcela
	ACTUACIÓN	clave	LÍMITE	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	por plaza
<b>S1</b>	S1-UA1	TUR_1			
			<b>568</b>	<b>0,8917</b>	<b>60,18</b>
<b>S2</b>	S2-UA1	TUR_2			
			<b>158</b>	<b>0,6000</b>	<b>60,88</b>
		CB-1		<b>0,5000</b>	
		TUR_3			
			<b>712</b>	<b>1,0000</b>	<b>60,30</b>
	S2-UA2	TUR_4			
			<b>318</b>	<b>0,8700</b>	<b>60,88</b>
	S2-UA3	TUR_5			
			<b>208</b>	<b>0,6000</b>	<b>60,22</b>
		TUR_6			
		<b>640</b>	<b>0,8800</b>	<b>60,04</b>	
	CB-2		<b>0,2000</b>		
	TUR_7	Ley de Costas	Disposición Transitoria 4ª		
		<b>2604</b>			

## 2.2. USOS PORMENORIZADOS

### 2.2.1. Uso y calificación

La técnica de asignación de usos corresponde a la calificación, tal como se expresa en el artículo 30 de la Ley 4/2017, asimismo el artículo 48.1 del RPU, *“La asignación de los usos pormenorizados se reflejará en la calificación concreta que el Plan Parcial establezca para la totalidad de los terrenos incluidos en cada una de las zonas previstas en el mismo, debiendo corresponder a cada zona un mismo uso de suelo”*, también el artículo 61 del RPU. Siendo esta referencia al caso de plan parcial, pertinente para el caso de urbanizable ordenado en que la ordenación ha de tener ese nivel de detalle, como es el caso del IPSTL que se formula.

### 2.2.2. Zonificación

La zonificación realiza la asignación de usos pormenorizados, y en lo que respecta al aprovechamiento urbanístico no dotacional, se estructura en varios recintos o zonas de uso turístico, conforme a la siguiente tabla.

**Tabla 13. Zonificación de usos pormenorizados según las propuestas de ordenación**

A2								
SECTOR	UNIDAD	PARCELA		PLAZAS	INTENSIDAD	m <sup>2</sup> edificable	PLANTAS	
	ACTUACIÓN	clave	superficie	LÍMITE	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	por plaza		
<b>S1</b>	S1-UA1	TUR_1	34.183,51				<b>5</b>	
				<b>568</b>	<b>0,8917</b>	53,66		
<b>S2</b>	S2-UA1	TUR_2	9.618,92				<b>4</b>	
		CB-1	3.146,89		<b>0,5000</b>	36,53		
		TUR_3	42.934,79		<b>712</b>	<b>1,0000</b>		60,30
	S2-UA2	TUR_4	19.360,55		<b>318</b>	<b>0,8700</b>	52,97	<b>5</b>
		TUR_5	12.526,70		<b>208</b>	<b>0,6000</b>	36,13	
	S2-UA3	TUR_6	38.424,24		<b>640</b>	<b>0,8800</b>	52,83	<b>5</b>
		CB-2	3.510,89			<b>0,2000</b>		
		TUR_7	1.782,42	Ley de Costas	Disposición Transitoria 4ª			
				<b>2604</b>				

**EDIFICACIÓN ABIERTA**

Las zonas de uso de turismo alojativo se han expresado con la clave (TUR\_) y un número correlativo según cada parcela/manzana, tal como queda expresado en el plano de ordenación P.2 (usos y tipologías).

En cuanto a la Zona de espacios libres, se ha descrito el conjunto de espacios libres públicos propuestos en la ordenación y su valor dentro del sistema, cuyo diseño deberá ser concretado en el correspondiente proyecto de urbanización, en cualquier caso, se ejecutarán para que su conformación *no invalide su finalidad esencial*, resultando un sistema coherente, tal como exige el artículo 49 del RPU.

En la normativa se concretan los usos posibles, tales como pequeño quiosco, zonas de vegetación, áreas peatonales, etc.

Ha sido justificada la escasa necesidad respecto a la previsión de Zona de dotaciones y equipamientos, por lo que la determinación al respecto se materializa en sendas zonas o parcelas para uso comercial (CB-1 y CB-2). El recinto CB-1 para restauración o pequeño comercio (máx DOS plantas). El recinto CB-2 exclusivamente para ubicación de restaurante (máx UNA planta), con medidas específicas para su mejor adecuación al enclave de cornisa.

Se realiza el trazado y características de la red de comunicaciones, con calzadas, aceras y peatonales, con previsión de aparcamientos, así como la realización de un carril bici que recorre los dos sectores.

Se han contemplado las redes de servicios necesarias para el funcionamiento de las instalaciones alojativas, tanto el desarrollo en el interior de los sectores como la ejecución de las redes necesarias hasta conectar con las instalaciones o sistemas generales. Los centros de servicio necesarios, tales como armarios y cuartos técnicos, se realizarán enterrados bajo el suelo de dominio público de viario o espacios libres.

## 2.3. APROVECHAMIENTO

### 2.3.1. Edificabilidad y aprovechamiento

En las fichas correspondientes de la normativa se recoge el proceso de cálculo y los valores del aprovechamiento homogeneizado según los coeficientes de uso y de sector estudiados para el caso.

La previsión que contenía el artículo 32.2.B).2) del Texto Refundido (DL 1/2000) en relación con el equilibrio entre sectores del suelo urbanizable, está contenida en el artículo 137.1.B.c) de la Ley 4/2017. Y la previsión en la legislación específica se recoge en el artículo 9 de la Ley 14/2019, para la ordenación de los suelos urbanizables turísticos por el plan insular, y debemos entender que el IPST subsume tal competencia por su potestad ordenadora excepcional.

En cualquier caso los sectores turísticos que se ordenan y Charco Verde tienen aprovechamientos urbanísticos medios que difieren menos de un 15 por ciento, tal como se expone en la siguiente tabla.

**Tabla 14. Equilibrio entre sectores turísticos del litoral**

	a.m.	15%	0,8318	0,8351	0,8103	
			S1	S2	Charco V	
S1	0,8318	0,1248		0,0033	0,0215	difer
S2	0,8351	0,1253	0,1248		0,0248	a.m.
Charco V	0,8103	0,1215	0,1215	0,1215		
			15% que se compara			

Asimismo se cumple con la previsión de equilibrio entre unidades de actuación prevista en el artículo 18.3 del RGEF, en cuanto al equilibrio de aprovechamiento entre unidades de actuación de un mismo sector, que no podrán diferir en más de un 15 por ciento, tal como se muestra en la siguiente Tabla.

**Tabla 15. Equilibrio entre unidades del sector S2**

			0,8894	0,8892	0,7739	
	a.m.	15%	UA1	UA2	UA3	
UA1	0,8894	0,1334		0,0002	0,1156	diferencia
UA2	0,8892	0,1334	0,1334		0,1153	aprovecha
UA3	0,7739	0,1161	0,1161	0,1161		
			15% comparación			
			15%	dif.	+	
			0,1334	0,0002	0,1331	
			0,1161	0,1156	0,0005	
			0,1161	0,1153	0,0008	

La ordenación establecida establece unas edificabilidades y aprovechamientos determinados, con unos específicos valores para el aprovechamiento urbanístico medio, que se resumen en el siguiente cuadro.

**Tabla 16. Edificabilidades y aprovechamientos para la ordenación establecida**

SECTOR	UNIDAD ACTUACIÓN	PARCELA		INTENSIDAD m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	SUPERFICIE EDIFICABLE	APRO MEDIO UA	APRO MEDIO SECTOR
		clave	superficie				
<b>S1</b>	S1-UA1	TUR 1	34.183,51	<b>0,8917</b>	30.480,78	<b>0,8318</b>	<b>0,8318</b>
<b>S2</b>	S2-UA1	TUR 2	9.618,92	<b>0,6000</b>	5.771,35	<b>0,8894</b>	<b>0,8351</b>
		CB-1	3.146,89	<b>0,5000</b>	1.573,45		
		TUR 3	42.934,79	<b>1,0000</b>	42.934,79		
	S2-UA2	TUR 4	19.360,55	<b>0,8700</b>	16.843,68	<b>0,8892</b>	
	S2-UA3	TUR 5	12.526,70	<b>0,6000</b>	7.516,02	<b>0,7739</b>	
		TUR 6	38.424,24	<b>0,8800</b>	33.813,33		
		CB-2	3.510,89	<b>0,2000</b>	702,18		
TUR 7		1.782,42					
					139.635,57		

La intensidad edificatoria dada en la ordenación y que se relaciona en esta tabla para cada una de las parcelas/manzanas, es un parámetro fijo, independiente del producto turístico que definitivamente se implante.

La intensidad se aplica a la parcela definitivamente conformada, a su superficie neta final que resulte de la ejecución de la urbanización. Cuando proceda segregación, la intensidad también tendrá el mismo valor, aplicada a cada una de las parcelas definitivas.

Igualmente para las dos parcelas de uso comercial.

La parcela TUR\_7 no dispone de edificabilidad otorgada por el plan, sino en todo caso, si procediera, se trata de la permanencia de lo existente sin derecho a nuevos volúmenes construidos.

El aprovechamiento lucrativo susceptible de apropiación por los propietarios será el 90 por ciento del aprovechamiento urbanístico medio de cada unidad de actuación según la categoría que definitivamente se implante.

La materialización del aprovechamiento municipal podrá hacerse efectiva en cualquier zona, a través del proyecto de equidistribución, no obstante se podrá acordar que no se materialice en parcela independiente y se sustituya por la correspondiente compensación económica.

### 2.3.2. Coeficientes de ponderación

#### a). Concepto

De acuerdo al artículo 29 de la Ley 4/2017, el aprovechamiento urbanístico ha de ser homogeneizado a través de coeficientes de ponderación que expresen la valoración relativa de los usos y tipologías edificatorias resultantes de su ordenación y, en su caso, reflejar las diferencias de situación y características urbanísticas.

#### 1. Coeficiente de homogeneización de uso y tipología (Ku):

Expresa la ponderación relativa entre el uso y tipología edificatoria característicos.

A los distintos usos y tipologías edificatorias se le ha atribuido una unidad de valor monetario por metro cuadrado, haciendo una reducción unitaria proporcional, utilizando la media geométrica entre valores. El nivel más agregado es el Ku de los usos globales.

#### 2. Coeficiente de situación (KS):

Expresa la ponderación relativa de cada sector o ámbito, en función de su situación dentro de la estructura territorial.

El Ks se ha determinado promediando cuatro variables que hacen referencia: a la articulación territorial dentro del sistema, a las condiciones de centralidad o periferia respecto de las estructuras urbanas, a las condiciones de accesibilidad y a los aspectos perceptivos o visuales desde el emplazamiento.

#### 3. Coeficiente de área (KG):

Es el coeficiente de homogeneización de cada área geográfica y funcional diferenciada.

Se ha determinado por ponderación de los anteriores coeficientes de situación, considerando que la media geométrica da una adecuada valoración relativa.

b). Justificación

La homogeneización de las áreas funcionales tendría características similares en lo que respecta a la zona alta, de Los Llanos y La Laguna. No obstante la singularidad más importante está en el espacio litoral Puerto de Naos – Charco Verde, con su horizonte de potente espacio turístico, y con una demanda residencial no satisfecha hasta ahora por la planificación.

Se ha llegado a la conclusión de que el espacio litoral tiene específicas condiciones que deben tener reflejo en los coeficientes de ponderación de uso y tipología, para cualquier uso, en particular para el turístico. Se ha realizado un estudio general de los valores que se podrían dar en el municipio, en particular para la zona litoral.

Entendemos que el litoral es un *área territorial de similares características*, como veremos al considerar los coeficientes de ponderación.

Así que la valoración ponderada teniendo en cuenta estas diferencias y singularidades, y según la sistemática de cálculo descrita, da como resultados para los coeficientes de uso y tipología, y los coeficientes de sector o ámbito, los siguientes:

**Tabla 17. Coeficientes de homogeneización de uso y tipología utilizados**

COEFICIENTES DE HOMOGENEIZACIÓN DE USO Y TIPOLOGÍA							Ku	Ku	
CLASIFICACIÓN DE USOS	TIPOLOGÍA EDIFICATORIA					0,97			0,65
	OCUPACIÓN INTENSIVA		OCUPACIÓN EXTENSIVA						
	CERRADA	SEMICERRADA	ABIERTA						
			BLOQUE	ADOSADA	AISLADA				
<b>RESIDENCIAL</b>	<b>0,650</b>	<b>0,669</b>	<b>1,046</b>	<b>1,194</b>	<b>1,575</b>	0,97	0,65		
PLURIFAMILIAR	0,975	1,000	1,250						
UNIFAMILIAR				1,500	1,575				
VIVIENDA PROTEGIDA (VP)	0,750	0,800	0,875	0,950					
EDIF ANTIGUA: rehab-reconstrc	0,375	0,375			0,400				
<b>TURÍSTICO</b>	<b>1,369</b>	<b>1,425</b>	<b>1,400</b>	<b>1,625</b>	<b>1,686</b>	1,50	1,00		
identificada con 4-5 estrellas	1,500	1,625			1,750				
identificada con < de 4 estrellas	1,250	1,250	1,400	1,625	1,625				
<b>INDUSTRIAL</b>	<b>0,725</b>	<b>0,750</b>		<b>0,740</b>	<b>0,657</b>	0,72	0,48		
LIGERO	0,750	0,775		0,875	0,750				
PESADO	0,700	0,725		0,625	0,575				
<b>EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS</b>	<b>0,950</b>	<b>1,007</b>	<b>1,250</b>	<b>1,175</b>	<b>1,290</b>	1,13	0,75		
COMERCIAL EXPOSICIÓN	1,500	1,500	1,250	1,175	1,125				
COMERCIAL SINGULAR					3,000				
EDUCATIVO CULTURAL	0,875	0,925			1,075				
SOCIAL	0,875	0,925			1,075				
RECREATIVO	0,925	1,000			1,125				
SANITARIO Y ASISTENCIAL	1,000	1,075			1,625				
DEPORTIVO	0,875	0,925			1,075				
SERVICIOS URBANOS	0,750	0,825			1,000				

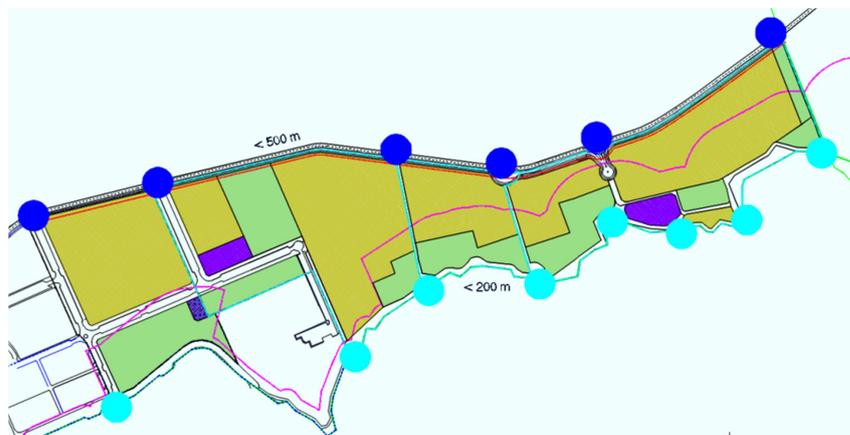
**Tabla 18. Coeficientes de sector o ámbito**

ÁREAS TERRITORIALES	CLASIFICACIÓN CATEGORIZACIÓN	UNIDADES DE REFERENCIA		USO GLOBAL	K <sub>G</sub>	K <sub>S</sub>	COEFICIENTES DE SECTOR O ÁMBITO				
		denominación					articulación territorial	centralidad	periferia	accesibilidad	visuales
<b>LITORAL</b>  <i>área territorial de similares características</i>  incluye los suelos urbanos de Puerto Naos y Charco verde	SECTORES suelo urbanizable no ordenado	PUERTO DE NAOS		RESIDENCIAL TURÍSTICO	1,011	1,113	1,20	1,00	1,05	1,20	
	resto de NTE-1, sujeto a ordenación por el PGO										
	SECTORES suelo urbanizable sectorizado ordenado turístico	S1 - PUERTO DE NAOS		TURÍSTICO		0,975	0,80	1,00	1,00	1,10	
		S2 - LAS MONJAS		TURÍSTICO		0,975	0,80	1,00	1,00	1,10	
	sujeto a la ordenación del IPST										
SECTORES suelo urbanizable sectorizado ordenado turístico	CHARCO VERDE		TURÍSTICO	0,988	0,80	0,95	1,00	1,20			
sujeto a ordenación por: planeamiento insular, P.E. del Paisaje Protegido del Remo, en su caso PGO											

## 2.4. EL IPSTL Y LA LEY DE COSTAS

### 2.4.1. Sobre los accesos al mar

La ordenación dispuesta en el IPST da cumplimiento de las servidumbres de acceso al mar. Exigencia de la ley de costas y su reglamento de que los **accesos al mar** deben estar separados entre sí, como máximo, los de tráfico rodado 500 mts y los peatonales 200 mts en zonas urbanizables.



### 2.4.2. Equilibrio de edificabilidad.

Justificación requerida en el artículo 30.1.b) de la Ley de costas.

Las determinaciones de la legislación sobre costas afectan a la franja litoral de este espacio urbanizable, que deberá desarrollarse con estricto cumplimiento de sus determinaciones.

Respecto de la justificación requerida en el artículo 30.1.b) de la Ley de Costas y artículo 58.1.b) de su Reglamento, fácilmente puede comprobarse

que la densidad de edificación de la zona litoral es inferior a la media ponderada de los suelos urbanizables del municipio ( $0,49 \text{ m}^2/\text{m}^2 < 0,583 \text{ m}^2/\text{m}^2$ ), tal como se expone en el siguiente cuadro.

**Tabla 19. Equilibrio de edificabilidad según Ley de Costas**

PGO 1983/1987					
sector1	sector2	sector3	sector4	sector5	sector1
CENTRO	CENTRO	CENTRO	CENTRO	CENTRO	INDUSTRIAL
0,664	0,693	0,532	0,675	0,445	0,750
92.000,00	126.000,00	62.500,00	52.000,00	40.000,00	125.000,00
61.088	87.318	33.250	35.100	17.800	93.750

La Laguna
NÚCLEOS EXTERIORES
0,600
54.000,00
32.400

IPST 2020			
resto sec T2	S1	S2	
	PUERTO NAOS LAS MONJAS		CHARCO VERDE
0,450	0,494	0,505	0,477
62.105,32	61.701,98	215.943,04	82.516,05
27.947	30.481	109.155	39.397

0,660	edificabilidad global $\text{m}^2/\text{m}^2$
497.500	$\text{m}^2$ de suelo
328.306	$\text{m}^2$ edificables
0,600	
54.000	
32.400	
<b>0,490</b>	<b>0,583</b> $\text{m}^2 / \text{m}^2$
422.266	973.766 sup suelo
206.980	567.686 sup edif

#### 2.4.3. Sobre el tratamiento dado a construcciones existentes

Resaltamos el tratamiento que el Instrumento le da a dos construcciones existentes, emplazadas en la parcela TUR\_7, de cuyo análisis se ha concluido que pueden acogerse a la *Disposición Transitoria Cuarta de la Ley 22/1988, de Costas*, tal como se recoge en el apartado 8.5.3 del IPST. La competencia en dirimir tal cuestión no reside en el Cabildo, sino en el Estado y en la Comunidad Autónoma. En el expediente de 2015 se aportó documentación respecto de la situación jurídica de dichas construcciones, y que ahora se aportará de igual forma. En particular encontramos el encaje en el apartado 2, epígrafes b) y c), que se corresponde con la situación de afección a la servidumbre de tránsito y a la servidumbre de protección. Y como se muestra en los planos del IPSTL, existe alternativa válida para que la servidumbre de tránsito quede garantizada, tal como exige dicha DT cuarta.

### 3. DESARROLLO Y GESTIÓN

#### 3.1. PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES

Se trata de materializar las determinaciones de la ordenación conforme una previsión temporal para la duración de las obras de urbanización y de la puesta en servicio de las reservas de suelo correspondientes a equipamientos; asimismo se establecerá las determinaciones precisas en orden al desarrollo de la edificación.

##### 3.1.1. Consideraciones generales

No se podrán establecer plazos mínimos para el inicio de la actividad de gestión y ejecución de los sectores del suelo urbanizable turístico.

Ha desaparecido la exigencia legal para pautar los desarrollos turísticos, previsiones a fin de que las actuaciones guardasen coherencia con las prioridades del modelo de ordenación estructural y con las previsiones de ejecución de los sistemas generales de comunicaciones y de infraestructuras.

En todo caso se ha de estar a lo previsto en el artículo 198 de la Ley 4/2017, referido a la organización temporal de la ejecución del planeamiento, cuyos requerimientos se centran en plazos para presentar a trámite los instrumentos y para realizar las obras de urbanización.

Ya se ha expuesto que tanto el modelo municipal, como las previsiones de la ordenación turística insular, se estructura en base al desarrollo de esa zona litoral, lo que hace necesario el impulso de tal desarrollo.

En otro orden, el PTET arbitra en la NORMA 11 (*DESARROLLO DE LOS NÚCLEOS CONVENCIONALES*) las condiciones de desarrollo de los núcleos convencionales, y sin perjuicio de la interpretación que el Cabildo pueda dar a ciertos apartados de tal norma, que deberán conciliarse con la situación presente de sectorización anticipada desde el PGO; sí parece de plena aplicación las condiciones específicas para la sectorización del apartado 4, tal como se expone:

#### 4. CONDICIONES ESPECÍFICAS PARA LA SECTORIZACIÓN

*a). Sin perjuicio de las condiciones de sectorización que pueda establecer el planeamiento urbanístico, se deberá cumplir con lo siguiente:*

- 1. Los sectores se configurarán con adecuada inserción en la estructura urbana del núcleo.*
- 2. Los sistemas generales, locales y los equipamientos de los sectores, tendrán una localización y ordenación en función de la estructura global prevista.*
- 3. La extensión superficial de los sectores no tendrá más límites que la coherencia estructural de todo el espacio de desarrollo convencional.*

4. El sector tendrá garantizada la conexión con el sistema general de comunicaciones y de infraestructuras, en particular con la red viaria y de transportes prevista en el planeamiento.

b). Si fuera necesaria la priorización entre actuaciones, se actuará conforme a las variables tipológicas, territoriales y cualitativas del sistema de valoración del PTET, de acuerdo a las condiciones de la actuación turística.

c). A partir de la aprobación definitiva de la sectorización, el promotor dispondrá de un plazo máximo de CUATRO años para la total terminación de las obras de urbanización y edificación, que podrán ejecutarse simultáneamente.

En cualquier caso, el Cabildo entiende inaplicable el precepto por resultar alcanzado por el efecto derogatorio del artículo 13 y disposición derogatoria única de la Ley 14/2019.

Entendemos que se está obviando la aplicación de la especificidad, del valor de la legislación específica en materia de turismo, de norma con especialidad frente a la norma general.

### 3.1.2. Unidades de actuación y sistemas de ejecución

La ordenación pormenorizada de este espacio litoral turístico ha previsto la siguiente delimitación de unidades de actuación (Tabla 21).

El sector S1, anexo a la trama urbana de Puerto de Naos, dispone de una sola Unidad de Actuación, opción que se ha visto más adecuada a la conformación del sector y su realidad parcelaria.

El sector S2 se ha dividido en tres Unidades de Actuación, para mejor gestión del desarrollo en razón de las propiedades y del impulso que se pretende.

Tal como recoge el artículo 16 del reglamento de gestión (RGEP):

*"La unidad de actuación es una superficie de suelo, debidamente delimitado, que sirve de referencia para las operaciones jurídicas y materiales de ejecución de la ordenación pormenorizada que permita garantizar el cumplimiento conjunto de los deberes y obligaciones establecidos legalmente y la distribución equitativa y proporcional de los beneficios y cargas derivadas de la ordenación, incluido el coste de la gestión y ejecución, realizándose todo ello a través del sistema de ejecución o procedimiento que se determine".*

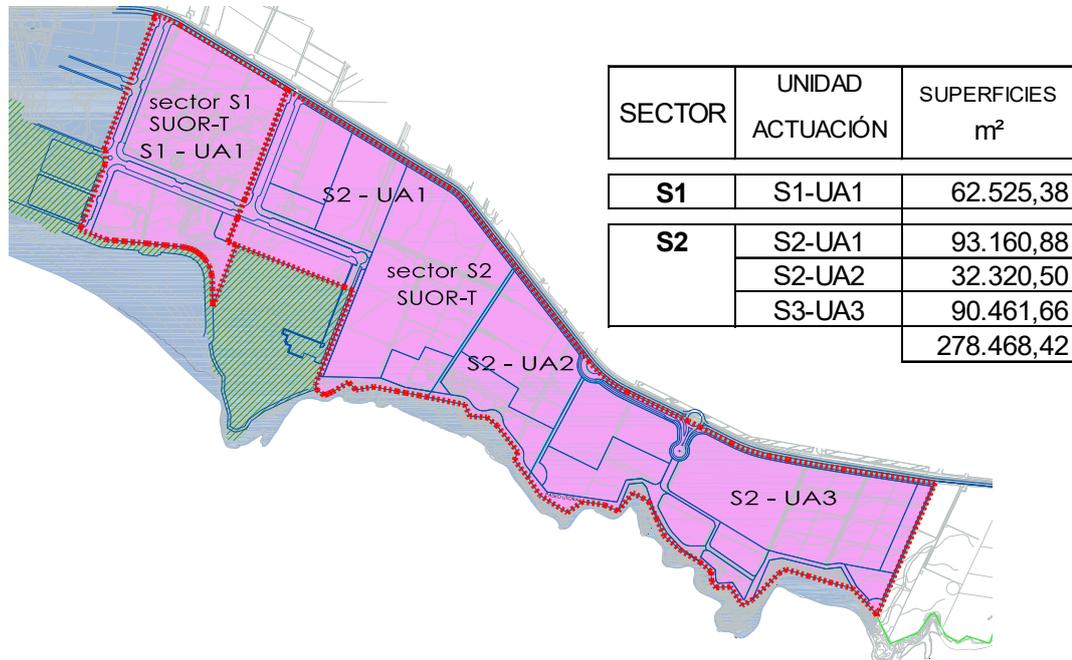
Además en el artículo 18:

*"Las unidades de actuación deberán responder en su delimitación a la finalidad de hacer viable la ejecución del planeamiento, el cumplimiento de los deberes y obligaciones urbanísticas y la distribución equitativa de los beneficios y cargas entre los propietarios incluidos en su ámbito".*

*"En cualquier caso, al delimitar unidades de actuación deberán aplicarse criterios de racionalidad y proporcionalidad, debiendo justificar su viabilidad técnica, económica y de gestión".*

No se aprecia circunstancia alguna en las unidades delimitadas quiebren este requerimiento legal.

La ordenación prevista, delimitación de sectores y de unidades de actuación, contempla esas condiciones de viabilidad requeridas.



**Tabla 20. Unidades de actuación propuestas en la ordenación**

Los terrenos incluidos en las unidades delimitadas quedan vinculados al proceso urbanizador y edificatorio, y al cumplimiento de los deberes legales y la ordenación prevista en el planeamiento; debiendo asumir como carga, en la parte proporcional que corresponda, los gastos de gestión y ejecución de la actuación.

Una vez entre en vigor la planificación que se formula a través del IPSTL, donde se contiene la ordenación pormenorizada, los terrenos incluidos quedan en situación de reparcelación.

La ejecución del planeamiento se llevará a cabo mediante algún sistema de **ejecución privada**:

1. Concierto.
2. Compensación.
3. Ejecución empresarial.

La determinación del concreto sistema de ejecución privada se realizará por el Ayuntamiento a través de los procedimientos y reglas contenidas en el Título I del RGEP, y según lo previsto en el Capítulo III del Título V de la Ley 4/2017.

En principio, se propone el Sistema de Compensación, tal que una vez que se cuente con la ordenación pormenorizada a la aprobación definitiva del IPSTL, se está en condiciones de solicitar ante el Ayuntamiento el establecimiento y determinación del sistema y de la adjudicación de iniciativa urbanística privada, para las unidades de actuación previstas.

### 3.1.3. Fases y plazos para el desarrollo

#### a). Aspectos temporales de la ejecución

Se ha visto que no existe legalidad para graduar el desarrollo turístico con plazos mínimos, de modo que el desarrollo queda a total flexibilidad de los particulares.

Tal como ya se expuso, la organización temporal de la ejecución se rige por el artículo 198 de la Ley 4/2017 y complementariamente por los artículos 6 y 7 del RGEP.

Para estas previsiones se ha tenido en cuenta la realidad económica presente, dotando de amplia flexibilidad para ser consecuente con el modelo insular y poderse pautar en cierta medida el proceso de implantación.

Así que se ha previsto un plazo de CUATRO (4) años para la presentación a trámite de PROYECTOS DE URBANIZACIÓN y de INSTRUMENTOS DE GESTIÓN, con la solicitud de adjudicación de la iniciativa de ejecución privada.

Un plazo global de OCHO (8) años para la realización de las obras de urbanización.

Plazos a contar desde la aprobación de la ordenación pormenorizada, es decir, aprobación definitiva y entrada en vigor del IPSTL.

En cualquier caso, el referente para la realización de las obras de urbanización será el plazo de CUATRO (4) años contados a partir del hito de adjudicación de la iniciativa de ejecución privada.

Se establece el plazo de DOS años para solicitar licencia de edificación de los aprovechamientos previstos en la ordenación, a partir de la recepción de las obras de urbanización.

Por otra parte, dado que la efectiva atribución de la carga no deberá ocurrir sino cuando sea un proyecto cierto, concesión de autorización previa o hito similar, resulta difícil una situación de competencia de carga, no obstante si resultara una situación que obligue a la priorización se tiene el orden de prioridad valorado conforme determina el PTET.

b). Aspectos materiales de la ejecución

La norma 11.4.c) del PTET admite la simultaneidad de la ejecución de la urbanización y de la edificación, de conformidad con el artículo 260 de la LSENC y el artículo 164 del RGEP. Con el cumplimiento de dichas condiciones se podrá simultanear la urbanización y la edificación en el desarrollo de los sectores S1 y S2, siempre por unidades de actuación completas. En cualquier caso será imprescindible que la urbanización de la unidad de actuación esté completamente ejecutada para posibilitar el otorgamiento de licencia de apertura de una concreta actividad.

El objetivo es claro, ninguna actividad se deberá poder ejercer sin que resulte enteramente realizada la urbanización, y las redes y servicios previstos como mínimos en esta ordenación, sean sistemas locales o generales, cuyos costes serán sufragados totalmente por los particulares.

Los particulares que deban sufragar costes de sistemas necesarios funcionalmente, pero de naturaleza fuera de sector o de una unidad de actuación, todo ello a los efectos de poder viabilizar su propia unidad de actuación; podrán ejecutarlos a su costa y resarcirse de la parte proporcional que le corresponda cuando otras unidades se desarrollen. Estos proyectos de redes o sistemas fuera de unidades de actuación serán aprobados por el Ayuntamiento, en los cuales se recogerá expresamente la alícuota a sufragar por cada unidad.

Los proyectos de urbanización serán los que valoren y precisen las necesidades de ejecución anticipada de redes generales, circunstancias legalmente previstas. A estos efectos el artículo 38 del REGEP (Gastos de gestión y ejecución).

*4) Ejecución de los servicios urbanísticos e infraestructuras previstos y exteriores a la unidad y, en su caso, de los de sistemas generales incluidos, así como los gastos de demolición.*

En este sentido el artículo 39 del REGEP se refiere al cálculo provisional y coste real de las obras:

*3. Las obras de urbanización preexistentes que sean compatibles y acordes a la ordenación prevista en el planeamiento se considerarán, en su caso, como gasto anticipado por el propietario que las hubiera costado, quien tendrá derecho a que se le compense por el correspondiente anticipo.*

Todas las redes necesarias discurren y se completarán como sistemas generales que discurren linealmente entre Puerto de Naos y Charco Verde, desde las cuales cada desarrollo se articulará. La administración ha realizado hasta el momento buena parte de esos sistemas, pero nada obsta para que el desarrollo de una unidad de ejecución tenga que hacer frente a la ejecución anticipadamente.

Por tanto existen los mecanismos de orden urbanístico y jurídico para ejecutar los sistemas precisos y equidistribuir su coste entre los afectados.

Se considera correctamente delimitadas las unidades de actuación UA1-UA2-UA3, que han sido cuestionadas, porque guardan equilibrio y son ejecutables de forma autónoma.

#### 3.1.4. Adquisición de facultades urbanísticas

La adquisición del **derecho a urbanizar** se produce con la aprobación de la ordenación pormenorizada de estos sectores turísticos, no obstante, el ejercicio del derecho a urbanizar requiere la aprobación del Proyecto de Urbanización.

El otorgamiento de la licencia urbanística determinará la adquisición del **derecho a edificar**, en todo caso, autorizada la urbanización y edificación simultánea, la adquisición definitiva de los derechos al aprovechamiento urbanístico y a edificar, quedará subordinada al cumplimiento del deber de urbanizar.

El derecho a edificar se extingue por incumplimiento de los plazos fijados en la licencia urbanística, con expediente tramitado al efecto.

Por el equipo redactor:  
Félix Rodríguez de la Cruz  
Arquitecto / Urbanista

Los Llanos de Aridane, Septiembre 2020

## II. VIABILIDAD

## II. VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

### 4. VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA

Se aporta en este punto, algunos aspectos incidentes en la viabilidad de esta operación urbanística. En primer lugar, hay una cuestión que es la propia clasificación del suelo como espacio turístico, hecho que no se cuestiona por ser mandato del plan insular y un objetivo del plan general de ordenación, criterio de desarrollo del área que procede del análisis de necesidades municipales, comarcales o insulares.

En cualquier caso, se podría llegar a una alternativa cero, fruto de una conclusión de inviabilidad técnica o económica.

De lo estudiado hasta el momento, esta alternativa parece quedar descartada, de cualquier modo hay variables económicas de difícil cuantificación y previsión de su tendencia futura.

Por tanto, partamos de un escenario normal, con el dinamismo progresivo que se supone como hipótesis superadora del momento económico actual de incertidumbre.

#### 4.1. ANÁLISIS DE CASOS

Se expone a continuación el resultado de dos ejemplos de viabilidad hotelera, en 4 y 5 estrellas, que pueden ser prototipos que se asimilan a posibles proyectos hoteleros reales a implantar en este espacio turístico, una vez urbanizado. La sistemática es similar a la seguida en el apartado 5.2.5 (viabilidad tipológica) que recoge el "Programa de Actuación y EEF" del PTET<sup>LPA</sup>. Ciertamente, como ahí se recoge: *"sin embargo es una mera referencia, teniendo presente que un producto turístico depende de multiplicidad de variables que intervienen, siendo determinante para la viabilidad económica la concreta gestión realizada para una específica instalación"*.

La ficha consta de un análisis de costes, supuestos de financiación y gastos de explotación, tal que con hipótesis de ingresos y diversos escenarios de ocupación, se han obtenido los rendimientos de la explotación para una específica instalación.

Tal como se observa, la viabilidad de estas instalaciones hoteleras, o alojativas en general, resulta garantizada en este espacio de primor del litoral oeste de la isla.











SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO		SUOR-T		A2		APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO	
UNIDAD DE ACTUACIÓN		S2-UA2		INTENSIDAD GLOBAL de la UA		M² edif / M² suelo	
SUPERFICIE DE LA UNIDAD		32.320,50		<b>32.320,50</b>		0,521	
SUPERFICIE NETA DE PARCELAS		M² de suelo		TURÍSTICO		COMERCIAL	
según calificación y tipología		tur 1/2		19.360,55		60,88	
		tur 3		0,00		0,00	
		M²suelo/ P		<b>19.360,55</b>			
SUPERFICIE EDIFICABLE		M²/edificables		tur 1/2		16.843,68	
				tur 3		52,97	
				0,00		0,00	
				M² edif/ P			
VIARIO LOCAL: peatonal						<b>1.013,47</b>	
PASEO LITORAL						<b>2.002,70</b>	
ESPACIOS LIBRES EL_5		M² de suelo				<b>8.297,81</b>	
VIARIO LOCAL						<b>1.645,97</b>	

0,493

	TURÍSTICO		
	19360,55		
0,00	16843,68	0,00	0,00
	<b>0,87</b>		
	<b>323</b>	0	0
	<b>318</b>		

52,97 m² ed/P  
60,88 m² ed/P  
TB-H3

ESTIMACIÓN DE COSTES		S2-UA2	
VALOR DEL SUELO DE CESIÓN			
COSTE DE URBANIZACIÓN: ejecución y trámites		€/M²suelo UA	122
tratamiento de zonas verdes		€/M² a urbanizar	98
ADQUISICIÓN DEL 10% DEL APROVECHAMIENTO		€/M² a tratar	25
OTROS COSTES: impuestos, documentos		€/M² edificables	105
COSTES FINANCIEROS		€/M² edificables	4,99
			2,44
PREVISIÓN COSTES DE URBANIZACIÓN		€	<b>964.141</b>
REPERCUSIÓN POR SUPERFICIE EDIFICABLE		€/M² edificables	57,24
INVERSIÓN TOTAL		€	<b>21.634.141</b>
REPERCUSIÓN POR SUPERFICIE EDIFICABLE		€/M² edificables	1.284
REPERCUSIÓN POR PLAZA ALTERNATIVA		€/ plaza alternativa	68.032
COSTES DE CONSTRUCCIÓN		€/plaza	65.000
		€/m² edif	0
COSTES DE CONSTRUCCIÓN		€	<b>20.670.000</b>
REPERCUSIÓN POR PLAZA ALTERNATIVA		€/ plaza alternativa	1.227
		€/ m² edif	1,233

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO		SUOR-T	A2		APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO	
UNIDAD DE ACTUACIÓN		S2-UA3	INTENSIDAD GLOBAL de la UA		M² edif / M² suelo	
SUPERFICIE DE LA UNIDAD	90.461,66		<b>0,4740</b>			
SUPERFICIE NETA DE PARCELAS			<b>88.679,24</b>			
según calificación y tipología		M² de suelo	TURÍSTICO	COMERCIAL	OTROS	
		tur 1/2	38.424,24	60,04	3.510,89	
		tur 3	12.526,70	60,22		
			M²suelo/P			
			<b>54.461,83</b>			
SUPERFICIE EDIFICABLE		M² edificables	<b>42.031,53</b>			
		tur 1/2	33.813,33	52,83	702,18	
		tur 3	7.516,02	36,13		
			M² edif/P			
VIARIO LOCAL			<b>4.581,69</b>			
VIARIO LOCAL: peatonal			<b>3.226,90</b>			
Paseo litoral		M² de suelo	<b>5.796,89</b>			
ESPACIOS LIBRES JL5-JL6-JL7			<b>17.120,82</b>			
RESIDUALES: zona marítima			<b>3.491,11</b>			
Espacio edificado TURÍSTICO DT4ª LC			<b>1.782,42</b>		0,491	
<b>ESTIMACIÓN DE COSTES</b>		<b>S2-UA3</b>				
VALOR DEL SUELO DE CESIÓN		€/M²suelo UA	122	4.174.524,02		
COSTE DE URBANIZACIÓN: ejecución y trámites		€/M² a urbanizar	98	1.667.992,96		
ADQUISICIÓN DEL 10% DEL APROVECHAMIENTO	tratamiento de zonas verdes	€/M² a tratar	25	428.020,50		
OTROS COSTES: impuestos, documentos		€/M² edificables	105	441.331,06		
COSTES FINANCIEROS		€/M² edificables	4,99	209.531,25		
			2,44	102.356,27		
PREVISIÓN COSTES DE URBANIZACIÓN		€	<b>2.849.232</b>		media	
REPERCUSIÓN POR SUPERFICIE EDIFICABLE		€/M² edificables	<b>67,79</b>		<b>63,32</b>	
<b>INVERSIÓN TOTAL</b>		€	<b>55.516.301</b>		media	
REPERCUSIÓN POR SUPERFICIE EDIFICABLE		€/M² edificables	<b>1.321</b>		<b>1.297</b>	
REPERCUSIÓN POR PLAZA ALQUATVA		€/ plaza alquativa	<b>65.467</b>		<b>1.253</b>	
<b>COSTES DE CONSTRUCCIÓN</b>						
		€/m² edif	<b>52.667,069</b>		media	
		€/m² edif	<b>1.253</b>		<b>1.233</b>	

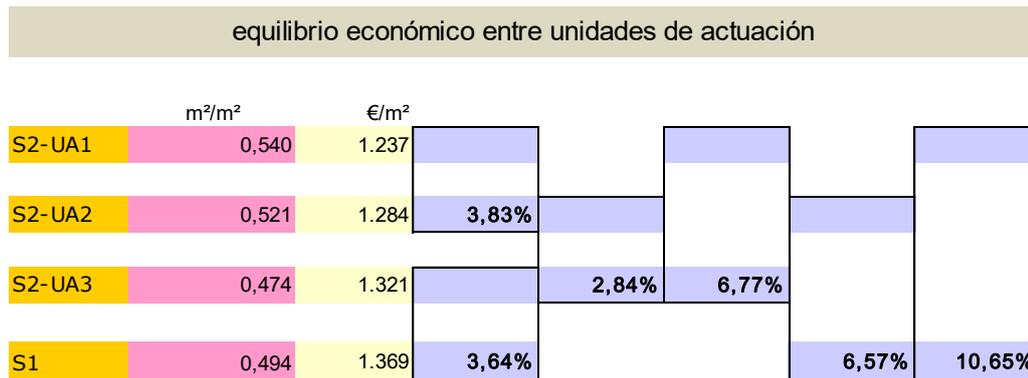
EQUIPO	TURÍSTICO	TURÍSTICO
3510,89	38424,24	12526,7
702,18	33813,33	7516,02
0,2	0,88	0,6
	640	209
	52,83 m² eq/P	36,13 m² eq/P
	60,04 m² s/P	60,22 m² s/P
CB-2	TB-H4	TB-A2

	turístico 1	turístico 2	turístico 3	comercial
	75.000 €/P	65.000 €/P	50.000 €/P	950
		640 plazas	208 plazas	702,18 m²/edif

Para cada unidad espacial de referencia descrita, se disponen los parámetros superficiales y la edificabilidad para los distintos usos. Además se desglosa una estimación de costes, comprobando la repercusión de los mismos; observando, en el caso de las unidades de actuación del sector S2, el equilibrio económico entre las mismas. Algo superior, pero dentro de lo razonable, al comparar con S1, ya que este sector tiene una importante carga de viario.

Lo expresado se formula en base a hipótesis sobre los tipos de establecimientos que se vayan a implantar, dado el escenario legal abierto a cualquier tipología, según criterio de libre mercado.



#### 4.3. ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

##### 4.3.1. Generalidades

Constituye la expresión documental de la evaluación económica de la implantación de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización.

El alcance y contenido ha sido precisado por la jurisprudencia (entre otras, STS 15-3-80 y STS 25-1-85) en el sentido que si bien no supone redactar un verdadero y completo presupuesto de gastos y dotaciones, se ha de señalar de manera suficientemente fundada cuáles son las fuentes de financiación de esta planificación.

Estas determinaciones traen la obligación de un trabajo más acabado, en cuanto conocimiento más preciso de la realidad, es una necesidad para movilizar los recursos económicos indispensables para ejecutar esta planificación.

Entre las variables económicas que afectan las decisiones de planeamiento, se tienen unas de carácter exógeno como: magnitudes macroeconómicas de niveles de renta e inversión pública, empleo, demografía; magnitudes físicas de infraestructura, equipamiento y vivienda.

Otras variables son de carácter endógeno, como los recursos financieros y sus fuentes.

En un primer nivel de decisiones estaría la propia determinación del planeamiento en el emplazamiento y dimensiones del ámbito urbanizable objeto de esta ordenación. Las proyecciones tendenciales en función de las magnitudes económicas, renta, inversión, demografía y empleo, han constituido el marco de referencia, y las perspectivas económicas derivadas de la gestión de los productos turísticos.

Tiene el emplazamiento una dimensión estratégica, porque la situación en el sistema territorial, con accesibilidad e infraestructuras, así como la carencia de suelos urbanizados para estos fines en toda la comarca, genera una demanda permanente no satisfecha de espacio apto para la implantación de alojamientos turísticos de relevancia.

Se conforma este entorno territorial como un nuevo espacio económico, iniciándose la explotación de estos recursos.

#### 4.3.2. Análisis de costes de urbanización

Se ha realizado un análisis y valoración de los distintos conceptos que constituyen los costes de la urbanización y gestión necesaria, para que el suelo bruto quede transformado en parcelas edificables.

Los materiales, dimensiones, precios y demás aspectos técnicos, tienen carácter estimativo, con la aproximación suficiente para tener un alto grado de certidumbre en cuanto a la viabilidad de las actuaciones y el impacto de la misma en la hacienda local. Todo ello servirá de indicación no vinculante a los proyectos de urbanización, que justificadamente podrán establecer las determinaciones precisas, con prestaciones equivalentes, en todo caso sin merma de los aspectos funcionales y cualitativos.

El artículo 38 del Reglamento de gestión y ejecución del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 183/2018, sobre los gastos de gestión y ejecución, recoge:

...

*3. Los gastos de gestión y ejecución que en cualquier caso deben asumir los propietarios de terrenos incluidos en una unidad de actuación, salvo que hayan adquirido mayores compromisos y sin perjuicio de los gastos específicos inherentes al sistema concreto, son los que se relacionan de forma pormenorizada a través de los siguientes conceptos:*

a) *Gastos de honorarios profesionales relacionados con el sistema de ejecución privada, instrumentos de gestión, proyectos de urbanización y de instalaciones o infraestructuras, y en su caso, instrumentos de planeamiento de desarrollo. Estos gastos de honorarios también incluyen los que puedan producirse por levantamiento topográfico, planimetría digitalizada, estudios de contenido ambiental y cualesquiera otros que sean convenientes para la adecuada calidad del resultado de los trabajos, así como los honorarios de la dirección técnica de las obras que se ejecuten.*

b) *Gastos de gestión administrativa derivados de la preparación de la documentación requerida para tramitar los pertinentes expedientes que resulten necesarios, cuando se correspondan con la globalidad de la unidad. En otro caso deberán ser asumidos de forma individual por aquellos propietarios que requieran tales gestiones.*

c) *Gastos derivados de la tramitación administrativa de los instrumentos de gestión y de los proyectos y planes, en su caso; incluyendo las tasas e impuestos que sean de aplicación.*

d) *Gastos producidos por los documentos notariales y las inscripciones registrales o mercantiles que haya que realizar, en su caso.*

e) *Coste de las obras de urbanización, referidos al menos a lo siguiente:*

e) *Coste de las obras de urbanización, referidos al menos a lo siguiente:*

1) *Ejecución o acondicionamiento de las vías públicas, incluida la pavimentación de calzadas y aceras, señalización y jardinería, tanto de las vías rodadas como de las peatonales.*

2) *Ejecución o adecuación de las redes e instalaciones de las infraestructuras y los servicios urbanos exigibles conforme al planeamiento urbanístico, y que deberán ser al menos los siguientes:*

A. *Abastecimiento de agua potable, depósito, tratamiento y distribución, así como las instalaciones de riego.*

B. *Saneamiento, incluidas las conducciones y colectores de evacuación, los sumideros para la recogida de aguas pluviales y las instalaciones de depuración.*

C. *Suministro de energía eléctrica, incluidas las instalaciones de conducción, transformación, distribución y alumbrado público.*

D. *Canalización e instalación de los demás servicios exigidos en cada caso por el planeamiento.*

3) *Ejecución de los espacios libres públicos, incluidos la urbanización de los paseos, el mobiliario urbano, alumbrado público, jardinería, elementos de juegos infantiles y plantación de arbolado y demás especies vegetales, así como el tratamiento necesario para la supresión de barreras físicas.*

4) *Ejecución de los servicios urbanísticos e infraestructuras previstos y exteriores a la unidad y, en su caso, de los de sistemas generales incluidos, así como los gastos de demolición.*

5) *Cualesquiera otros expresamente asumidos en desarrollo del sistema de ejecución de que se trate.*

f) *Las indemnizaciones que sean procedentes para compensar los derechos, construcciones, plantaciones, obras e instalaciones que no puedan conservarse.*

g) *Indemnizaciones por los derechos de realojo y retorno en caso de vivienda que procedan a cargo del propietario del inmueble así como por traslado de actividad.*

h) *Coste de las demoliciones de construcciones incompatibles con la urbanización.*

i) *Justiprecios de los derechos que deban ser expropiados.*

j) *Gastos de financiación y, en su caso, de promoción.*

k) *Gastos previstos para el mantenimiento de la urbanización hasta su recepción o hasta cumplimentar el deber de conservación de la misma.*

l) *Importe de la monetización de la cesión al Ayuntamiento de su participación en la plusvalía, en el caso que sea posible sustituir la adjudicación de parcelas donde materializar el aprovechamiento correspondiente por su importe económico.*

#### a). Urbanización

En el siguiente cuadro se resume los costes de contrata de la urbanización, desglosados en las páginas siguientes:

<b>1. DEMOLICIONES Y DESMONTAJES</b>	38.699,89 €
<b>2. ACONDICIONAMIENTO DE TERRENO</b>	1.386.031,29 €
<b>3. RED DE SANEAMIENTO</b>	440.610,36 €
<b>4. RED DE AGUA POTABLE</b>	209.899,97 €
<b>5. RED DE RIEGO E INCENDIO</b>	37.019,84 €
<b>6. RED DE ELECTRICIDAD</b>	515.573,47 €
<b>7. CENTROS DE TRANSFORMACIÓN</b>	317.310,11 €
<b>8. RED DE ALUMBRADO</b>	595.924,89 €
<b>9. RED DE TELECOMUNICACIONES</b>	238.670,20 €
<b>10. PAVIMENTOS</b>	1.850.133,49 €
<b>11. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL</b>	22.328,87 €
<b>12. JARDINERÍA</b>	355.601,40 €
<b>13. EQUIPAMIENTO URBANO</b>	78.434,96 €
<b>14. VARIOS</b>	252.594,90 €
<b>TOTAL COSTE EJECUCIÓN DE CONTRATA DE LA URBANIZACIÓN</b>	<b>6.338.833,63 €</b>

Se acompaña a continuación la estimación de costes de forma detallada, basada en los datos técnicos que el propio plan establece, aunque con carácter indicativo para los proyectos de urbanización. Es decir, no pasa de ser una aproximación estimativa de costes, aunque suficiente para el proceso de determinar la viabilidad económica del plan.

## COSTE DE URBANIZACIÓN

### 1. DEMOLICIONES Y DESMONTAJES

<b>UD</b> Demolición completa de conjunto de apartamentos, consistentes en un edificio de 3 plantas de 107 m <sup>2</sup> , y cuatro edificios aislados de una planta cada uno (380 m <sup>2</sup> total).	1	8.360,00 €	8.360,00 €
<b>UD</b> Demolición completa de 3 edificios aislados de una planta de altura, de aprox. 48 m <sup>2</sup> de superficie media (143 m <sup>2</sup> total).	1	3.146,00 €	3.146,00 €
<b>UD</b> Demolición completa de 1 edificio aislados de dos plantas de altura, de 120 m <sup>2</sup> de superficie construida.	1	2.640,00 €	2.640,00 €
<b>UD</b> Desmontaje de cableado aéreo de energía y telefonía existente, y desmontaje de postes de madera	1	15.500,00 €	15.500,00 €
<b>Total capítulo 1</b>			<b>29.646,00 €</b>

### 2. ACONDICIONAMIENTO DE TERRENO

<b>M<sup>2</sup></b> Despeje y desbroce del terreno por medios mecánicos.	110.700	1,70 €	188.190,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Explanación y desmonte a cielo abierto en tierras para los espacios públicos, hasta las rasantes definidas	27.675	3,30 €	91.327,50 €
<b>M<sup>2</sup></b> Realización de muros de mampostería a una cara vista, hasta 3 m de altura.	7.450	105,00 €	782.250,00 €
<b>Total capítulo 2</b>			<b>1.061.767,50 €</b>

### 3. RED DE SANEAMIENTO

<b>M<sup>3</sup></b> Excavación en zanjas para instalaciones en suelo volcánico rocoso.	1.535	22,00 €	33.770,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Hormigón en masa, HM 10 N/mm <sup>2</sup> , para protección de cruces de cables, tuberías etc.	318	95,00 €	30.210,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Arena en asiento y cubrición de tuberías, incluso extendido, riego y compactación.	980	18,90 €	18.522,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Relleno y compactación de zanjas con material granular.	320	19,50 €	6.240,00 €
<b>ML</b> Canalización de aguas residuales en red de saneamiento (A-F), de polietileno de alta densidad de 400 mm de diámetro nominal.	814	145,00 €	118.030,00 €
<b>ML</b> Canalización de aguas residuales en red de saneamiento, de polietileno de alta densidad de 315 mm.	380	95,00 €	36.100,00 €
<b>UD</b> Arqueta de paso o acometida, bajo acera, de hormigón y tapa de fundición.	20	230,00 €	4.600,00 €
<b>UD</b> Pozo de registro en tuberías con d.= 315 mm, altura H=1m.	6	340,00 €	2.040,00 €
<b>UD</b> Pozo de bombeo prefabricado, para enterrar, equipado con todos los elementos necesarios para su puesta en servicio. Capacidad 10000 litros. Diámetro 2350 mm alto 2810 mm.	1	9.750,00 €	9.750,00 €

<b>ML</b> Red de impulsión, de polietileno de baja densidad, PE100.	337	41,00 €	13.817,00 €
<b>ML</b> Red de canalización de aguas pluviales, de polietileno de alta densidad, d=200 mm.	890	69,00 €	61.410,00 €
<b>UD</b> Imbornal de recogida de aguas pluviales, en calzadas, de ancho 0,45 m y h=0,30 m, con marco y reja reforzada, de fundición dúctil.	8	380,00 €	3.040,00 €
<b>Total capítulo 3</b>			<b>337.529,00 €</b>

#### 4. RED DE AGUA POTABLE

<b>M<sup>3</sup></b> Excavación en zanjas para instalaciones en suelo volcánico granular.	195	21,00 €	4.095,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Relleno y compactación de zanjas con material granular.	88	16,70 €	1.469,60 €
<b>M<sup>3</sup></b> Hormigón en masa, HM 10 N/mm <sup>2</sup> , para protección de cruces de cables, tuberías etc.	18	95,00 €	1.710,00 €
<b>ML</b> Tubería de fundición dúctil 100mm centrifugada en red de abastecimiento, conectada a red general, colocada en fondo de zanja.	1.494	72,00 €	107.568,00 €
<b>ML</b> Tubería de polietileno de alta densidad PE-100, PN-10, D=50 mm, en red de distribución, colocada en fondo de zanja, con solera, instalada.	1274	24,00 €	30.576,00 €
<b>UD</b> Arqueta de acometida y válvula de paso en aceras, constituida por paredes y solera de hormigón de 195 x 195 mm.	10	45,00 €	450,00 €
<b>UD</b> Arqueta de derivación, para alojamiento de válvulas de diámetro desde 60 hasta 200 mm, de la red de abastecimiento de agua.	15	995,00 €	14.925,00 €
<b>Total capítulo 4</b>			<b>160.793,60 €</b>

#### 5. RED DE RIEGO E INCENDIO

<b>M<sup>3</sup></b> Excavación en zanjas para instalaciones en suelo volcánico rocoso.	140	21,00 €	2.940,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Arena en asiento y cubrición de tuberías, incluso extendido, riego y compactación.	27	18,90 €	510,30 €
<b>M<sup>3</sup></b> Relleno y compactación de zanjas con material granular.	111	16,70 €	1.853,70 €
<b>M<sup>3</sup></b> Hormigón en masa, HM 10 N/mm <sup>2</sup> , para protección de cruces de cables, tuberías etc.	20	19,50 €	390,00 €
<b>ML</b> Tubería de polietileno PEBD de 16 mm para riego por goteo.	1.349	2,00 €	2.698,00 €
<b>ML</b> Tubería de polietileno PEAD de 40 mm.	1.250	12,00 €	15.000,00 €
<b>UD</b> Arqueta de derivación de tubería de riego, constituida por paredes y solera de hormigón de fck=15 N/mm <sup>2</sup> y registro peatonal B-125 s/UNE EN 124, de fundición dúctil, de 240 x 240 mm, incluso p.p. de excavación, relleno, encofrado, carga y transporte de tierras sobrantes a vertedero.	9	52,00 €	468,00 €

<b>UD</b> Arqueta / registro de acometida y válvula de paso "macho" esférica de 1", constituida por paredes y solera de hormigón de $f_{ck}=15$ N/mm <sup>2</sup> y registro peatonal B-125 s/UNE EN 124, de fundición dúctil, de 190 x 240 mm, incluso p.p. de excavación, relleno, encofrado, carga y transporte de tierras sobrantes a vertedero.	18	48,00 €	864,00 €
<b>UD</b> Boca de riego blindada de DN 40 mm (1 1/2") y PN 16 atm, formada por arqueta, cuerpo y tapa de fundición dúctil.	10	248,00 €	2.480,00 €
<b>UD</b> Arquetas con toma de incendio, 40x40 cm, con tapa de fundición con anagrama.	3	385,00 €	1.155,00 €
<b>Total capítulo 5</b>			<b>28.359,00 €</b>

## 6. RED DE ELECTRICIDAD

<b>M<sup>3</sup></b> Excavación en zanjas para instalaciones en suelo volcánico rocoso.	144	22,00 €	3.168,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Arena en asiento y cubrición de tuberías, incluso extendido, riego y compactación.	18	18,90 €	340,20 €
<b>M<sup>3</sup></b> Relleno y compactación de zanjas con material granular.	100	16,70 €	1.670,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Hormigón en masa, HM 10 N/mm <sup>2</sup> , para protección de cruces de cables, tuberías etc.	25	19,50 €	487,50 €
<b>ML</b> Canalización de media tensión MT, 2T 200mm, 3x (1x150)mm <sup>2</sup> , AL 12/20 KV.	1543	96,00 €	148.128,00 €
<b>ML</b> Canalización eléctrica formada por 2 tubos de polietileno de alta densidad, D 160 mm, CANALEC o equivalente, s/UNE-EN 50086, excavación en zanja, relleno y protección con hormigón. Incluso línea eléctrica trifásica constituida por cable de Cu flexible tipo "RETENAX FLAM RV 0,6/1kV" de sección de 95 mm <sup>2</sup> por fase y 70 mm <sup>2</sup> el neutro (3x95+70), marca PRYSMIAN o similar, de Cu Clase 5, aislado con polietileno reticulado (XLPE) y cubierta exterior de PVC.	906	140,00 €	126.840,00 €
<b>UD</b> Arqueta de canalización de alta tensión, de 75x100x130 cm de hormigón armado, con tapa de fundición y anagrama.	1	360,00 €	360,00 €
<b>UD</b> Supervisión red de media tensión por organismo de control autorizado suministradora.	1	9.000,00 €	9.000,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Excavación en zanjas para instalaciones en suelo volcánico suelto.	870	21,00 €	18.270,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Arena en asiento y cubrición de tuberías, incluso extendido, riego y compactación.	88	18,90 €	1.663,20 €
<b>M<sup>3</sup></b> Relleno y compactación de zanjas con material granular.	475	16,70 €	7.932,50 €
<b>M<sup>3</sup></b> Hormigón en masa, HM 10 N/mm <sup>2</sup> , para protección de cruces de cables, tuberías etc.	30	19,50 €	585,00 €
<b>ML</b> Canalización subterránea de acometida a transformador, 2T 160 mm, incl. cableado 3 x (1 x 150)mm <sup>2</sup> .	560	118,00 €	66.080,00 €
<b>UD</b> Arqueta de derivación tipo "CGM-Esquema10", con pica de puesta a tierra.	3	230,00 €	690,00 €

<b>UD</b> Armario para la ubicación de equipo de protección y medida, puertas de chapa lisa, pintadas y protegida.	10	480,00 €	4.800,00 €
<b>UD</b> Arqueta de registro de baja tensión, de 70x70x90 cm, de hormigón armado, marco de fundición suministradora.	19	260,00 €	4.940,00 €
<b>Total capítulo 6</b>			394.954,40 €

## 7. CENTROS DE TRANSFORMACIÓN

<b>UD</b> Centro de transformación de estructura monobloque, prefabricado de hormigón, para instalar en superficie, Ormazábal tipo PFU-3 E/S/P+CBT o equivalente, de dimensiones 3280x2585x2380 mm, compuesto de trafo de 630 kVA, 20 kV/420 V.	1	42.635,00 €	42.635,00 €
Centro de transformación de estructura monobloque, prefabricado de hormigón, para instalar en superficie, Ormazábal tipo PFU-3 E/S/P+CBT o equivalente, de dimensiones 3280x2585x2380 mm, compuesto de trafo de 400 kVA, 20 kV/420 V.	4	40.380,00 €	161.520,00 €
<b>UD</b> Centro de transformación de estructura monobloque, prefabricado de hormigón, para instalar en superficie, Ormazábal tipo PFU-3 E/S/P+CBT o equivalente, de dimensiones 3280x2585x2380 mm, compuesto de trafo de 250 kVA, 20 kV/420 V.	1	38.920,00 €	38.920,00 €
<b>Total capítulo 7</b>			243.075,00 €

## 8. RED DE ALUMBRADO

<b>UD</b> Luminaria de Philips, modelo ClearWay gen2, Led 120, carcasa de aluminio fundido protegida contra ambiente marino, sobre columna cilíndrica en PRFV de 5-8 m de altura .	82	1.850,00 €	151.700,00 €
<b>UD</b> Baliza ERCO Lightmark, LED 6W 825 lm, cuerpo en perfil de aluminio, dos capas pintura en polvo, placa de suelo y equipo auxiliar.	195	375,00 €	73.125,00 €
<b>UD</b> Baliza ERCO Castor, tamaño 500mm/ø169mm, LED 8W, cuerpo en perfil de aluminio, recubrimiento en polvo, placa de suelo y equipo auxiliar.	92	375,00 €	34.500,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Excavación en zanjas para instalaciones en suelo volcánico granulado.	670	21,00 €	14.070,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Arena en asiento y cubrición de tuberías, incluso extendido, riego y compactación.	210	18,90 €	3.969,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Relleno y compactación de zanjas con material granular.	405	16,70 €	6.763,50 €
<b>M<sup>3</sup></b> Hormigón en masa, HM 10 N/mm <sup>2</sup> , para protección de cruces de cables, tuberías etc.	150	19,50 €	2.925,00 €
<b>ML</b> Canalización enterrada BT, para alumbrado, 1T 100 mm.	4.440	31,60 €	140.304,00 €
<b>UD</b> arqueta prefabricada de registro de alumbrado de 40x40x40 cm, de polipropileno reforzado, con registro peatonal de fundición dúctil.	369	79,00 €	29.151,00 €
<b>Total capítulo 8</b>			456.507,50 €

## 9. RED DE TELECOMUNICACIONES

<b>M<sup>3</sup></b> Excavación en zanjas para instalaciones en suelo volcánico granular.	575	22,00 €	12.650,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Arena en asiento y cubrición de tuberías, incluso extendido, riego y compactación.	120	18,90 €	2.268,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Relleno y compactación de zanjas con material granular.	420	16,70 €	7.014,00 €
<b>M<sup>3</sup></b> Hormigón en masa, HM 10 N/mm <sup>2</sup> , para protección de cruces de cables, tuberías etc.	384	19,50 €	7.488,00 €
<b>ML</b> Canalización para red de distribución y red de dispersión respectivamente, 4 Tubos d=110 mm, de Polietileno TPC.	2501	58,00 €	145.058,00 €
<b>UD</b> Arqueta de paso y distribución, de 75 x 75 cm de hormigón armado, con tapa de hormigón armado, y anagrama de suministradora.	5	500,00 €	2.500,00 €
<b>UD</b> Arqueta de paso y registro, de 40x40 cm de hormigón armado, con tapa de fundición y anagrama suministradora.	11	370,00 €	4.070,00 €
<b>Ud</b> Suministro y colocación de armario de distribución sobre pedestal homologado por CTNE para 25 líneas de abonado.	3	595,00 €	1.785,00 €
<b>Total capítulo 9</b>			<b>182.833,00 €</b>

## 10. PAVIMENTOS

<b>M<sup>2</sup></b> Pavimento continuo en aceras y paseo marítimo, de hormigón HA-25/B/20/IIa fabricado en central y vertido con cubilote, de 10 cm de espesor, impreso en relieve.	18.436	34,00 €	626.838,96 €
<b>M<sup>2</sup></b> Pavimento continuo en zonas peatonales con tráfico restringido, de hormigón HA-25/B/20/IIa fabricado en central y vertido con cubilote, de 15 cm de espesor, impreso en relieve.	5.221	41,00 €	214.074,94 €
<b>M<sup>2</sup></b> Firme asfáltico en caliente, en calzadas, constituido por riego de imprimación ECR-1 (1,2 kg/m <sup>2</sup> ), capa intermedia G-20 de e=6 cm, riego de adherencia ECR-1 (0,6 kg/m <sup>2</sup> ) y capa de rodadura D-12 de e=4 cm, incluso sub-base granular de zahorra artificial de e=30 cm, extendido y compactado.	15.578	33,00 €	514.058,49 €
<b>MI</b> Suministro y colocación de piezas de bordillo recto de hormigón, para uso en zonas peatonales.	1.900	32,80 €	62.320,00 €
<b>Total capítulo 10</b>			<b>1.417.292,39 €</b>

## 11. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL

<b>ML</b> Señalización horizontal con raya blanca de 0,15 m de ancho, reflectante, aplicada con máquina pintabandas.	10.540	1,20 €	12.648,00 €
--	--------	--------	-------------

<b>UD</b> Señalización horizontal con flecha urbana, pintada en blanco, reflectante, aplicada con máquina pintabandas.	45	9,50 €	427,50 €
<b>UD</b> Señalización horizontal con letra urbana de 1,60 m de altura, pintada en blanco, reflectante, aplicada con máquina pintabandas.	10	9,80 €	98,00 €
<b>UD</b> Señalización horizontal con símbolo de "ceda el paso", de 3,60 m de altura, pintada en blanco, reflectante, aplicada con máquina pintabandas.	5	16,30 €	81,50 €
<b>UD</b> Señal vertical de tráfico de chapa de acero.	50	77,00 €	3.850,00 €
<b>Total capítulo 11</b>			<b>17.105,00 €</b>

## 12. JARDINERÍA

<b>M<sup>3</sup></b> Vertido y extendido de tierra vegetal, procedente de tierras extraídas de la urbanización.	31.720	7,90 €	250.588,00 €
<b>UD</b> Phoenix canariensis (palmera canaria) de h=2 m, en contenedor de 17 l, incl. plantación.	48	225,00 €	10.800,00 €
<b>UD</b> <i>Euphorbia canariensis</i> (cardón) y otros de la flora canaria, de h=20/30 cm, en contenedor de 4 l, incluso suministro, excavación manual de hoyo de 0,40x0,40x0,40 m, aporte de tierra vegetal y plantación.	190	58,00 €	11.020,00 €
<b>UD</b> Plantación de Césped en esquejes, tipo Cynodon, con una densidad de 50 esq./m <sup>2</sup> .	480	20,50 €	9.840,00 €
<b>Total capítulo 12</b>			<b>272.408,00 €</b>

## 13. EQUIPAMIENTO URBANO

<b>UD</b> Banco tipo Y-Griega de Tárragas o equivalente, medidas totales 1400x700x430/820h mm.	35	525,00 €	18.375,00 €
<b>UD</b> Papelera abatible con retén tipo Barcelona 70, de Tárragas.	135	290,00 €	39.150,00 €
<b>UD</b> Aparcabicicletas modelo Barcelona de Fábregas, incluye anclaje tubo.	8	320,00 €	2.560,00 €
<b>Total capítulo 13</b>			<b>60.085,00 €</b>

## 14. VARIOS

<b>UD</b> Gestión de residuos de cualquier clase de residuos generados por la obra, vigilancia, inspección, clasificación, transporte y canon de residuos.	1	41.500,00 €	41.500,00 €
<b>UD</b> Seguridad y salud en obra, protecciones individuales, colectivas, señalizaciones, instalaciones provisionales, primeros auxilios y mano de obra.	1	152.000,00 €	152.000,00 €
<b>Total capítulo 14</b>			<b>193.500,00 €</b>

<b>Total P.E.M. Urbanización</b>	<b>4.855.855,39 €</b>
<b>Gastos generales y beneficio industrial 22%</b>	<b>1.068.288,19 €</b>
<b>I.G.I.C. 7%</b>	<b>414.690,05 €</b>
<b>Presupuesto de contrata Urbanización</b>	<b>6.338.833,63 €</b>

#### b). Desglose de costes de urbanización y gestión

El análisis de costes de la ejecución de la urbanización, da como resultado los valores siguientes:

COSTE DE CONTRATA DE URBANIZACIÓN DE LOS SECTORES	sin SG	<b>6.241.681,48 €</b>	sin SG
CONEXIONES A REDES GENERALES		<b>97.152,15 €</b>	
PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANÍSTICA			
Proyectos de urbanización, equidistribución y otros	2,0 €/m <sup>2</sup> s bruto	<b>555.290,04 €</b>	
COSTES DE TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA			
Tasas e impuestos de proyectos de urbanización y equidistribución		<b>140.806,83 €</b>	
COSTE DE ADQUISICIÓN DEL 10% DEL APROVECHAMIENTO		<b>1.466.173,51 €</b>	
OTROS COSTES: Financieros	4% s/coste contrata	<b>340.044,16 €</b>	
<b>COSTE TOTAL DE URBANIZACIÓN Y GESTIÓN</b>		<b>8.841.148,18 €</b>	
<b>REPERCUSIÓN POR PLAZA ALOJATIVA</b>	<b>2604</b>	<b>3.395,22 €/plaza</b>	

#### 4.3.3. Análisis de costes de edificación

En el siguiente cuadro se resume los costes de construcción de todas las edificaciones turísticas:

COSTE DE EDIFICACIÓN		
<b>S1</b>	<b>39.600.000 €</b>	
<b>S2</b>	<b>132.631.842 €</b>	<b>172.231.842 €</b>
S2-UA1	59.294.773 €	
S2-UA2	20.670.000 €	
S3-UA3	52.667.069 €	

Con la siguiente repercusión por superficie edificable:

	edificable	€ construcción		
S1	30.481	39.600.000	1.299 €/m <sup>2</sup>	1.233 €/m <sup>2</sup>
S2	109.155	132.631.842	1.215 €/m <sup>2</sup>	
	139.636	172.231.842		

Otros costes de tasas e impuestos en concepto de licencias, y de gastos de gestión y proyectos, se desarrollará en apartados siguientes.

#### 4.4. VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA ACTUACIÓN

A continuación se expone un análisis previsible de costes para la alternativa elegida y desarrollada como propuesta concreta:

Indudablemente es un supuesto estimativo basado en hipótesis de crecimiento, pero teniendo en cuenta múltiples variables conectadas con la realidad del mercado. En cualquier caso se puede concluir que resulta viable para un inversor turístico la realización de cualquier tipología turística, hotelera o extrahotelera, previstas por el marco normativo.

La repercusión económica de la creación de este espacio turístico tiene dimensión insular, con notable impacto en la economía del municipio y en general de esta zona oeste de la isla. Pero fundamentalmente el impacto económico y social estaría en el sistema económico insular.

<b>SECTORES S1-S2 LITORAL LOS LLANOS DE ARIDANE</b>		<b>277.645,02 m<sup>2</sup></b>	neto sin SG	
<b>TOTAL COSTE DE URBANIZACIÓN</b>		<b>6.338.833,63 €</b>		45,40 €/m <sup>2</sup>
<b>COSTES DE TRAMITACIÓN</b>	(tasas+impuestos+licencias)	<b>140.806,83 €</b>		696.096,87 €
<b>PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANÍSTICA</b>	(redacción de documentos técnicos)	<b>555.290,04 €</b>		
<b>COSTES FINANCIEROS</b>	estim 4% s/. coste urb	<b>340.044,16 €</b>		4,99 €/m <sup>2</sup>
<b>COSTE ADQUISICIÓN 10% DEL APROVECHAMIENTO</b>		<b>1.466.173,51 €</b>		2,44 €/m <sup>2</sup>
<b>PREVISIÓN TOTAL DE COSTES</b>		<b>8.841.148,18 €</b>	31,84 €/m <sup>2</sup> s bruto	10,50 €/m <sup>2</sup>
				<b>63,32 €/m<sup>2</sup></b>

En base a estos resultados se realiza el siguiente estudio de repercusión de costes:

<b>APROVECHAMIENTO DE LOS SECTORES</b>	m <sup>2</sup> edificables	<b>139.635,57 m<sup>2</sup></b>	
APROVECHAMIENTO DE LOS PROPIETARIOS	m <sup>2</sup> edificables	<b>125.672,02 m<sup>2</sup></b>	
APROVECHAMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN	m <sup>2</sup> edificables	<b>13.963,56 m<sup>2</sup></b>	
repercusión de costes de urbanización por unidad de superficie bruta del sector	277.645,02 m <sup>2</sup>	<b>31,84 €/m<sup>2</sup></b>	
repercusión de costes de urbanización por unidad de superficie de parcelas edificables (suelo lucrativo)	165.488,91 m <sup>2</sup>	<b>53,42 €/m<sup>2</sup></b>	
repercusión del coste total de la urbanización por la superficie edificable	139.635,57 m <sup>2</sup>	<b>63,32 €/m<sup>2</sup></b>	
repercusión de costes de urbanización por superficie pública: viario-verde	112.156,11 m <sup>2</sup>	<b>78,83 €/m<sup>2</sup></b>	56,52 €/m <sup>2</sup>
repercusión de costes de urbanización en viarios: suponiendo espacios libres = 25 €/m <sup>2</sup>	48.715,40 m <sup>2</sup>	<b>148,93 €/m<sup>2</sup></b>	<b>97,56 €/m<sup>2</sup></b>

Repercusión referida al COSTE DE URBANIZACIÓN, los otros a la PREVISIÓN TOTAL DE COSTES.

OTROS COSTES		
	COSTE DE SUELO BRUTO	122,00 €/m <sup>2</sup>
	UNITARIO EN EDIFICACIÓN €/m <sup>2</sup> edificado	1.233,44 €/m <sup>2</sup>
	VALOR DEL SUELO BRUTO	33.872.692,44 €
	repercusión por unidad de superficie edificable lucrativa	242,58 €/m <sup>2</sup>
	TOTAL repercusión por unidad de superficie edificable lucrativa propietarios (90%)	242,58+78,83 321,41 €/m <sup>2</sup>

Estos valores de repercusión están dentro de un margen normal de costes, con atracción tanto para la venta de parcelas como de edificación terminada. De lo anterior se concluye que:

	relación entre suelo BRUTO y suelo NETO es de:	1,678
	COSTE DE PARCELA NETA MÁS REPERCUSIÓN DE SUELO	258,11 €/m <sup>2</sup>
	<b>PRECIO DE VENTA DE PARCELA URBANIZADA</b> 20% beneficio	<b>309,73 €/m<sup>2</sup></b>
	INVERSIÓN TOTAL ejecución de urbanización y edificación	181.072.990,03 € 1.296,75 €/m <sup>2</sup>
	INVERSIÓN TOTAL suelo+urbanización+edificación	214.945.682,47 € 1.539,33 €/m <sup>2</sup>

#### 4.5. CONCLUSIÓN

En función de la realidad del mercado se llega a poder afirmar que la viabilidad de la urbanización está garantizada.

Los valores obtenidos de repercusión por unidad bruta del sector y de repercusión sobre la superficie edificable privada: 31,84 €/m<sup>2</sup> y 63,32 €/m<sup>2</sup>, respectivamente, puede asimilarse a datos de la realidad del mercado.

Por otro lado, también se tiene el precio de mercado actual de parcelas turísticas, en otras islas los precios medios están en torno a 700 €/m<sup>2</sup>, se estima que en La Palma los precios son notablemente inferiores.

Como se ha visto, en este caso el coste de parcela urbanizada está en el entorno de 258 €/m<sup>2</sup>, por tanto cualquier precio de venta superior implica beneficio. La repercusión del coste total de ejecución de urbanización y de la edificación, sería de 1.296,75 €/m<sup>2</sup>edif.

La repercusión del coste total (suelo+urbanización+edificación) sería de 1.539,33 €/m<sup>2</sup>edif, que está dentro del margen normal asumible.

En cualquier caso, la viabilidad de las operaciones queda garantizada porque las promociones tienen un componente de integración entre producción de suelo y edificación turística, donde la finalidad de producción del espacio turístico no está segregado entre promotor urbanizador y adquirente de solares para edificación turística.

## 5. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

### 5.1. INTRODUCCIÓN

El texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, establece en su artículo 22 (Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, y garantía de la viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano) la necesidad de ponderar el impacto de las actuaciones de nueva urbanización, de reforma o renovación en las Haciendas Públicas, por la implantación y mantenimiento de las nuevas infraestructuras y la puesta en marcha o prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos:

*4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.*

La finalidad de los informes de sostenibilidad económica es ofrecer información al planificador para que adopte las decisiones de ordenación urbana teniendo en consideración los recursos económicos disponibles y los que comprometerá en el futuro. Amplía la perspectiva desde el corto plazo en el que la percepción es positiva (generación de empleo, actividad económica y riqueza en los municipios, además de las plusvalías y beneficios para particulares y Sector Público), para evaluar las repercusiones sobre las cuentas públicas de la post-urbanización.

De acuerdo con el texto de la Ley, el contenido de los informes de sostenibilidad económica se divide en dos grandes bloques:

(i) Evaluación del impacto de la actuación urbanizadora en las Haciendas Públicas afectadas por el coste de las nuevas infraestructuras o la prestación de servicios resultantes, y

(ii) Análisis de la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos. Se trata de estudiar si la ordenación contempla una distribución de usos urbanísticos que incluya suelo para actividades económicas generadoras de empleo en una proporción adecuada al uso residencial previsto, en aras de favorecer la sostenibilidad social y ambiental del modelo urbano.

El contenido de los Informes de Sostenibilidad Económica (ISE) es diferente, según el instrumento de ordenación que acompañe.

El Informe de Sostenibilidad de los Planes Generales tendrá un contenido más genérico, acorde a las determinaciones urbanísticas establecidas en dicho documento, mientras que el ISE del planeamiento de desarrollo, destinado a la materialización inmediata de las previsiones urbanísticas, estudiará, únicamente, el impacto en la Hacienda Municipal, sin evaluar el impacto en las haciendas de otras Administraciones supramunicipales pues estos instrumentos de ordenación no alteran las determinaciones que afectan al ámbito supramunicipal y debe contener un detalle más particularizado de los medios públicos disponibles para la ejecución de la actuación de urbanización, así como una estimación de la capacidad de generación de ingresos públicos.

El caso que nos ocupa, Instrumento de Planificación Singular Turística, referido al litoral de Los Llanos de Aridane, tiene que ver con la planificación estructural y detallada llevada a cabo en esa zona, suelo ordenado con uso de turismo, por tanto el informe o memoria de sostenibilidad económica dispondrá del contenido concreto relacionado con esa actuación urbanizadora y su impacto en la Hacienda Municipal.

En el mismo precepto, ajeno al ISE, se requiere asegurar la viabilidad económica de la actuación:

*5. La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación, ...*

## 5.2. PARÁMETROS DE LA ACTUACIÓN URBANIZADORA

La ordenación pormenorizada de esta zona litoral se conforma en dos sectores de suelo urbanizable ordenado turístico, S1 y S2, con una superficie total bruta de 27,847 has. Excluyendo el sistema general EBAR se tiene una superficie de 27,765 has.

Superficie con aprovechamiento lucrativo	<b>16,549</b>	has	<b>59,60</b>	%
Superficie de dominio público	<b>11,216</b>	has	<b>40,40</b>	%

La ordenación formulada parte de una configuración básica de un sistema turístico hotelero/extrahotelero, con parámetros configuradores en virtud de objetivos cualitativos.

La ordenación tiene la siguiente imagen territorial:



El resultado superficial se resume en el siguiente cuadro:

Parcelas con aprovechamiento turístico	<b>15,883</b>	has
Parcelas con aprovechamiento comercial	<b>0,666</b>	has
Superficie de zonas verdes públicas	<b>6,344</b>	has
Superficie de viario rodado y peatonal	<b>4,872</b>	has
<b>Superficie total de los sectores S1 y S2 (sin SG)</b>	<b>27,765</b>	has

El aprovechamiento de las distintas parcelas de uso lucrativo es el siguiente:

SECTOR	UNIDAD	PARCELA		INTENSIDAD	SUPERFICIE	PLAZAS
	ACTUACIÓN	clave	superficie	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	EDIFICABLE	LÍMITE
<b>S1</b>	S1-UA1	TUR_1	34.183,51	<b>0,8917</b>	30.480,78	<b>568</b>
<b>S2</b>	S2-UA1	TUR_2	9.618,92	<b>0,6000</b>	5.771,35	<b>158</b>
		CB-1	3.146,89	<b>0,5000</b>	1.573,45	
		TUR_3	42.934,79	<b>1,0000</b>	42.934,79	<b>712</b>
	S2-UA2	TUR_4	19.360,55	<b>0,8700</b>	16.843,68	<b>318</b>
	S2-UA3	TUR_5	12.526,70	<b>0,6000</b>	7.516,02	<b>208</b>
		TUR_6	38.424,24	<b>0,8800</b>	33.813,33	<b>640</b>
		CB-2	3.510,89	<b>0,2000</b>	702,18	
TUR_7		1.782,42				
					139.635,57	2604

### 5.3. METODOLOGÍA GENERAL

#### 5.3.1. Impacto en la Hacienda Pública Local

La metodología propuesta para evaluar el impacto económico en la Hacienda Local se apoya en técnicas y métodos existentes de evaluación y control presupuestario.

Sintética y sustancialmente el análisis consiste en evaluar el efecto sobre el presupuesto público local y los equilibrios presupuestarios, así como el balance resultante (Balance Fiscal) y en caso de ser positivo en un horizonte temporal adecuado (en función de las actuaciones previstas), comportaría la sostenibilidad económica de la actuación de urbanización.

Las actuaciones de nueva urbanización o renovación suponen una transformación de suelo mediante la ejecución de infraestructuras, dotaciones y servicios urbanos para la creación de solares aptos para la edificación.

En este sentido, las actuaciones de urbanización constituyen, usualmente, la antesala de la posterior ocupación por los usos prefijados por el planeamiento y, generalmente, conllevan un aumento de población o edificabilidad.

Consecuentemente, la financiación de la producción del espacio urbano nuevo o renovado, así como el posterior mantenimiento y conservación de las calles, jardines, equipamientos e instalaciones ejecutadas y la prestación de los servicios a la mayor población, tienen una repercusión directa sobre los Presupuestos de la Haciendas Municipales.

Se trata de evaluar los costes de mantenimiento y conservación del nuevo espacio urbano, así como el coste presupuestario de los servicios públicos que se deberán prestar tras el desarrollo de las previsiones del plan y comprobar que los ingresos fiscales que producen los nuevos inmuebles, usuarios de servicios y habitantes, son suficientes para cubrir los gastos y, de esta forma, obtener un "balance fiscal" (diferencia entre ingresos y gastos corrientes públicos) positivo.

La estimación de los gastos corrientes que supone la nueva ordenación urbana se realizará según el siguiente procedimiento:

-Primero se estudiará el Presupuesto municipal liquidado

-Se estimará un módulo unitario básico de gasto por habitante o por metro cuadrado de techo edificable.

La estimación de los ingresos procedentes de los impuestos, tasas y precios públicos o transferencias corrientes, se determinará directa o indirectamente.

-La estimación directa procede para aquellos tributos relacionados con la actividad inmobiliaria (IBI, ICIO, IIVTNU, etc), cuyas bases imponibles pueden ser cuantificadas a partir de los valores catastrales, módulos de construcción, etc, a las que se aplica el tipo de gravamen definido por las ordenanzas fiscales municipales.

La estimación, en este caso, estará muy vinculada a las valoraciones catastrales.

-El resto de ingresos (Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), el Impuesto de Actividades Económicas, Tasas y Otros tributos y transferencias corrientes) se estimarán de manera análoga a los gastos, sobre la base de módulos unitarios.

La sostenibilidad económica de la actuación urbanizadora vendrá determinada por la obtención de un balance fiscal neto positivo, es decir, por la capacidad de generar unos ingresos públicos superiores a los gastos necesarios para el mantenimiento de las nuevas infraestructuras y equipamientos, así como la prestación de nuevos servicios resultantes de las previsiones del planeamiento.

#### Evaluación de la inversión pública e incremento patrimonial

Este apartado guarda similitud con los tradicionales Estudios Económico-Financieros y tiene por objeto analizar la capacidad financiera pública así como el balance o resultado que obtienen las Administraciones por las inversiones necesarias para la transformación urbana, de acuerdo con las previsiones del IPST.

Finalmente, se deberá proceder a examinar la repercusión de los ingresos y gastos de la nueva ordenación sobre el cumplimiento o no de los aspectos referidos a:

- El resultado presupuestario del ejercicio, al margen de los posibles ajustes positivos o negativos que deban realizarse como consecuencia de las eventuales desviaciones que resulten.
- El remanente de tesorería, en el que además concurrirán ajustes a la baja fruto, tanto de las desviaciones como de las provisiones por insolvencias.

- La capacidad o no de financiación, entendida como generadora o no de ahorro neto.
- El ahorro neto a efectos de endeudamiento.

Se estructura en dos apartados: (a) Estimación de la Inversión Pública y (b) Evaluación del Incremento Patrimonial

(a) Estimación de la Inversión Pública que, según la finalidad, se distinguirán las siguientes situaciones:

(i) La ejecución de las obras de urbanización necesarias para la transformación urbanizadora: los denominados Sistemas Locales. Como es sabido, el Sistema Urbanístico Español asigna a los propietarios de los terrenos el deber de financiar la totalidad de los gastos para la producción de suelo edificable y, como compensación por ello, reciben el aprovechamiento urbanístico o las plusvalías derivadas de la acción urbanística. Por tanto, en general, la Administración Local no participa en la inversión para la ejecución de las obras y demás costes de la urbanización. Si, excepcionalmente, tuviera que financiar parte de las obras de urbanización, se incluiría el importe de las mismas en el análisis.

En el presente caso de actuación urbanizadora para la producción de suelo turístico, son los particulares quienes asumen la totalidad de los gastos necesarios para la ejecución de los sistemas locales previstos para los sectores a urbanizar.

(ii) La ejecución de espacios libres o infraestructuras correspondientes a los Sistemas Generales, cuyo coste, habitualmente, debe ser financiado por la Administración. Estos elementos prestan un servicio a escala de ciudad o a un ámbito superior al de la actuación urbanizadora o incluso, en el ámbito supramunicipal. En general, el suelo donde se asientan estas infraestructuras o espacios libres, en la parte que puede adscribirse a la mancomunidad reparcelatoria de las actuaciones urbanizadoras, se obtiene con cargo a las mismas. Sin embargo, la ejecución de las obras, como norma general, se financia con cargo a las Administraciones Públicas, en este supuesto, se deberá cuantificar la inversión, identificar a la Administración que debe soportar el gasto y estimar el momento en que se debe realizar y, finalmente, se fundamenta tanto la capacidad de endeudamiento municipal como el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria.

En el presente caso de actuación urbanizadora para la producción de suelo turístico, no existen sistemas generales cuyo coste de ejecución deba correr a cargo de la administración, pues resulta deber de los propietarios las infraestructuras o redes fuera de los propios sectores y que resulten necesarias para la conexión de servicios a cada urbanización.

(iii) La edificación de equipamientos públicos locales o integrados en el sistema local de dotaciones, incluidos en el ámbito de la actuación urbanizadora.

En el presente caso de actuación urbanizadora para la producción de suelo turístico, no existen dotaciones que deban ser afrontadas por la administración.

(b) Finalmente, se evaluará el incremento patrimonial municipal producido, fundamentalmente, por la recepción de:

(i) Las parcelas destinadas a las redes públicas de equipamientos,

(ii) Las parcelas lucrativas, dónde se materializará el aprovechamiento urbanístico correspondiente a la Administración, que en este caso se monetariza, obteniendo el Ayuntamiento el valor del 10% del aprovechamiento, que se estima en torno a:

139.636	m <sup>2</sup> edificables
13.964	10% aprovechamiento municipal
105 €/m <sup>2</sup>	coste unitario estimado
1.466.174	€ COSTE TOTAL DE ADQUISICIÓN

(iii) Las obras de urbanización e infraestructuras (redes locales) que se ejecutan con cargo a la actuación urbanizadora y que recibe la Administración.

### 5.3.2. Implicaciones del ISE en la dimensión de las actuaciones.

Obviamente, el deseable equilibrio presupuestario a lo largo del tiempo, comporta una acomodación del tamaño de la obra urbanizadora a la de la edificación de las parcelas que dicha urbanización genera.

Los Informes de Sostenibilidad Económica son una herramienta útil y válida para dimensionar las actuaciones urbanísticas y programar su desarrollo temporal, reduciendo el riesgo de producción de ciudad que nunca llega a la

dinámica de tal concepto, con sobrecostos públicos de mantenimiento y conservación de espacios urbanos escasamente edificados.

Consideraciones tomadas del Taller de Técnicas de Gestión en Suelo Urbano (La Palma- Mayo 2014).  
Profesores: Gerardo Roger Fernández y Blanca Marín Ferreiro.

## 5.4. REPERCUSIÓN ECONÓMICA Y POBLACIONAL

### 5.4.1. Desarrollo de la actuación

Hacemos la siguiente hipótesis del desarrollo de la urbanización y edificación:

Conforme al programa de desarrollo de los trabajos, a la urbanización se le atribuye un tiempo de ejecución de SIETE (7) años, plazo razonable en el que se ejecutaría la totalidad de las urbanizaciones de las CUATRO unidades de actuación, de 2021 a 2027, con una inversión anual de algo más de ochocientos mil euros.

Las edificaciones comenzarán un proceso de implantación tal que, con cierto optimismo respecto de las previsiones futuras de la evolución económica insular, se podría establecer la hipótesis de que el proceso se llevará a cabo durante DIEZ años (2022-2031), donde anualmente se ejecutará un promedio de unos dieciséis millones de euros, equivalente a unos catorce mil metros cuadrados edificados.

Con base a este paulatino desarrollo se analizará seguidamente las consecuencias económicas para la Hacienda Local.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
PC URB	905548	1811095	2716643	3622191	4527738	5433286	6338834					6.338.834 €
m <sup>2</sup> edif		13964	27927	41891	55854	69818	83781	97745	111708	125672	139636	139636
Incremento m <sup>2</sup> edif		13964	13964	13964	13964	13964	13964	13964	13964	13964	13964	m <sup>2</sup> edif
		0,100	0,200	0,300	0,400	0,500	0,600	0,700	0,800	0,900	1,000	
Implantación edificación (€)	16593184	33186368	49779553	66372737	82965921	99559105	116152289	132745473	149338658	165931842	165.931.842 €	

### 5.4.2. Análisis poblacional

Se utilizará el dato de población que recoge el ISTAC para 2019, de 20.467 habitantes para el municipio de Los Llanos de Aridane.

Estimación de viviendas y habitantes consecuencia del desarrollo previsto:

Si bien el nuevo espacio urbano no tendrá naturaleza residencial, se constituirá en un espacio económico que demandará personal de servicio que se cubrirá, al menos en parte, con trabajadores provenientes de fuera del municipio, sin que resulte apreciable con objetividad tal movimiento migratorio que incremente la población municipal. Se establece la hipótesis de que al menos un tercio de esa demanda podría computarse como aumento de población del municipio.

Conforme a la ordenación básica prevista, tanto en tipología hotelera como extrahotelera, supone un número de plazas alojativas límite de 2.604.

El escenario de más trabajadores corresponde a 5\*, supondría 734 trabajadores; todo 4\* supondría 495 trabajadores (ratio 0,3-0,18 t/p – 5\*-4\*).

Haremos una estimación con una situación intermedia considerada probable, tomaremos 615 trabajadores, conviniendo que no más de un tercio (205 trabajadores) correspondería a un aumento municipal de población (equivalente a 186 viviendas, con 0,91 viv/T). A 2,5 habitantes por vivienda, tenemos un incremento poblacional de  $2,5 \times 186 = 465$  habitantes.

El crecimiento poblacional y de viviendas quedaría:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	615 empleos 205
	5	19	42	74	116	167	228	298	377	465		465 Δ poblac
hab/año	5	14	23	32	42	51	61	70	79	88	Δ anual	
viviendas	2	8	17	30	46	67	91	119	151	186	186	0,91 viv/T

## 5.5. ESTUDIO DE LA LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO MUNICIPAL.

Datos de la liquidación del presupuesto municipal 2019.

(i) Repercusión de gasto-ingreso corriente por habitante, según la clasificación económica.

LIQUIDACIÓN PRESUPUESTO MUNICIPAL 2019				
TOTAL LIQUIDACIÓN DE GASTOS		23.656.748,04	%	habitantes 20.467
CAP.I	Gastos de Personal	9.834.506,66	41,57%	480,51 €/habitante
CAP.II	Gastos de Bienes Corrientes y Servicios	9.310.625,81	39,36%	454,91 €/habitante
CAP.III	Gastos Financieros	7.634,92	0,03%	0,37 €/habitante
CAP.IV	Transferencias corrientes	1.023.983,06	4,33%	50,03 €/habitante
CAP.V	Fondo de contingencia	0,00	0,00%	0,00 €/habitante
CAP.VI	Inversiones Reales	3.182.271,13	13,45%	155,48 €/habitante
CAP.VII	Transferencias de Capital	218.000,00	0,92%	10,65 €/habitante
	TOTAL DE GASTOS NO FINANCIEROS	<b>23.577.021,58</b>	99,66%	1151,95 €/habitante
CAP.VIII	Activos Financieros	79.726,46	0,34%	3,90 €/habitante
CAP.IX	Pasivos Financieros	0,00	0,00%	0,00 €/habitante
	TOTAL LIQUIDACIÓN DE GASTOS	23.656.748,04	100,00%	1155,85 €/habitante

LIQUIDACIÓN PRESUPUESTO MUNICIPAL 2019				
TOTAL LIQUIDACIÓN DE INGRESOS		24.231.246,57	%	habitantes 20.467
OPERACIONES CORRIENTES				
CAP.I	Impuestos Directos	5.348.576,50	22,07%	261,33 €/habitante
CAP.II	Impuestos Indirectos	4.271.367,41	17,63%	208,70 €/habitante
CAP.III	Tasas y otros Ingresos	4.176.793,42	17,24%	204,07 €/habitante
CAP.IV	Transferencias corrientes	7.920.063,39	32,69%	386,97 €/habitante
CAP.V	Ingresos Patrimoniales	230.362,06	0,95%	11,26 €/habitante
TOTAL DE OPERACIONES CORRIENTES		<b>21.947.162,78</b>	90,57%	1072,32 €/habitante
CAP.VI	Enajenación Inversiones Reales	0,00	0,00%	0,00 €/habitante
CAP.VII	Transferencias de Capital	2.204.807,33	9,10%	107,72 €/habitante
TOTAL DE INGRESOS NO FINANCIEROS		<b>24.151.970,11</b>		
CAP.VIII	Activos Financieros	79.276,46	0,33%	3,87 €/habitante
CAP.IX	Pasivos Financieros	0,00	0,00%	0,00 €/habitante
TOTAL LIQUIDACIÓN DE INGRESOS		24.231.246,57	100,00%	1183,92 €/habitante

(ii) Análisis del presupuesto de Gastos, clasificado por Programas. Identificación de los Gastos dependientes e independientes de los habitantes.

Repercusión del Gasto corriente por habitante de los capítulos 1 y 2.

Clasificación por programas de gastos	D/I de Uso por Habitante	CAP 1	CAP 2	CAP 1	CAP 2		
						€	€
Area de Gasto (1)	Política de Gasto (2)	Denominación					
1		SERVICIOS PÚBLICOS BÁSICOS					
	13	Seguridad y movilidad ciudadana	D	1.269.553,71	98.553,36	62,03	4,82
	15	Vivienda y urbanismo	I	449.416,89	911,09	21,96	0,04
	16	Bienestar comunitario	D	867.850,11	1.977.355,41	42,40	96,61
	17	Medio ambiente	I	307.848,94	84.775,67	15,04	4,14
2		ACTUACIONES DE PROTECCION Y PROMOCION SOCIAL					
	21	Pensiones					
	22	Otras prestaciones económicas a favor de empleados					
	23	Servicios sociales y promoción social	D	1.244.236,93	280.323,06	60,79	13,70
	24	Fomento del empleo	D	0,00	0,00	0,00	0,00
	31	Sanidad	D	0,00	5.040,86	0,00	0,25
	32	Educación	D	541.765,75	147.465,26	26,47	7,21
	33	Cultura	D	112.959,23	2.258,74	5,52	0,11
	34	Deporte	D	196.531,49	523.342,29	9,60	25,57
4		ACTUACIONES DE CARÁCTER ECONÓMICO					
	41	Agricultura, Ganadería y Pesca	I	0,00	0,00	0,00	0,00
	42	Industria y energía	I	0,00	0,00	0,00	0,00
	43	Comercio, turismo y pequeñas y medianas empresas.	I	37.978,70	116.032,01	1,86	5,67
	44	Transporte público	I	0,00	34.801,72	0,00	1,70
	45	Infraestructuras	I	616.486,15	612.395,31	30,12	29,92
	46	Investigación, desarrollo e innovación	I	0,00	0,00	0,00	0,00
	49	Otras actuaciones de carácter económico	I	23.593,58	3.818,45	1,15	0,19
9		ACTUACIONES DE CARÁCTER GENERAL					
	91	Órganos de gobierno	I	466.435,53	34.762,06	22,79	1,70
	92	Servicios de carácter general	I	1.128.175,57	569.415,21	55,12	27,82
	93	Administración financiera y tributaria	I	615.543,74	70.787,12	30,07	3,46
	94	Transferencias a otras Administraciones Públicas	I	0,00	0,00	0,00	0,00
0		DEUDA PÚBLICA					

(iii) Obtención de los indicadores actuales de estabilidad presupuestaria, endeudamiento etc.

El cuadro resumen de la totalidad de ajustes (positivos y negativos) es el siguiente:

<b>AJUSTES SEC-10</b>	
Ajuste 1. Impuestos, cotizaciones sociales, tasas y otros ingresos	-1.188.459,08
Ajuste 2. Entregas a cuenta de impuestos cedidos, del fondo complementario de financiación y del fondo de financiación de asistencia sanitaria.	219.978,18
Ajuste 3. Tratamiento de los intereses.	
Ajuste 4. Inversiones realizadas por el sistema de «abono total del precio».	
Ajuste 5. Inversiones realizadas por cuenta de corporaciones locales.	
Ajuste 6. Consolidación de transferencias entre administraciones públicas.	
Ajuste 7. Tratamiento de los ingresos obtenidos por la venta de acciones (privatización de empresas).	
Ajuste 8. Tratamiento de los dividendos y participación en beneficios.	
Ajuste 9. Ingresos obtenidos del presupuesto de la unión europea.	
Ajuste 10. Operaciones de permuta financiera (swaps).	
Ajuste 11. Operaciones de ejecución y reintegro de avales.	
Ajuste 12. Aportaciones de capital a empresas públicas.	
Ajuste 13. Asunción y cancelación de deudas de empresas públicas.	
Ajuste 14. Gastos realizados en el ejercicio y pendientes de aplicar al presupuesto de gastos de la corporación local. (AJUSTE «CUENTAS 413»)	122.834,29
Ajuste 15. Tratamiento de las operaciones de censos	
Ajuste 20. Devolución de ingresos pendientes de aplicar a presupuesto	-62.664,55
<b>Importe Total de AJUSTES SEC-10</b>	<b>-908.311,16</b>

De todo lo cual se concluye:

ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA		2019
		euros
TOTAL INGRESOS		24.231.246,57
TOTAL GASTOS		23.656.748,04
<b>SALDO PRESUPUESTARIO NO FINANCIERO</b>		<b>574.498,53</b>
<b>ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA</b>		
INGRESOS	I ... VII	24.151.970,11
GASTOS	I ... VII	23.577.021,58
DIFERENCIAS		574.948,53
AJUSTES		-908.311,16
ESTABILIDAD		no financieras
		-333.362,63
		financieras
		0,00
<b>RESULTADO PRESUPUESTARIO AJUSTADO</b>		<b>-333.362,63</b>
<b>AHORRO</b>		
INGRESOS CORRIENTES EJERCICIO	I ... V	21.947.162,78
GASTOS CORRIENTES EJERCICIO	I, II, IV	20.169.115,53
AHORRO BRUTO		1.778.047,25
AJUSTES		-908.311,16
<b>AHORRO BRUTO</b>		<b>869.736,09</b>
<b>CARGA FINANCIERA</b>		<b>7.634,92</b>
<b>AHORRO NETO RDL 2/2004</b>		<b>862.101,17</b>
% de Ahorro		3,96%
<b>NIVEL DE ENDEUDAMIENTO</b>		<b>0,00%</b>
Deuda viva Ayuntamiento de Los Llanos de Aridane 31-12-2019		0,00
Capítulos I a V Presupuesto de Ingresos		<b>21.947.162,78</b>
Nivel de Endeudamiento. Municipio no afectado por RDL 8/2013		0,00%

## 5.6. ESTIMACIÓN DE GASTOS E INGRESOS

En los siguientes apartados se estiman los gastos e ingresos corrientes municipales tras la recepción de la urbanización.

### 5.6.1. Estimación de Gastos Corrientes de la Hacienda Pública Municipal.

(i) A partir de la información obtenida del Presupuesto Municipal Liquidado, se proyectan los gastos corrientes para el nuevo espacio urbano.

La proyección de los Gastos Corrientes se obtiene mediante el producto del parámetro de gasto por habitante por el número de habitantes, considerando que los servicios y la prestación son similares al resto del municipio, empero, los nuevos habitantes estarán integrados en los espacios de vivienda del territorio municipal.

GASTOS		2.022	2.023	2.024	2.025	2.026	2.027	2.028	2.029	2.030	2.031
OPERACIONES CORRIENTES	€/hab	5 hab	19 hab	42 hab	74 hab	116 hab	167 hab	228 hab	298 hab	377 hab	465 hab
CAP.1.- Gastos de Personal	480,51	2.402,53 €	9.129,61 €	20.181,23 €	35.557,41 €	55.738,64 €	80.244,42 €	109.555,26 €	143.190,65 €	181.150,58 €	223.435,07 €
CAP.2.- Gastos de Bienes Corrientes y Servicios	454,91	10.516,57 €	25.127,33 €	43.832,27 €	66.631,39 €	93.979,60 €	125.422,00 €	161.413,49 €	201.499,16 €	245.679,01 €	293.953,04 €
CAP.3.- Gastos Financieros	CALCULO INDIVIDUALIZADO										
CAP.4.- Transferencias corrientes	50,03	250,15 €	950,59 €	2.101,30 €	3.702,29 €	5.803,59 €	8.355,17 €	11.407,05 €	14.909,22 €	18.861,66 €	23.264,38 €
Total operaciones Corrientes	21,41	13.169,26 €	35.207,52 €	66.114,80 €	105.891,09 €	155.521,83 €	214.021,59 €	282.375,80 €	359.599,02 €	445.691,25 €	540.652,49 €

En esta tabla se observa el aumento progresivo de gastos conforme se va desarrollando la actuación urbanizadora.

Es necesario señalar que el Capítulo de gastos financieros se estima de manera independiente, pues no depende del incremento poblacional, sino de otros factores tales como la inversión prevista y la forma de financiación (ahorro, crédito, etc...)\*

Teniendo en cuenta que la administración no ha recurrido a ningún crédito para financiar el proyecto no procede la inclusión de gastos financieros en el cálculo de la proyección.

La proyección presupuestaria de la nueva ordenación urbanística según la clasificación por programas de gasto, y su distribución entre los Capítulos 1 y 2 del presupuesto de gastos, así como la identificación de gastos dependientes (D) e independientes (I) del uso por los nuevos habitantes, se presenta en el siguiente cuadro:

Clasificación por programas de gastos			D/I de Uso por Habitante	CAP 1	CAP 2	TOTAL	% CAP 1	% CAP 2
				euros	euros			
Area de Gasto (1)	Política de Gasto (2)	Denominación	increm poblac 465					
1		SERVICIOS PÚBLICOS BÁSICOS						
	13	Seguridad y movilidad ciudadana	D	28.843,63	2.239,08	31.082,71	92,80%	7,20%
	15	Vivienda y urbanismo	I	10.210,53	20,70	10.231,23	99,80%	0,20%
	16	Bienestar comunitario	D	19.717,12	44.924,53	64.641,65	30,50%	69,50%
	17	Medio ambiente	I	6.994,17	1.926,06	8.920,23	78,41%	21,59%
2		ACTUACIONES DE PROTECCION Y PROMOCION SOCIAL						
	21	Pensiones						
	22	Otras prestaciones económicas a favor de empleados						
	23	Servicios sociales y promoción social	D	28.268,44	6.368,80	34.637,24	81,61%	18,39%
	24	Fomento del empleo	D	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	31	Sanidad	D	0,00	114,53	114,53	0,00%	100,00%
	32	Educación	D	12.308,65	3.350,34	15.658,98	78,60%	21,40%
	33	Cultura	D	2.566,38	51,32	2.617,69	98,04%	1,96%
	34	Deporte	D	4.465,10	11.890,07	16.355,17	27,30%	72,70%
4		ACTUACIONES DE CARÁCTER ECONÓMICO						
	41	Agricultura, Ganadería y Pesca	I	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	42	Industria y energía	I	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	43	Comercio, turismo y pequeñas y medianas empresas.	I	862,86	2.636,19	3.499,05	24,66%	75,34%
	44	Transporte público	I	0,00	790,68	790,68	0,00%	100,00%
	45	Infraestructuras	I	14.006,26	13.913,32	27.919,57	50,17%	49,83%
	46	Investigación, desarrollo e innovación	I	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
	49	Otras actuaciones de carácter económico	I	536,03	86,75	622,79	86,07%	13,93%
9		ACTUACIONES DE CARÁCTER GENERAL						
	91	Órganos de gobierno	I	10.597,18	789,78	11.386,96	93,06%	6,94%
	92	Servicios de carácter general	I	25.631,58	12.936,83	38.568,41	66,46%	33,54%
	93	Administración financiera y tributaria	I	13.984,85	1.608,25	15.593,09	89,69%	10,31%
	94	Transferencias a otras Administraciones Públicas	I	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%
0		DEUDA PÚBLICA						

## (ii) Costes de mantenimiento de la urbanización

Una vez ejecutada la urbanización y en servicio, se generarán gastos de mantenimiento, progresivos también en función del momento de terminación de la urbanización. En función del gasto derivado del coste de los servicios públicos básicos se tiene las siguientes ratios de mantenimiento:

ALUMBRADO PÚBLICO: 0,05 €/m<sup>2</sup> edif

ZONAS VERDES: 0,2 €/m<sup>2</sup> edif

VÍAS PÚBLICAS: 0,15 €/m<sup>2</sup> edif

SERVICIOS DE PROTECCIÓN CIUDADANA: 0,15 €/m<sup>2</sup> edif

Así que, por la propia dinámica del desarrollo y por otro lado el envejecimiento a través del tiempo, se generará un incremento progresivo del coste de mantenimiento, de modo que establecemos lo siguiente:

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
MANTENIMIENTO	7.682	15.365	23.047	30.730	38.412	46.095	53.777	61.459	69.142	76.824	0,55 €/m <sup>2</sup> edif

## 5.6.2. Estimación de Ingresos Corrientes de la Hacienda Pública Municipal.

(i) Tributos directamente relacionados con los inmuebles y la actividad inmobiliaria.

### 1) Impuesto de Bienes Inmuebles

Está relacionado directamente con la implantación de la edificación, sobre el tipo del 0,58% del valor catastral, tomado de los valores de similar tipología que rigen en Los Llanos de Aridane para 2019, para el suelo y para la edificación.

Por una parte está el IBI de la edificación turística y por otra, se estima el generado por el aumento de viviendas, conforme a lo siguiente:

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
<b>IBI</b>	edif	13968	27936	41904	55872	69840	83808	97776	111745	125713	139681	139681	IBI = 0,58
	turístico	37813,65	75627,31	113441	151254,6	189068,3	226881,9	264695,6	302509,2	340322,9	378136,5	310,00 €/m <sup>2</sup> s	466,75 €/m <sup>2</sup> e
		29755	59510	89265	119020	148775	178529	208284	238039	267794	297549	165.488,91 m <sup>2</sup> s	
<b>IBI s/ implantación</b>		<b>67569</b>	<b>135137</b>	<b>202706</b>	<b>270274</b>	<b>337843</b>	<b>405411</b>	<b>472980</b>	<b>540548</b>	<b>608117</b>	<b>675686</b>		

### 2) Impuesto de Incremento del Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana (IIVTNU)

No procede.

(ii) Ingresos no vinculados a la actividad inmobiliaria.

Su cuantía se estimará sobre la base de la mayor población prevista.

(1) Impuestos por el incremento de viviendas.

Impuesto sobre los bienes inmuebles (nuevas viviendas):

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
<b>IBI</b>	nuevas viv	2	8	17	30	46	67	91	119	151	186	IBI = 0,58%	
	viviendas	€ 340	952	1564	2176	2856	3468	4148	4760	5372	5984	IBI 170 €/viv	90 m <sup>2</sup> x325
	€/anual	340	1292	2856	5032	7888	11356	15504	20264	25636	31620		

Impuesto de vehículos sobre las nuevas viviendas:

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
<b>IVTM</b>	nuevas viv	0	0	7	16	30	51	80	117	164	224	1,2 vehículo/vivi	
	29.120	0	0	910	2.080	3.900	6.630	10.400	15.210	21.320	29.120	media 130 €	
		0	0	910	1.170	1.820	2.730	3.770	4.810	6.110	7.800		

## (2) El Impuesto de Actividades Económicas (IAE)

La sucesiva implantación de los establecimientos turísticos y del pequeño comercio tendrá una repercusión positiva por el incremento de ingresos por el Impuesto de Actividades Económicas a aplicar en aquellas empresas con un importe neto de la cifra de negocios superior a 1.000.000 €, en este caso es el importe de la prestación de servicios. Se estima que todos los establecimientos turísticos tienen entidad para alcanzar esa cifra de negocio.

Conforme a la tipología de las actuaciones y de acuerdo a la normativa de regulación del impuesto y ordenanza municipal, se tiene una cuota media de 12 €/habitación (dos plazas), debiendo afectarse por los coeficientes de ponderación y de situación aprobados por el Ayuntamiento, 1,37 y 1,40. Sobre la cuota resultante se aplicará el recargo insular establecido en el 40%.

Haciendo una hipótesis de implantación de las plazas alojativas, tenemos:

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
			4	5	6	7	8	9	10	11		
	0	0	284	474	710	994	1326	1704	2131	2604	2604 plazas	€/plaza
<b>IAE</b>	0	0	4.575	7.630	11.441	16.013	21.359	27.456	34.329	41.950	6€ x 1,37 x 1,40 x 40%	16,11

## (3) El Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM)

<b>IVTM</b>	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
turístico	0	0	3	5	8	11	15	19	24	30	30 vehículos
€/año	0	0	405	675	1.080	1.485	2.025	2.565	3.240	4.050	135 €
			405	270	405	405	540	540	675	810	vehículos

(iii) Tasas y Otros tributos y transferencias corrientes e Ingresos Patrimoniales.

1) De acuerdo a los tipos impositivos para la construcción y apertura de las instalaciones, se ha elaborado el cómputo total de tasas en impuestos, conforme a lo siguiente:

Actuación	S1	S2-UA1	S2-UA2	S2-UA3	
Superficie	61.701,98 m <sup>2</sup>	93.160,88 m <sup>2</sup>	32.320,50 m <sup>2</sup>	90.461,66 m <sup>2</sup>	<b>277.645,02 m<sup>2</sup></b>
Presupuesto de Ejecución Material estimado de la urbanización	1.079.132,96 €	1.629.331,44 €	565.267,38 €	1.582.123,60 €	<b>4.855.855,39 €</b>
Instrumento de Planificación Singular Turística	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	<b>0,00 m<sup>2</sup></b>
Tasa Proyecto Urbanización (1,5%) de P.E.M. s/ ordenanza	16.546,99 €	24.799,97 €	8.839,01 €	24.091,85 €	<b>74.277,83 m<sup>2</sup></b>
Tasa Estatutos y Bases (0,10 €/m <sup>2</sup> s/ ordenanza)	7.170,20 €	10.316,09 €	4.232,05 €	10.046,17 €	<b>31.764,50 m<sup>2</sup></b>
Tasa Sistema de Ejecución (0,10 €/m <sup>2</sup> s/ ordenanza)	7.920,20 €	11.066,09 €	4.982,05 €	10.796,17 €	<b>34.764,50 m<sup>2</sup></b>
<b>Total tasas e impuestos</b>	<b>31.637,39 €</b>	<b>46.182,15 €</b>	<b>18.053,11 €</b>	<b>44.934,19 €</b>	<b>140.806,83 m<sup>2</sup></b>
Valor de repercusión €/m <sup>2</sup> s bruto	<b>0,51 €/m<sup>2</sup></b>	<b>0,50 €/m<sup>2</sup></b>	<b>0,56 €/m<sup>2</sup></b>	<b>0,50 €/m<sup>2</sup></b>	<b>0,51 €/m<sup>2</sup></b>

TASAS E IMPUESTOS POR LICENCIAS DE OBRA	
Tipología	turística abierta
Superficie edificable	139.636 m <sup>2</sup> edif
Presupuesto E. M.	148.475.725,73 €
Coste de contrata	172.231.841,85 €
Tasa licencia de obra (1,5%) de P.E.M.	2.583.477,63 €
Impuestos licencia de obra (3,5%) de P.E.M.	6.028.114,46 €
Licencia de Apertura	2.618.166,99 €
<b>Total tasas e impuestos</b>	<b>11.229.759,08 €</b>
<b>Valor de repercusión</b>	<b>80,42 €/m<sup>2</sup> edif</b>

#### TASAS-IMPUESTOS

20.115	20.115	20.115	20.115	20.115	20.115	20.115	URB	140.807	
EDIF	1.091.560	1.091.560	1.091.560	1.091.560	1.091.560	1.091.560	1.091.560	1.091.560	1.091.560
20.115	1111676	1111676	1111676	1111676	1111676	1.091.560	1.091.560	1.091.560	1.091.560

10.915.605      78 €/m<sup>2</sup>/edifi

2) Ingresos patrimoniales obtenidos por enajenación de las parcelas correspondientes al 10% de aprovechamiento.

Tal como se expuso:



Una vez efectuado el cálculo estimativo de acuerdo con los parámetros expuestos, se ha visto que el montante global es favorable a las arcas municipales en cuanto a ingresos y gastos totales, y específicamente que también el balance es positivo en cuanto a cuentas anuales (ingresos regulares y gastos regulares anuales).

Vemos en el análisis realizado las distintas situaciones temporales en que se van produciendo los ingresos, conforme se vaya edificando y poniéndose en marcha las distintas instalaciones alojativas.

También la estimación de ingresos y gastos va directamente relacionada con la población y el flujo migratorio que se pueda dar como fruto de la urbanización, incremento poblacional que no se producirá de forma inmediata, sino que se estima que sea progresivo a lo largo de los años del desarrollo de los sectores.

Los ingresos derivados de la venta de los solares obtenidos por el aprovechamiento municipal (10%), o el mantenimiento de la urbanización, tienen un componente temporal, estimado conforme se ha expresado anteriormente.

## 5.7. CONCLUSIÓN:

**De la proyección de la nueva ordenación urbanística sobre la hacienda local, la operación es financieramente sostenible para la Entidad Local.**

**La actuación analizada de urbanización turística del litoral de Los Llanos de Aridane, permite generar unos ingresos corrientes para el municipio, superiores a los gastos corrientes que ocasionarán el mantenimiento y conservación del nuevo espacio urbano de naturaleza turística y comercial.**

La ordenación detallada establecida no tiene incidencia en las acciones programadas y en las previsiones económicas a llevar a cabo por el Ayuntamiento, toda vez que no hay compromiso económico alguno por parte de la administración para financiar acciones de este desarrollo.

Siendo esto así, hay que tener en cuenta que este balance realizado se corresponde con una hipótesis de implantación temporal, donde gastos e ingresos se generan a medida que se producen los desarrollos, y que indudablemente no se dará de forma lineal.

El proyecto, de una duración estimada de 10 años, tiene un Valor Actual Neto de más de siete millones de euros teniendo en cuenta una tasa estimada de actualización del 8%, por lo que resulta razonable llevar a cabo la actuación urbanizadora.

Cabe deducir que esa naturaleza temporal de las inversiones pudiera comprometer a la hacienda local en cuanto al mantenimiento de una urbanización terminada y recibida pero sin implantación de la edificación (o muy tardía). Por tanto debe concluirse en que la conservación de las urbanizaciones recibidas, deberá correr a cargo de los propietarios entre tanto no se finalice la edificación correspondiente. Para ello se deberían constituir **entidades urbanísticas de conservación**, al menos por el tiempo en que no entre en funcionamiento la edificación servida por dicha urbanización.

Octubre 2020

FELIX RODRÍGUEZ DE LA CRUZ (ARQUITECTO)

MARCOS RODRÍGUEZ MARTÍN (D.CC.EMP.-C.F.)

### **III. NORMATIVA**

### **III. NORMATIVA**

#### **NORMATIVA DEL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN SINGULAR TURÍSTICA.**

#### **ÍNDICE**

##### **TÍTULO PRIMERO**

**Art. 1 NIVELES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA**

##### **CAPÍTULO PRIMERO**

##### **NORMATIVA URBANÍSTICA DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL**

**Art. 2 RÉGIMEN DEL SUELO URBANIZABLE.**

**Art. 3 DETERMINACIONES BÁSICAS DEL SISTEMA TURÍSTICO**

**Art. 4 CONCRECIÓN DE LA ORDENACIÓN LITORAL**

**Art. 5 NORMATIVA ESPECÍFICA TURÍSTICA PARA EL ÁREA DE ACTUACIÓN**

**Art. 6 APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO**

**Art. 7 UNIDADES DE REFERENCIA**

**Art. 8 ORGANIZACIÓN TEMPORAL DE LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN**

**Art. 9 SISTEMAS GENERALES**

**Art. 10 RÉGIMEN ESPECÍFICO PARA LOS SECTORES S1 y S2**

##### **CAPÍTULO SEGUNDO**

##### **NORMATIVA URBANÍSTICA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA**

**Art. 11 ORDENACIÓN ESPECÍFICA: ESTÁNDARES Y ZONIFICACIÓN**

**Art. 12 CONDICIONES URBANÍSTICAS Y DE EQUIPAMIENTO**

##### **TÍTULO SEGUNDO**

**Art. 13 OBLIGACIONES DE LAS INICIATIVAS**

**Art. 14 INSTRUMENTOS Y PROYECTOS**

##### **ANEXO NORMATIVO**

**FICHAS DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA**

## **TÍTULO PRIMERO**

### **Art. 1 NIVELES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA**

La ordenación urbanística del espacio litoral sujeto al Instrumento de Planificación Singular Turística (IPST), se desarrollará en un nivel de Ordenación Estructural y un nivel de Ordenación Pormenorizada, completando y detallando las determinaciones estructurales existentes para esa franja litoral en el planeamiento insular. El presente instrumento de planificación tendrá carácter de Plan y sus determinaciones serán de un nivel de detalle suficiente para legitimar la ejecución a través de los correspondientes proyectos de equidistribución y de urbanización, y posibilitar la formulación de los proyectos de edificación.

Este instrumento ordenará una zona del espacio litoral con destino turístico, de 27,85 has, y propiamente se denominará Instrumento de Planificación Singular Turística del Litoral de Los Llanos de Aridane (IPSTL).

## **CAPÍTULO PRIMERO**

### **NORMATIVA URBANÍSTICA DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL**

#### **Art. 2 RÉGIMEN DEL SUELO URBANIZABLE.**

##### **RÉGIMEN GENERAL**

Para el desarrollo del modelo previsto en el planeamiento insular, se ha delimitado un área de suelo perteneciente al núcleo convencional turístico NTE-1, suelo urbanizable ordenado anexo a núcleo urbano, a desarrollar a través del presente Instrumento de Planificación Singular Turística (IPST), de conformidad con el artículo 10 de la Ley 14/2019, de 25 de abril, de ordenación territorial de la actividad turística en las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma (LOTAT).

A todos los efectos se considera “*área territorial de similares características*”, a toda la zona litoral de suelos urbanos y urbanizables con uso residencial y/o turístico.

En función de previsiones temporales y de estrategias de gestión, en el área delimitada objeto del IPSTL se han delimitado dos sectores, denominándose S1 y S2.

Los suelos clasificados, o a clasificar, de la zona litoral del municipio, estarán sujetos a la ordenación que establezca el planeamiento urbanístico, el cual vendrá obligado a integrar las determinaciones del presente IPSTL en el área delimitada.

Cualquier referencia a suelos exteriores a la delimitación donde opera el IPSTL, tendrá consideración meramente indicativa, sujeta a lo que establezca el planeamiento urbanístico.

ÁREAS TERRITORIALES	CLASIFICACIÓN CATEGORIZACIÓN	UNIDADES DE REFERENCIA	USO GLOBAL
		denominación	
<b>LITORAL</b>  <i>área territorial de similares características</i>  incluye los suelos urbanos de Puerto Naos y Charco verde	SECTORES suelo urbanizable no ordenado	PUERTO DE NAOS	RESIDENCIAL TURÍSTICO
	resto de NTE-1, sujeto a ordenación por el PGO		
	SECTORES suelo urbanizable sectorizado ordenado turístico	S1 - PUERTO DE NAOS	TURÍSTICO
		S2 - LAS MONJAS	TURÍSTICO
	sujeto a la ordenación del IPST		
	SECTORES suelo urbanizable sectorizado ordenado turístico	CHARCO VERDE	TURÍSTICO
sujeto a ordenación por: planeamiento insular, P.E. del Paisaje Protegido del Remo, en su caso PGO			

### Art. 3 DETERMINACIONES BÁSICAS DEL SISTEMA TURÍSTICO

El modelo estructural planteado atiende a la valoración de una nueva imagen del espacio litoral entre Charco Verde y Puerto de Naos. Los elementos preexistentes, infraestructura viaria (carretera LP-213) y el litoral, son circunstancias físicas que ponen límites a las actuaciones en cuanto aspectos morfológicos y de ubicación; son condicionantes iniciales a la acción proyectual; son comunes al espacio litoral, por tanto consustanciales al modelo. Para el cumplimiento de esos fines, la ordenación pormenorizada del área deberá seguir los siguientes criterios de actuación:

1. La ordenación pormenorizada llevada a cabo por el IPSTL y las soluciones arquitectónicas concretas, deberán articular un engarce adecuado con esos condicionantes. Los elementos constitutivos de las actuaciones deberán atender a un criterio general de integración, con el respeto posible a los elementos culturales existentes, como el sistema de banales característico del más genuino exponente de la creación del terrazgo agrario, por otra parte elementos constructivos como paredes o muros se deberán realizar en piedra.
2. Resulta básico la forma de implantación de las edificaciones a efectos de conseguir estos deseados niveles de cualificación, así que la ordenación pormenorizada plasmará un diseño ambiental con el mayor detalle posible.
3. La definición de la malla viaria responderá a criterios de máxima valoración ambiental y cualificación del espacio, por lo que atendiendo a estas cuestiones funcionales y morfológicas se plantea el mejor engarce con la estructura general existente y con mínima acción urbanizadora, resolviendo adecuadamente los aspectos funcionales de accesibilidad, definiendo un espacio no solo funcional, sino además de importantes valores ambientales.
4. El tratamiento de los sectores con los espacios limítrofes y su entorno territorial, tendrá en cuenta las estructuras existentes, apoyándose en caminos de acceso a fincas.
5. Las respuestas morfológicas producirán conjuntos edificados, implantados según estos condicionantes medioambientales, con tipología y condiciones de diseño adecuadas a esta lectura que se pretende tener de este medio, evitando barreras edificadas formando

apantallamientos, con especial cuidado en la percepción desde la vía de acceso LP-213, dando además respuesta a la previsión del artículo 30 de la Ley 22/1988, de Costas y artículo 58 de su Reglamento.

**6.** Se exigirán condiciones de integración ambiental con el entorno agrario, con utilización preferente de flora autóctona en el ajardinamiento de los espacios, evitando en lo posible la destrucción de la configuración del espacio antropizado, usando los bancales, y la platanera como espacio verde en los espacios libres privados

**7.** Se concretará el diseño del Paseo Litoral mediante una traza peatonal de concepción orgánica, a través del corredor establecido en la ordenación. El diseño potenciará las visuales del litoral, del borde rocoso y del batiente del mar.

#### **Art. 4 CONCRECIÓN DE LA ORDENACIÓN LITORAL**

##### **1.** Aspectos estructurales de la ordenación.

Atendiendo a los condicionantes territoriales en que se enmarcan las actuaciones, las soluciones responderán a estas singularidades de entorno, siendo consecuentes con los criterios que se entienden básicos para la ordenación del área. La sectorización producida ha dado como resultado la consecución de unidades funcionales articuladas con los elementos de su entorno territorial.

El desarrollo pormenorizado dará una respuesta válida a estos condicionantes topológicos y normativos, con un resultado morfológico que se entienda como alternativa de mejor cualificación espacial.

##### **a)** Estructura urbana:

La organización estructural de toda la zona litoral entre Puerto de Naos y Charco Verde, se apoya en el eje definido por la carretera LP-213, conectando con este sistema general se ha establecido la trama viaria que estructura toda el área de actuación. La ordenación prevista queda reflejada en los respectivos planos de ordenación del IPSTL.

El espacio turístico quedaría estructurado en parcelas con diversas circunstancias urbanísticas y aprovechamiento edificatorio, atendiendo a las determinaciones sobre parcelación previstas en esta normativa, lo cual da una situación de carácter finalista, aunque con flexibilidad en la concreta ubicación de las edificaciones.

Con las condiciones urbanísticas previstas se diseñarán parcelas destinadas a materializar el aprovechamiento edificatorio para el uso turístico alojativo, pudiendo establecerse espacios libres y equipamiento de ocio en la zona de servidumbre de protección de costas.

##### **b)** Las zonas verdes:

El sistema de áreas libres de dominio y uso público se resolverá con zonas de parque urbano, con definición urbanística de Jardines y Áreas peatonales.

Se estudiará la articulación con el sistema viario principal y equipamiento, creando entornos de la máxima cualificación espacial.

Se empleará, con preferencia, plantas de la flora autóctona, propias del área costera o de acantilado. Los proyectos de urbanización evitarán, en lo posible, la destrucción de espacio abancalado, en su caso manteniendo cultivares de platanera.

El borde costero tendrá una función clara de paseo peatonal, como itinerario escénico, con jardinería y espacios de mirador sobre el cantil costero y con restauración de todo ese borde, que deberá quedar resuelto en el respectivo proyecto de urbanización, asumiendo cada promoción los costes.

Se deberá disponer espacios destinados a la flora relíctica litoral, la planta denominada “*zorás*” (*Parolína Aridanae*). Se crearán espacios verdes con “*higuerillas*” (*Euphorbia lamarckii*) para potenciar los hábitats del “*cigarrón palo*” (*Acrostira euphorbiae*).

**c) El uso turístico y el equipo comunitario:**

La ordenación pormenorizada de los sectores se ajusta a las previsiones que al respecto dispone los artículos 137 y 138 de la Ley 4/2017, asimismo teniendo en cuenta la aplicación supletoria del Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana aprobado por el Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio (RPU).

En suelos para uso de turismo se estará a lo dispuesto en la reglamentación sectorial correspondiente. Los usos concretos de los equipamientos (servicios de interés público y social), han quedado definidos en la ordenación pormenorizada, insertados en el lugar más adecuado de la estructura del conjunto, podrán ser de dominio público o privado, aunque de uso público en cualquier caso, asimismo estarán en correspondencia con las necesidades municipales.

**d) Red viaria y aparcamientos:**

Estas estructuras urbanas que cuelgan del sistema general LP-213, no podrán mermar las condiciones funcionales del viario, para lo cual no se dispondrán más puntos de conexión que los previstos en la ordenación.

Para las distintas zonas servidas por este viario y sus actividades potenciales, quedará garantizada su permanente fluidez y accesibilidad.

El espacio constitutivo de los elementos viarios se conforma por las zonas para el tráfico rodado y peatonal (calzadas, aparcamientos, aceras o peatonales), y por los espacios ajardinados anejos a la red. El paisaje urbano así definido, se caracteriza por un espacio funcional de notables cualidades ambientales, en tanto que se encuentra tratado con zonas ajardinadas que dan un alto valor perceptivo a estos espacios públicos.

Los aparcamientos públicos en superficie serán los establecidos en los planos de ordenación. Las actuaciones turísticas de alojamiento dispondrán de los aparcamientos requeridos por estándar, como mínimo uno cada tres unidades alojativas, que se ubicarán todos en el interior de la parcela correspondiente y en situación ocultos bajo rasante.

La malla de cada urbanización quedará perfectamente articulada con el sistema peatonal del borde litoral, que dispone de un corredor de 6,00 metros de ancho mínimo y recorrerá

todo el frente de la actuación, con vocación de discurrir entre La Bombilla y Charco Verde. Se apoyará en la línea de deslinde marítimo terrestre, con un tratamiento dentro de esta franja definido por espacios de jardín y zona pavimentada mayor de 3 metros.

La jardinería contribuirá a definir un espacio de percepción orgánica en el peatonal del borde costero; en los viarios rodados se establecerán ritmos marcados por los elementos vegetales, colocados en alcorques en las aceras.

La ordenación pormenorizada prevista contendrá el diseño completo de todos los elementos constitutivos del viario, en cuanto a secciones y rasantes de aceras, calzadas, carril bici, etc., no obstante estos elementos funcionales podrán ser reajustados en el correspondiente proyecto de urbanización, siempre que no se desvirtúe el concepto global del diseño establecido, en todo caso manteniendo la sección transversal total.

**e) Redes de servicios:**

La ordenación pormenorizada definirá las redes de servicios con el nivel de detalle que permita su total desarrollo por los proyectos de urbanización.

1. Red de saneamiento y depuración.- A través del sistema viario se trazarán las redes de alcantarillado, planteadas como sistema separativo, con diversos puntos de recogida pluvial y desagües de las distintas parcelas.

Existe proyecto de nueva estación depuradora (EDAR EL Rermo), y de impulsión con nueva EBAR en Puerto de Naos. En función del momento temporal de entrada en servicio de este nuevo sistema, se resolverán las necesidades de los nuevos desarrollos. Para ese escenario, la actuación urbanizable prevista llevará a cabo la ejecución de red de impulsión hasta la EBAR Puerto de Naos. Por otra parte y entre tanto se materializa tal infraestructura, las actuaciones deberán resolver la depuración de forma individual, con reutilización para riego, en su caso el excedente se verterá en pozo filtrante.

En todo caso, la red general de alcantarillado se planteará para recoger las distintas urbanizaciones a desarrollar y verter en la nueva EBAR Puerto de Naos.

La recogida de aguas pluviales se realizará fundamentalmente de las vías rodadas, hasta puntos de recogida para ser impulsada a la red general descrita. Las vías peatonales y el paseo de borde no necesitan de red específica pluvial porque se elimina por filtración en el propio lugar.

En cualquier caso, el sistema de depuración y vertido será resuelto de forma autónoma en parcela cuando no exista o esté disponible el sistema general previsto.

2. Red de agua.- El abastecimiento se planteará como sistema ramificado que parte desde la red general que discurre por la carretera, tubería de FD 150 mm. Cada actuación urbanizadora resolverá la red distribución que tendrá conexión con la red general en el punto indicado por el Ayuntamiento.

3. Red eléctrica y alumbrado público.- La acometida y distribución de la red se establecerá de acuerdo a las directrices de la compañía suministradora, ejecutándose enterrada. En el presente, el enganche a la red general está disponible en el núcleo de

Puerto de Naos, y deberá ser resuelto por los promotores de las actuaciones turísticas si la red general no estuviera disponible junto a las actuaciones.

4. Red de telecomunicaciones.- De conformidad con las exigencias actuales en materia de telecomunicaciones, se ha de prever la infraestructura necesaria para posibilitar que las edificaciones tengan acceso a los distintos servicios. Asimismo, realizar las canalizaciones necesarias según los puntos de enganche dados por los distintos operadores de telecomunicaciones.

## 2. Medidas ambientales.

La ordenación pormenorizada contendrá las determinaciones propias de su naturaleza y finalidad para el modelo turístico que se pretende. Se cumplirá con las siguientes medidas mínimas:

a) Medidas de ordenación previstas para evitar, reducir o compensar los efectos negativos significativos sobre el medio ambiente y el paisaje, y en particular, las siguientes:

1. Respecto de la adaptación de la red de comunicaciones propias de los sectores y de sus enlaces con el sistema general de comunicaciones a las formas del relieve y a las características geomorfológicas y geológicas del terreno.

Se seguirá el trazado y demás condiciones establecidas en la ordenación, a los efectos de cumplir los criterios de adaptabilidad a las características geomorfológicas del terreno, con un planteamiento que resuelva los aspectos funcionales, con mínimo impacto; evitando movimientos importantes sobre la topografía actual. El proyecto de urbanización podrá precisar aspectos del trazado viario bajo estas condiciones de adaptación.

2. La asignación de usos pormenorizados y sus intensidades está realizada en función de las características ambientales del territorio ordenado. El uso turístico alojativo del suelo no se concreta en modalidad y tipología concreta, aunque se respetará los valores límites de la intensidad edificatoria. La carga turística será la que se deduzca de la aplicación a cada parcela neta del estándar mínimo de densidad de 60 metros cuadrados de suelo por plaza alojativa. Los valores de plazas alojativas que figuran en la ordenación tienen carácter orientativo.

La intensidad edificatoria y la carga turística permiten obtener volúmenes integrables en el medio, liberando notables superficies para zonas verdes.

Los espacios públicos, parques y peatonales, disponen de máxima adaptación a la legislación sobre accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.

3. La ordenación de los volúmenes de las edificaciones estará en relación con las características del terreno y el paisaje, en su caso, con específica atención a la relación con la vía LP-213, donde los espacios de retranqueo se conformarán a modo de filtro arbolado. El área de movimiento de la edificación está definida por los retranqueos a vía (señalados en planos) y a los linderos, según la altura de la

edificación. Se deberá tener una lectura comprensiva del conjunto, en cuanto a volúmenes y valoración ambiental de los espacios no edificados. Las edificaciones se conformarán con arquitecturas bien adaptadas y orientación hacia el sur o al mar (poniente). La orientación de las unidades alojativas estará dentro del arco de 180° entre el sureste y noroeste.

Podrá alcanzarse el número de plantas que figura en la ordenación, lo cual permite menor ocupación de los volúmenes edificados, liberando espacios para tratamiento verde.

Se evitará un efecto pantalla de los volúmenes edificados, debiendo justificarse expresamente en proyecto, con visualización en 3D. A estos efectos no podrá disponerse fachadas continuas con cinco plantas hacia la carretera LP-213, debiendo buscarse otras soluciones con discontinuidad en longitud y altura.

4. La conexión de los sectores ordenados con la trama y el tejido urbano limítrofe, tiene su expresión por el norte, en el engarce con la estructura urbana de Puerto de Naos, debiendo resolverse estos importantes viarios que se proyectan, con adecuada solución técnica en cuanto a calidades de materiales y esmerada ejecución.

Para el sector sur que tiene límite con el Paisaje Protegido del Remo, se deberá resolver con viario en las mejores condiciones de integración, creando un adecuado tratamiento de borde, de común acuerdo con el órgano gestor del espacio protegido a los efectos de conseguir óptima solución ambiental, en su caso, de restauración del espacio limítrofe.

5. Criterios selectivos o alternativos para el empleo de los materiales.

El objetivo de conseguir una adecuada percepción del conjunto, impone el criterio sobre el empleo de materiales, elementos y colores; así el medio biótico no se verá en absoluto alterado por la actuación en lo que pudiera suponer un impacto negativo para el mismo.

El principal elemento de integración perceptiva lo constituye la piedra, en su disposición como mampostería para la construcción de paredes o muros. Se utilizará como material preferente.

También se admiten elementos metálicos con transparencia, pero no los elementos para vallados de malla plástica o metálica. Asimismo se permite el mantenimiento y la reposición de muros cortavientos característicos del lugar.

El color es un factor importante, las construcciones no han de tener una sobrevaloración perceptiva debida al color; se emplearán los colores que caracterizan la zona, de ambiente marino e intensamente agrario, también tonos grises basálticos.

El ajardinamiento también tiene una gran importancia, sobre todo en su contribución para conseguir la integración paisajística. Los proyectos de

urbanización definirán de forma detallada el tratamiento vegetal a realizar en los espacios públicos. Los proyectos de edificación definirán el tratamiento vegetal en los espacios libre de la parcela, con establecimiento de cultivares de platanera.

**b)** Medidas de protección de los elementos del patrimonio histórico, arqueológico y etnográfico existentes, y de su integración dentro de la ordenación establecida.

Se ha concretado en la valoración de los referentes culturales derivados de la actividad agrícola, como son los bancales de piedra y muros cortavientos; también deberá tener presencia notable el tratamiento de zonas verdes privadas con platanera en cultivo ecológico.

No existen otros elementos o valores a preservar, sin perjuicio que en la propia ejecución se revelen otros factores.

Las tierras y material pétreo resultante de la ejecución de la urbanización y edificación deberán ser reutilizadas en la propia zona o, en su caso, se procederá a su acopio y conservación en lugares autorizados.

**c)** Medidas minimizadoras de los efectos ambientales producidos durante la fase de ejecución de la urbanización y edificación.

Se cuidará el cumplimiento de todas las exigencias previstas en la ordenación de este espacio litoral y que constituyen por sí mismas una manera de actuar con mínima incidencia territorial. Los movimientos de tierra no producirán acciones importantes de gran impacto en la cuenca visual, porque la programación de los trabajos conlleva la simultánea ejecución de muros en piedra vista, de tal modo que a manera de las tradicionales sorribas se irán ejecutando las obras de excavación, con separación de piedra y tierra, al mismo tiempo que se realiza la ejecución de los muros y preparación de las zonas libres ajardinadas.

La programación de los sectores y de las unidades de actuación no permitirá una percepción simultánea de todo un espacio con obras de transformación, lo cual deberá graduarse en los plazos de la licencia urbanística, en su caso, otorgando plazos mínimos de eficacia.

**d)** Medidas correctoras previstas para disminuir los efectos negativos permanentes sobre el medio físico y rectificar situaciones preexistentes productoras de impacto desfavorable.

Para conseguir una lectura de entendimiento medioambiental con el entorno de este espacio urbanizado, a pesar de la importante modificación que experimentará, se cumplirán cuantas exigencias estén previstas en esta normativa y las consideraciones que en cada momento pueda establecer el Ayuntamiento. En particular se hará especial seguimiento del diseño arquitectónico y de la ordenación de los espacios y usos.

Siendo el paisaje el factor ambiental más significativo, se tomarán medidas correctoras sobre los factores incidentes:

La malla viaria, tanto en su concepción convencional como el viario capilar de accesibilidad peatonal, se realizará conforme a la previsión de la ordenación pormenorizada, y a las mejoras ambientales de diseño que implemente el correspondiente proyecto de urbanización. El tratamiento será uniforme, integrador, lo cual deberá ser vigilado por el ayuntamiento con unicidad de criterio en cada urbanización.

El paseo de borde se integrará de forma orgánica con el litoral, en general con abundantes espacios para el ajardinamiento y la percepción de la rocalla del cantil.

Las edificaciones estarán de acuerdo a las condiciones del entorno rústico y natural, con acabados en colores propios del área: preferentemente blancos o verdes, y tonos marinos, también podrá utilizarse las tonalidades de grises basálticos.

Se utilizará la mampostería vista para todo tipo de muros y en general para la definición de espacios en las urbanizaciones.

**e)** Condiciones ambientales que ha de cumplir el Proyecto de Urbanización y otros instrumentos urbanísticos, así como los proyectos de sistemas generales.

Los proyectos de urbanización, y en su caso los estudios de detalle, cumplirán las determinaciones específicas contenidas en la normativa y en general harán adecuada traducción del modelo que se pretende desarrollar a la realidad física, así como de materiales y elementos urbanos, todo ello de conformidad con lo expresado en la memoria de ordenación y en estas normas urbanísticas.

### **3.** La actuación turística y el medio ambiente.

En relación con lo previsto en el art. 26 de la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias (LOTIC), en cuanto a previsión genérica de adecuación de los proyectos a la normativa de medio ambiente y de conservación de la naturaleza, y en cumplimiento de objetivos ambientales y criterios generales en orden a la mejor integración de las actuaciones en el entorno agrario y natural, se tiene lo siguiente:

**a)** Previsiones sobre residuos sólidos:

Se estará a lo que disponga el Ayuntamiento en esta materia. Cada actuación cumplirá las exigencias regladas a este respecto, en cuanto a realización de habitáculos o contenedores y su emplazamiento, así como su higiene. Se promoverá la recogida selectiva, disponiendo contenedores para las distintas fracciones, en particular, por su régimen, en los espacios de instalaciones extrahoteleras y en los comerciales.

**b)** Previsiones sobre sanidad y salubridad del agua:

El agua para el abastecimiento de las instalaciones previstas, será suministrada por la red municipal a través de la canalización general que suministra a Puerto de Naos, sin que sea necesario realizar alguna previsión en orden a la salubridad de las mismas.

**c)** Previsiones sobre la pureza del aire y del suelo:

Respecto de emisiones por evacuación de humos, olores y vapores, de los servicios complementarios, se ejercerá el debido control a través del expediente de apertura y

clasificación de la actividad, mediante tratamiento y correcta evacuación, para evitar incidencia en el medio o molestias al entorno.

En jardinería se utilizarán abonos orgánicos y productos biológicos para tratamientos fitosanitarios.

**d) Previsiones sobre la defensa de la flora y la fauna:**

Se cumplirá lo previsto sobre cultivares de plataneras en cultivo ecológico; también el apoyo al hábitat del cigarrón palo creando cultivares de higuierillas; asimismo se contribuirá a evitar la extinción del jorás o *parolínea aridanae*, con cultivares al efecto y apoyo a la defensa del *locus* cercano.

Se tendrá el máximo respeto a la flora y fauna costera evitando vertidos e iluminación inadecuada sobre la ribera y el cantil costero.

**e) Previsiones sobre contaminaciones físicas, químicas, geológicas y acústicas:**

Se evitará la acción de productos fitosanitarios no ecológicos sobre las zonas o elementos vegetales de las urbanizaciones. Se vigilará la producción de humos o emisión de sustancias no previstas, ajenas al control al que han sido sometidos los proyectos. No se admitirán emisiones acústicas fuera de los niveles reglamentados, en todo caso, los valores han de ser mínimos en el entorno del borde costero. No se consideran emisiones inadecuadas a las producidas en el normal funcionamiento de las instalaciones turísticas, incluso cuando ocasionalmente se realicen eventos propios de la función turística.

**Art. 5            NORMATIVA ESPECÍFICA TURÍSTICA PARA EL ÁREA DE ACTUACIÓN**

**1.** Las condiciones a las que se adecuarán las unidades de alojamiento, serán como mínimo las determinadas en la vigente legislación, en particular la LOTC.

La exigencia de estándares turísticos se concreta en la siguiente reglamentación, sin perjuicio de otras normas complementarias o sustitutivas:

-- Decreto 142/2010, por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento y se modifica el Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos.

-- Decreto 10/2001, por el que se regulan los estándares turísticos.

Asimismo, se cumplirá con las especificaciones que resulten aplicables del Plan Territorial Especial de ordenación de la actividad turística de la isla de La Palma (PTET<sup>LPA</sup>).

**2.** Las determinaciones urbanísticas a cumplir por las distintas actuaciones, en su caso los estudios de detalle y demás proyectos técnicos a desarrollar por el adjudicatario de la ejecución, serán:

**a)            Ámbito de aplicación:**

Comprende la parte del núcleo convencional definido en el PTET<sup>LPA</sup> como NTE-1, delimitada por el presente IPST.

El planeamiento insular asigna al núcleo NTE-1 el uso global: TURISMO (T). Es el destino funcional asignado por el planeamiento al ámbito territorial de referencia, integrado por un conjunto amplio de actividades turísticas y complementarias, con cierta interrelación y compatibilidad.

Este uso principal de turismo, establecido como zonificación general, tendrá usos pormenorizados compatibles de equipamiento y servicios, se desarrollará conforme a la zonificación establecida en la ordenación pormenorizada.

El ámbito de actuación se concreta en dos sectores configurados como totalmente ordenados por el presente IPSTL: Suelo urbanizable ordenado turístico, sectores S1 y S2.

**b) Condiciones para el uso turístico alojativo:**

Se podrá implantar en las parcelas recogidas en la ordenación con las siglas TUR\_1 a TUR\_6. No se establece exigencia de implantación de modalidad ni tipología turística.

En estos sectores se admiten usos complementarios: deportivo, ocio, comercial, restauración, garaje y almacenaje; en general todas las actividades y usos vinculados al principal de alojamiento.

**c) Deberes urbanísticos:**

1. En este suelo urbanizable litoral que constituye el área de actuación, los promotores afrontarán la ejecución de las obras de la infraestructura general que son de interés para los sectores S1 y S2, en general los servicios o infraestructuras que, en su caso, no puedan ser suministradas o atendidas por el Ayuntamiento, en particular las redes de servicios necesarias para conectar con cada uno de los sectores a desarrollar. Asimismo, la depuración de las aguas residuales y la impulsión si fuera necesaria.

2. Resolverán la totalidad de las obras de urbanización correspondiente a cada Sector y su conexión con el sistema viario existente (carretera LP-213).

3. Asumirán la realización de un Paseo Peatonal en la totalidad del borde litoral, con ancho mínimo de 6 metros, entre zona de paso y jardines; para la conectividad de todas las actuaciones, con posibilidad de continuidad a lo largo de la línea de costa.

4. Será de cargo del promotor todos los sistemas locales. Asimismo, será computable como carga de la urbanización el coste de ejecución de la conexión material de los sectores con los sistemas generales que estén a su servicio.

**3. Ordenación específica**

**a) Aprovechamiento:**

1. Se considera que forma parte de la ordenación estructural del área de actuación, las siguientes condiciones específicas para el desarrollo de los sectores.

En las fichas correspondientes de la normativa pormenorizada se recoge el proceso de cálculo y los valores del aprovechamiento homogeneizado según los coeficientes de uso y de sector considerados.

De conformidad con lo expresado en la memoria de ordenación, la previsión que contenía el artículo 32.2.B).2) del Texto Refundido (DL 1/2000) en relación con el equilibrio entre sectores del suelo urbanizable, hoy contenida en el artículo 137.1.B.c) de la LSENC, no resulta de aplicación a tenor de lo establecido en el artículo 9 de la LOTAT.

Se cumplirá con el artículo 18.3 del Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 183/2018, de 26 de diciembre (RGEP), en cuanto al equilibrio de aprovechamiento entre unidades de actuación de un mismo sector, que no podrán diferir en más de un 15 por ciento.

2. La ordenación establecida establece valores determinados de edificabilidad y aprovechamiento, con determinación concreta del aprovechamiento urbanístico medio, que se resumen en el siguiente cuadro:

SECTOR	UNIDAD ACTUACIÓN	PARCELA		INTENSIDAD m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	SUPERFICIE EDIFICABLE	APRO MEDIO UA	APRO MEDIO SECTOR
		clave	superficie				
<b>S1</b>	S1-UA1	TUR_1	34.183,51	<b>0,8917</b>	30.480,78	<b>0,8318</b>	<b>0,8318</b>
<b>S2</b>	S2-UA1	TUR_2	9.618,92	<b>0,6000</b>	5.771,35	<b>0,8894</b>	<b>0,8351</b>
		CB-1	3.146,89	<b>0,5000</b>	1.573,45		
		TUR_3	42.934,79	<b>1,0000</b>	42.934,79		
	S2-UA2	TUR_4	19.360,55	<b>0,8700</b>	16.843,68	<b>0,8892</b>	
	S2-UA3	TUR_5	12.526,70	<b>0,6000</b>	7.516,02	<b>0,7739</b>	
		TUR_6	38.424,24	<b>0,8800</b>	33.813,33		
		CB-2	3.510,89	<b>0,2000</b>	702,18		
TUR_7		1.782,42					
					139.635,57		

3. El aprovechamiento lucrativo susceptible de apropiación por los propietarios será el 90 por ciento del aprovechamiento urbanístico medio de cada unidad de actuación.

4. La materialización del aprovechamiento municipal podrá hacerse efectiva en cualquier zona, a través del proyecto de equidistribución, no obstante se podrá acordar, caso a caso, que no se materialice en parcela independiente y se sustituya por la correspondiente compensación económica.

5. La ejecución del planeamiento se llevará a cabo mediante algún sistema de ejecución privada: Concierto. Compensación o Ejecución empresarial.

La determinación del concreto sistema de ejecución privada se realizará por el Ayuntamiento a través de los procedimientos y de acuerdo a las reglas contenidas

en el Título I del RGEP, y según lo previsto en el Capítulo III del Título V de la LSENC.

En principio, se propone el Sistema de Compensación, tal que una vez que se cuente con la ordenación pormenorizada a la aprobación definitiva del IPSTL, se está en condiciones de solicitar ante el Ayuntamiento el establecimiento y determinación del sistema y de la adjudicación de iniciativa urbanística privada, para las unidades de actuación previstas.

#### 6. Programación de las actuaciones:

La ordenación pormenorizada establece pautas para materializar las determinaciones de la ordenación conforme una previsión temporal para la duración de las obras de urbanización y de la puesta en servicio de las reservas de suelo correspondientes a equipamientos; asimismo con las determinaciones precisas en orden al desarrollo de la edificación.

En todo caso, no existe limitación temporal para desarrollar los espacios turísticos del litoral, porque se entiende que guardan coherencia con las prioridades del modelo de ordenación estructural y con las previsiones de ejecución de los sistemas generales de comunicaciones, y de infraestructuras; toda vez que forma parte del modelo municipal y de las previsiones de la ordenación turística insular.

## **Art. 6 APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO**

1. El aprovechamiento urbanístico susceptible de apropiación mediante el cumplimiento de los deberes urbanísticos, será el 90 por 100 del aprovechamiento urbanístico del sector, de conformidad con los artículos 43 y 44 de la LSENC.

#### 2. Sistemática de cálculo:

De conformidad con el artículo 29 de la LSENC, se establecen para los sectores de suelo urbanizable, los aprovechamientos urbanísticos 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.

Los coeficientes de ponderación utilizados se definen como:

Coeficiente de homogeneización de uso y tipología (KU): expresa la ponderación relativa entre el uso y tipología edificatoria característicos.

Coeficiente de situación (KS): expresa la ponderación relativa de cada sector o ámbito, en función de su situación dentro de la estructura territorial.

Coeficiente de área (KG): es el coeficiente de homogeneización de cada área geográfica y funcional diferenciada, determinado por ponderación de los anteriores coeficientes.

Esta normativa considera el área litoral como un conjunto de actuaciones urbanas y urbanizables dentro del concepto de *área territorial de similares características*, a los solos efectos de la presente ordenación.

El aprovechamiento urbanístico medio de las unidades de actuación en que se divida un sector, se calculará dividiendo la sumatoria de aprovechamientos lucrativos de sus áreas diferenciadas, previamente homogeneizadas con los coeficientes de ponderación relativa que se definan, por la superficie total del sector.

3. En los siguientes cuadros se expresan los coeficientes (KU-KS-KG) utilizados en el presente IPSTL:

COEFICIENTES DE HOMOGENEIZACIÓN DE USO Y TIPOLOGÍA						Ku
CLASIFICACIÓN DE USOS	TIPOLOGÍA EDIFICATORIA					
	OCUPACIÓN INTENSIVA		OCUPACIÓN EXTENSIVA			
	CERRADA	SEMICERRADA	ABIERTA			
BLOQUE			ADOSADA	AISLADA		
<b>TURÍSTICO</b>	<b>1,369</b>	<b>1,425</b>	<b>1,400</b>	<b>1,625</b>	<b>1,686</b>	<b>1,50</b>
identificada con 4-5 estrellas	1,500	1,625			1,750	
identificada con < de 4 estrellas	1,250	1,250	1,400	1,625	1,625	
<b>EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS</b>	<b>0,950</b>	<b>1,007</b>	<b>1,250</b>	<b>1,175</b>	<b>1,290</b>	<b>1,13</b>
COMERCIAL EXPOSICIÓN	1,500	1,500	1,250	1,175	1,125	
COMERCIAL SINGULAR					3,000	
EDUCATIVO CULTURAL	0,875	0,925			1,075	
SOCIAL	0,875	0,925			1,075	
RECREATIVO	0,925	1,000			1,125	
SANITARIO Y ASISTENCIAL	1,000	1,075			1,625	
DEPORTIVO	0,875	0,925			1,075	
SERVICIOS URBANOS	0,750	0,825			1,000	

ÁREAS TERRITORIALES	CLASIFICACIÓN CATEGORIZACIÓN	UNIDADES DE REFERENCIA	USO GLOBAL	Kg	Ks
		denominación			
<b>LITORAL</b> área territorial de similares características	SECTORES suelo urbanizable ordenado turístico	S1 - PUERTO DE NAOS	TURÍSTICO	<b>1,011</b>	<b>0,975</b>
		S2 - LAS MONJAS	TURÍSTICO		<b>0,975</b>
		sujeto a la ordenación del IPST			

## Art. 7 UNIDADES DE REFERENCIA

1. Las unidades de referencia para las actuaciones de gestión urbanística se regularán por lo previsto en la LSENC, siendo áreas donde se lleva a cabo las operaciones jurídicas y materiales de ejecución y la justa distribución de beneficios y cargas derivada de la ordenación.

El IPSTL ha considerado las siguientes unidades de referencia para la gestión urbanística, delimitándolas como Unidades de Actuación:

Sector de suelo urbanizable ordenado S1, considerándolo como una sola unidad de actuación: S1-UA1.

Sector de suelo urbanizable ordenado S2, estableciendo tres unidades de actuación: S2-UA1, S2-UA2 y S3-UA3.

2. División de sectores en unidades de actuación.

a). Salvo determinación expresa en el IPSTL, no se podrán modificar las unidades de actuación previstas. Se admitirán modificaciones de unidades de actuación a los efectos de

excluir terrenos de dominio público ocupados por sistemas generales o locales ya existentes que sean conformes con la ordenación.

**b).** En ningún caso se podrá modificar la vinculación de los terrenos destinados a sistemas generales que se encuentren incluidos o adscritos a un sector o unidad de actuación. En otro caso, el planeamiento que practique la división de un sector en dos o más unidades de actuación, deberá justificar expresamente la incorporación a las distintas unidades de terrenos externos al sector, cuando se trate de la obtención de sistemas generales.

**c).** El aprovechamiento proveniente de una misma finca registral externa al sector y adscrita al mismo deberá adjudicarse preferentemente en una sola unidad de actuación.

**d).** El establecimiento del concreto sistema de ejecución determinará la afectación real de la totalidad de los terrenos incluidos en el sector o unidad de actuación al cumplimiento de las actuaciones inherentes al sistema de que se trate y de los deberes y obligaciones legales derivados del régimen jurídico aplicable, según su clase y categoría y el tipo de sistema que se determine, con inscripción de tal afectación en el Registro de la Propiedad conforme a la normativa vigente.

En el sistema de ejecución pública, el Ayuntamiento deberá ordenar, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor del planeamiento, las actuaciones pertinentes y solicitar la información registral y catastral oportuna, para formalizar ante el Registrador de la Propiedad la solicitud de inscripción referida anteriormente.

Se podrá cambiar el sistema de ejecución previsto en el IPSTL, por uno público o privado, según el caso, de conformidad con el artículo 220 de la LSENC y artículo 59 del RGEP.

## **Art. 8 ORGANIZACIÓN TEMPORAL DE LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN**

**1.** La determinación de plazos máximos para la actividad de gestión y ejecución se realiza en el IPSTL en relación a las siguientes actuaciones, de conformidad con lo previsto en el artículo 198 de la LSENC y complementariamente los artículos 6 y 7 del RGEP:

**a)** Presentar a trámite los siguientes instrumentos de ordenación:

1. Los que deban presentarse para fijar la ordenación pormenorizada de los sectores o ámbitos que señale el planeamiento.

**Presentación del IPSTL: No procede plazo.**

2. Los instrumentos o proyectos necesarios para la ejecución material de esa misma ordenación pormenorizada:

Presentación a trámite de los Proyectos de Urbanización.

Con posterioridad a la adjudicación del sistema de ejecución.

Conforme al artículo 213 de la LSENC.

**PLAZO: CUATRO AÑOS**

3. Los instrumentos de gestión urbanística que desarrollen los diferentes sistemas de ejecución.

Solicitud de adjudicación de la iniciativa de ejecución privada.

Forma y documentación prevista en los artículos 212 y 213 de la LSENC.

**PLAZO: CUATRO AÑOS**

**b)** Realizar las obras de urbanización precisas para la ejecución de la ordenación pormenorizada:

Terminación de las obras de urbanización para cada una de las unidades de actuación.

**PLAZO: OCHO AÑOS**

Todos los plazos se computarán desde la aprobación definitiva y entrada en vigor del Instrumento de Planificación Singular Turística (IPSTL).

**c)** Para solicitar Licencia Urbanística para materializar los aprovechamientos previstos en la ordenación, DOS AÑOS, a partir de la recepción de las obras de urbanización.

**2.** En función del desarrollo previsto y las circunstancias socioeconómicas, se podrá proceder a un reajuste o establecimiento de nuevos plazos, con modificación de la organización de la gestión y la programación de la ejecución, a través de los procedimientos previstos en la LSENC para establecer o modificar la ordenación pormenorizada.

**3.** La estrategia del IPSTL en cuanto a la programación de sus acciones ha sido dotar al desarrollo de un carácter realista, equilibrando de forma coherente los costes y los recursos en un escenario temporal mínimo de dos cuatrienios, todo ello dentro de una estrategia flexible que atienda a un desarrollo equilibrado.

## **Art. 9 SISTEMAS GENERALES**

**1.** De conformidad con las previsiones establecidas en el artículo 136 de la LSENC, en referencia a la ordenación estructural, se requiere:

La determinación de la reserva de los terrenos y construcciones destinados a sistemas generales y otros elementos estructurantes que asegure la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico, garantizando la calidad y funcionalidad de los espacios de uso colectivo.

Se requiere para el planeamiento urbanístico la inclusión como mínimo de los sistemas generales siguientes:

**a).** Sistemas de infraestructuras o equipamientos de carácter supramunicipal.

**b).** Sistemas generales de espacios libres y zonas verdes en suelo urbano y en suelo urbanizable.

c). Sistemas generales de otras infraestructuras o equipamientos de ámbito municipal que, por sus funciones, dimensiones o posición estratégica, deban formar parte de los elementos fundamentales de la organización municipal.

2. En relación con las determinaciones del apartado anterior, el IPST ha establecido los usos y servicios públicos básicos para el sistema dotacional y de equipamientos, y las actividades de esparcimiento, conforme a los requerimientos del espacio que se ordena.

Los sistemas previstos en el IPSTL tienen carácter de sistemas locales, vinculados al espacio a desarrollar. Solamente se incluye en la categoría de Sistema General, la Estación de Bombeo de Aguas Residuales, EBAR Puertos de Naos, por su carácter supralocal, recogida en los planos de ordenación

## **CAPÍTULO SEGUNDO**

### **NORMATIVA URBANÍSTICA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA**

#### **Art. 10 RÉGIMEN ESPECÍFICO PARA LOS SECTORES S1 y S2**

1. Será de aplicación a los sectores de suelo urbanizable S1 y S2, delimitados en el área litoral objeto del presente IPSTL, las normas generales de uso y de edificación previstas en la normativa del planeamiento urbanístico, todo ello sin perjuicio de la aplicación de las determinaciones específicas de la presente normativa, que forma parte integrante del IPSTL.

2. Pormenorización de usos:

La técnica de asignación de usos corresponde a la calificación, tal como se expresa en el artículo 30 de la LSENC, asimismo el artículo 48.1 del RPU, y también el artículo 61 del RPU. Siendo la referencia a plan parcial pertinente en los casos de urbanizables ordenados, en que la ordenación ha de tener ese nivel de detalle. La asignación de usos pormenorizados se concreta con la técnica de la zonificación, consistente en la delimitación de recintos o zonas de igual uso y condiciones urbanísticas.

3. Parcelaciones urbanísticas:

La división del terreno edificable con aprovechamiento lucrativo en parcelas ajustadas a las determinaciones establecidas, constituye una parcelación urbanística. El correspondiente proyecto de equidistribución definirá un estado de parcelación, que estará de acuerdo con las determinaciones establecidas en la ordenación pormenorizada. A estos efectos, las zonas o áreas diferenciadas para el uso de turismo alojativo definidas en la ordenación pormenorizada de sectores turísticos, no podrán ser objeto de nuevas divisiones o segregaciones, salvo determinaciones específicas de esta normativa.

4. Calificación del suelo:

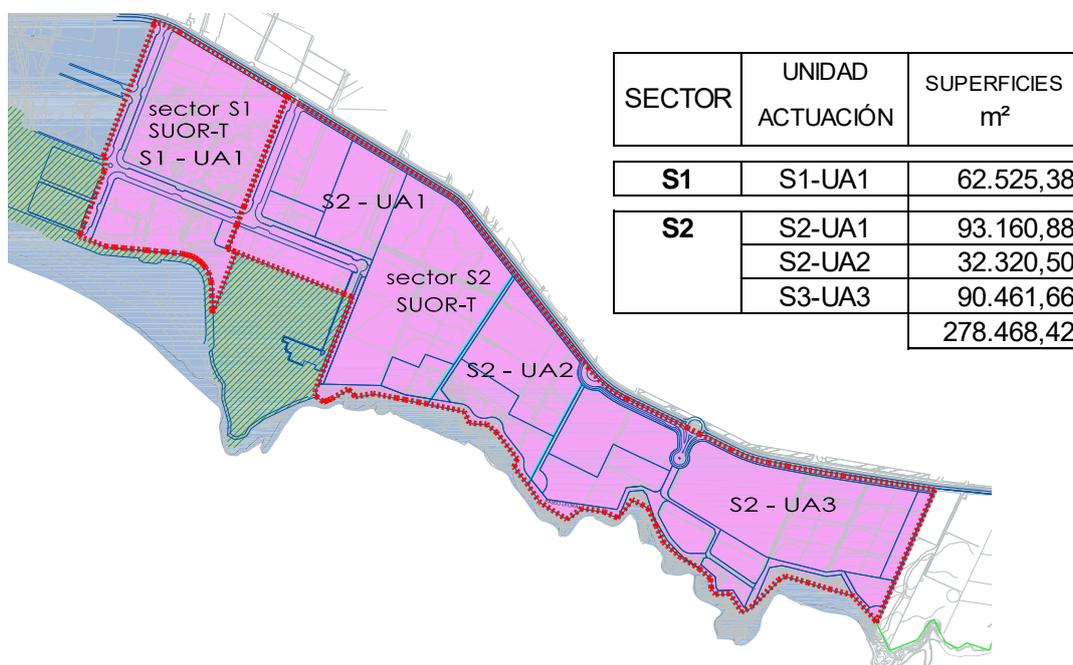
El uso global fijado por el planeamiento para los sectores S1 y S2 es el uso Turístico. Se admitirán otros usos complementarios tales como: deportivo, ocio, comercial, restauración, garaje y almacenaje; en general todas las actividades y usos vinculados al principal de alojamiento.

El uso Comercial en situación de principal estará en las parcelas destinadas exclusivamente a este uso.

##### 5. Unidades de actuación y sistemas de ejecución:

La ordenación pormenorizada del área de actuación ha seguido las previsiones del artículo 137 de la Ley 4/2017. Comprende un área litoral de 27,85 has, con la definición de dos sectores: S1 (6,25 has), articulado por el norte a la estructura urbana de Puerto de Naos; y S2 (21,59 has), en continuidad hacia el sur.

Los sectores y unidades de actuación delimitadas se designan como sigue:



Los terrenos incluidos en las unidades delimitadas quedan vinculados al proceso urbanizador y edificatorio, y al cumplimiento de los deberes legales y la ordenación prevista en el planeamiento; debiendo asumir como carga, en la parte proporcional que corresponda, los gastos de gestión y ejecución de la actuación.

##### 6. Otras condiciones para el desarrollo:

a) Se podrá simultanear la urbanización y la edificación de conformidad con el artículo 260 de la LSENC y el artículo 164 del RGEP. Con el cumplimiento de las condiciones exigidas se podrá simultanear la edificación (todos o parte de los proyectos arquitectónicos) con la urbanización en el desarrollo de los sectores, siempre por unidades de actuación completas. En cualquier caso será imprescindible que la urbanización de la unidad de actuación esté completamente ejecutada para posibilitar el otorgamiento de licencia de apertura de una concreta actividad. Ninguna actividad se podrá ejercer en el área de una Unidad de Actuación sin que esté totalmente realizada la urbanización de la

unidad; además con todas las redes y servicios establecidos como mínimos en el Plan, sean sistemas locales o generales, necesarios para el funcionamiento de las actividades previstas.

**b)** Los particulares que deban sufragar costes de sistemas necesarios funcionalmente, pero de naturaleza fuera de sector o de una unidad de actuación, y a los efectos de poder viabilizar su propia unidad de actuación; podrán ejecutarlos a su costa y resarcirse de la parte proporcional que le corresponda cuando otras unidades se desarrollen. Estos proyectos de redes o sistemas fuera de unidades de actuación serán aprobados por el Ayuntamiento, en los cuales se recogerá expresamente la alícuota a sufragar por cada unidad.

#### **7. Adquisición de facultades urbanísticas:**

La adquisición del derecho a urbanizar se produce con la aprobación de la ordenación pormenorizada de estos sectores turísticos, no obstante, el ejercicio del derecho a urbanizar requiere la aprobación del Proyecto de Urbanización.

El otorgamiento de la licencia urbanística determinará la adquisición del derecho a edificar, en todo caso, autorizada la urbanización y edificación simultánea, la adquisición definitiva de los derechos al aprovechamiento urbanístico y a edificar, quedará subordinada al cumplimiento del deber de urbanizar.

El derecho a edificar se extingue por incumplimiento de los plazos fijados en la licencia urbanística, con expediente tramitado al efecto.

### **Art. 11 ORDENACIÓN ESPECÍFICA: ESTÁNDARES Y ZONIFICACIÓN**

La ordenación establecida tiene carácter finalista, con la expresión gráfica que recoge el plano de ordenación P.2, estableciendo unidades de actuación con equilibrio de edificabilidad, en virtud de lo cual se han establecido las reservas dotacionales en Espacios Libres, de uso y dominio públicos, y en Equipamientos, concretándose en comerciales de uso público y dominio privado.

#### **1. Estándares**

##### **a). Estándares turísticos:**

De conformidad con lo previsto en la legislación turística y el PTET, el estándar de densidad no podrá ser inferior a 60 metros cuadrados de suelo de parcela neta por plaza alojativa. El cumplimiento de los estándares turísticos específicos se verificará sobre el proyecto de cada instalación alojativa.

##### **b) Estándares urbanísticos:**

Se cumple para cada uno de los dos sectores que se ordenan, con la previsión del artículo 138.1.B de la LSENC, de una reserva mínima de 50 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados de edificación, destinada a espacios libres, dotaciones y equipamientos.

En función de la edificabilidad y superficies previstas se cumplimentan los estándares de reserva de suelo, superando la previsión global de 0,5 m<sup>2</sup>suelo/m<sup>2</sup>edificable, a su vez, la previsión de 0,3 m<sup>2</sup>suelo/m<sup>2</sup>edificable para los espacios libres de dominio y uso públicos.

En los planos de ordenación y en los cuadros o tablas correspondientes de la presente normativa se recoge de forma pormenorizada los valores establecidos.

1. Sistema de espacios libres de dominio y uso público:

Para la ordenación establecida se recoge en el siguiente cuadro el conjunto de espacios libres diseñados con los objetivos del Plan de disponer de zonas públicas importantes para el ocio y esparcimiento, fundamentalmente articuladas con la zona más al borde del litoral.

SECTOR	PARCELA			porcentaje del total	ESTÁNDAR m <sup>2</sup> s/m <sup>2</sup> edif
	clave	uso	superficie		
<b>S1</b>	EL-1	ESPACIO LIBRE	15.264,76	24,74	<b>0,501</b>
<b>S2</b>	EL_2	ESPACIO LIBRE	6.299,12	22,31	<b>0,441</b>
	EL_3	ESPACIO LIBRE	12.401,60		
	EL_4	ESPACIO LIBRE	4.056,60		
	EL_5	ESPACIO LIBRE	8.297,81		
	EL_6	ESPACIO LIBRE	9.286,57		
	EL_7	ESPACIO LIBRE	3.143,27		
	EL_8	ESPACIO LIBRE	4.690,98		
	CB-1	TERCIARIO COMERCIAL	3.146,89		
	CB-2	COMERCIAL ESPECÍFICO	3.510,89	1,63	0,032

2. Sistema dotacional:

Se ha previsto una zona para uso terciario/comercial (CB-1), estando integrada en la trama viaria que se proyecta como extensión del núcleo de Puerto de Naos, en la unidad de actuación norte (UA1) del sector S1, posibilitando usos para servicio y pequeño comercio. Al sur, en la unidad UA3 del sector S2, fuera de este entorno de estructura urbana, se emplazaría una zona para comercial específico (CB-2), en particular para uso de bar-restaurante. Conforme a los siguientes parámetros:

SECTOR	SUPERFICIE SECTOR	UNIDADES ACTUACIÓN	PARCELA			EDIF m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	SUPERFICIE EDIFICABLE
			clave	uso	superficie		
<b>S2</b>	215.943,04	S2-UA1	CB-1	TERCIARIO COMERCIAL	3.146,89	<b>0,50</b>	1.573,45
		S2-UA3	CB-2	COMERCIAL ESPECÍFICO	3.510,89	<b>0,20</b>	702,18

## 2. Zonificación:

a). La zonificación realiza la asignación de usos pormenorizados, y en lo que respecta al aprovechamiento urbanístico no dotacional se estructura en varios recintos o zonas de uso turístico alojativo, con los parámetros establecidos en el siguiente cuadro:

A2							PLANTAS	S	
SECTOR	UNIDAD ACTUACIÓN	PARCELA clave	superficie	PLAZAS LÍMITE	INTENSIDAD m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> edificable por plaza			
<b>S1</b>	S1-UA1	TUR_1	34.183,51				<b>5</b>	<b>EDIFICACIÓN ABIERTA</b>	
				<b>568</b>	<b>0,8917</b>	53,66			
<b>S2</b>	S2-UA1	TUR_2	9.618,92				<b>4</b>		
		CB-1	3.146,89			<b>0,5000</b>			<b>2</b>
		TUR_3	42.934,79						
	S2-UA2	TUR_4	19.360,55						<b>5</b>
					<b>318</b>	<b>0,8700</b>	52,97		
	S2-UA3	TUR_5	12.526,70						<b>4</b>
					<b>208</b>	<b>0,6000</b>	36,13		
		TUR_6	38.424,24						
				<b>640</b>	<b>0,8800</b>	52,83			
	CB-2	3.510,89				<b>0,2000</b>	<b>1</b>		
	TUR_7	1.782,42		Ley de Costas	Disposición Transitoria 4ª		<b>1</b>		
				<b>2604</b>					

b). El número de plazas alojativas expresado en el cuadro anterior constituye un valor orientativo, porque depende de la superficie real de la parcela urbanizada al momento de ser edificada. En todo caso, siempre se cumplirá con el estándar mínimo de densidad de 60 metros cuadrados de suelo de parcela neta por plaza alojativa.

Por otra parte, la intensidad edificatoria (m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>) constituye un valor determinante, aplicable a la superficie real del recinto o parcela urbanizada para la obtención de la superficie edificable máxima.

c). Para las zonas destinadas a espacios libres se ha descrito el conjunto de espacios libres públicos propuestos en la ordenación y su valor dentro del sistema, cuyo diseño deberá ser concretado en el correspondiente proyecto de urbanización, en cualquier caso, para que su conformación no invalide su finalidad esencial y resulte un sistema coherente. En cada caso se concretarán las actividades, instalaciones y plantaciones, conforme a lo admitido en la presente normativa.

Todos los espacios libres deberán estar cuidadosamente estudiados por el respectivo Proyecto de Urbanización, con adecuada respuesta a las particularidades de cada espacio, evitando implantar vegetación alóctona y procurando utilizar vegetación propia de esos espacios litorales.

El recinto designado como EL\_1 representa una pieza importante en la estructura de Puerto de Naos, por lo que se le atribuye prioridad desde un punto de vista urbanístico, debiendo buscarse fórmulas de gestión que permitan la materialización inmediata de tal espacio para el esparcimiento. En el suelo-vuelo de esta zona se admitirá:

--Las instalaciones temporales para usos culturales, deportivos, recreativos o de ocio.

--Los usos y construcciones del sistema dotacional expresamente previstos en el planeamiento.

--El uso comercial de restauración, así como kioscos con superficie construida inferior a quince (15) metros cuadrados.

--Las construcciones destinadas a las labores propias del espacio libre, para almacenaje, instalaciones y servicios higiénicos.

En el subsuelo de los espacios libres de dominio y uso público, el Ayuntamiento podrá realizar las construcciones precisas para ubicar usos de aparcamientos o del sistema dotacional. Asimismo, podrán existir espacios libres con dominio y uso público del suelo y del vuelo, y con dominio y uso privado del subsuelo, en este caso a los solos efectos de aprovechamiento para aparcamientos.

El proyecto de urbanización detallará los usos, instalaciones y construcciones a ubicar.

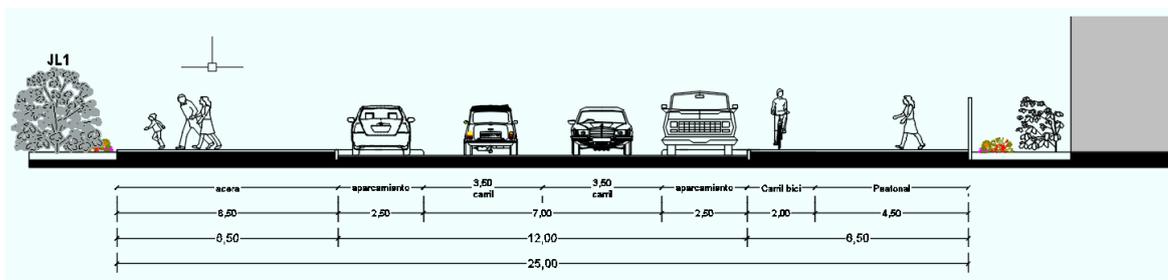
**d).** La zona de dotaciones y equipamientos se materializa en sendos recintos para uso comercial (CB-1 y CB-2). El recinto CB-1 para restauración o pequeño comercio (máx DOS plantas) y el recinto CB-2 exclusivamente para ubicación de restaurante (máx UNA planta).

**e).** El trazado y características de la red de comunicaciones se realizará conforme a la ordenación, con calzadas, aceras y peatonales, previsión de aparcamientos, así como la realización de un carril bici según trazado que recorre los dos sectores.

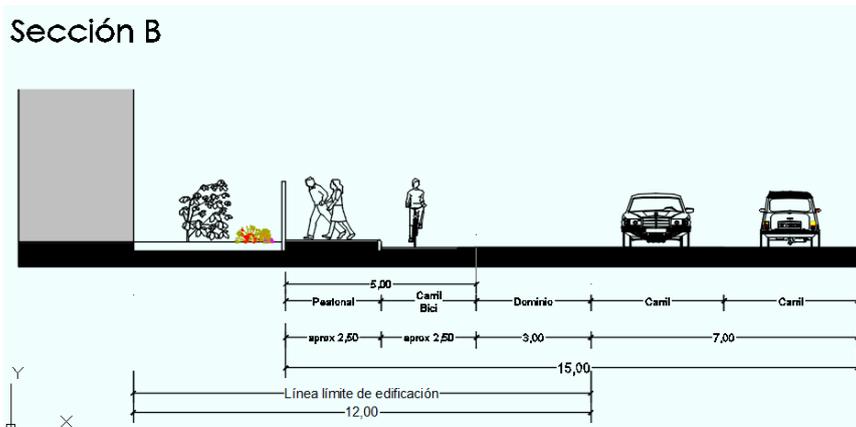
**f).** Según las previsiones de la ordenación, se ejecutarán las redes de servicios necesarias para el funcionamiento de las instalaciones alojativas, tanto el desarrollo en el interior de los sectores como la ejecución de las redes necesarias hasta conectar con las instalaciones o sistemas generales. Los centros de servicio, tales como armarios y cuartos técnicos, se realizarán enterrados bajo el suelo de dominio público de viario o espacios libres.

**g).** Sistema viario y redes de servicios:

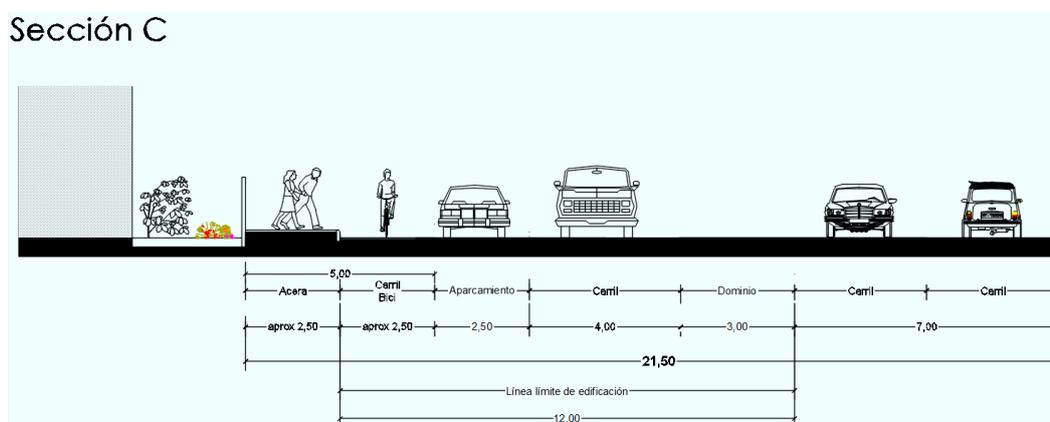
1. El sistema viario de los sectores S1 y S2 queda ordenado conforme expresa el plano de ordenación correspondiente. Un viario de articulación con la trama de Puerto de Naos, con sección de 25 m de ancho, calzada de 7 m, aparcamientos en línea en ambos lados y un carril bici integrado en una de las aceras, de acuerdo a la siguiente sección característica:



La zona de contacto de las actuaciones con la carretera LP-213 dispone de un carril bici, de 2 m de ancho, anexo a la calzada de la carretera, manteniendo en la medida de lo posible los muros de piedra y cortavientos, por el interior de los mismos se dispone una senda peatonal de 2,5 m, la cual linda con el dominio privado de las actuaciones. Conforme a la siguiente sección característica:



Asimismo, se disponen tres zonas de servicio, donde se ha incorporado una línea de aparcamientos (2,5 m), un carril rodado (4 m) y la acera (2,5 m). Conforme a la siguiente sección característica:



Los proyectos de urbanización concretarán la geometría de las vías en función de las secciones totales de las mismas, ajustando las secciones de acera, carril bici y aparcamientos a las Instrucciones sobre vías y carreteras.

El Paseo Litoral se define en la ordenación a modo de corredor donde se ha de encajar propiamente la zona pavimentada del paseo, con ancho mayor de 3 m, quedando el resto como espacio ajardinado o de mantenimiento de la naturalidad del cantil. Un diseño orgánico que será resuelto por el proyecto de urbanización, con estricto respeto a las zonas naturales del borde costero, integrando elementos vegetales exclusivos de ese hábitat salino; con pavimentación adecuada a las condiciones de exterior; puntos bajos de iluminación empotrada reforzada; y elementos de protección que podrán ser de madera o acero, en todo caso será preferible muretes o similar realizados en piedra.

Se ha previsto una articulación del paseo con la carretera a través de cinco peatonales, de los que cuatro están constituidos por el mismo viario de servicio actual de fincas, que dispone de sección transversal mayor de 4 m, en todo caso se rectificará puntualmente el tramo de sección que no alcanzara tal ancho. Un peatonal se diseña de nueva traza con 10 m de ancho. Este sistema permitirá el acceso rodado de servicio, por lo que se realizará con capacidad portante para tal función.

2. Las redes de servicios abarcan las correspondientes a electricidad, telecomunicaciones, agua potable, agua de riego, saneamiento y depuración. En todos los casos las redes tienen doble naturaleza: la parte de red que deberá conectar la urbanización con el correspondiente sistema general y propiamente el sistema local que resolverá las conexiones a cada parcela. Los proyectos de urbanización, proyectos de ejecución de sistemas y otros específicos, resolverán las cuestiones técnicas precisas para las distintas necesidades y ubicación.

**Red de saneamiento y depuración:** A través del sistema viario local se diseña la red de alcantarillado, planteada como sistema separativo, con diversos puntos de recogida pluvial y enganches en cada parcela, por gravedad discurre hasta la EDAR dispuesta en cada unidad de actuación, desde donde se impulsa a la red general dispuesta a lo largo de la carretera hasta la EBAR de Puerto de Naos. Se ubicarán fuera de los primeros 20 m de la servidumbre de protección de costas.

Se estará a la solución técnica que indique el Ayuntamiento, y en su caso el Consejo Insular de Aguas.

La recogida de aguas pluviales se realiza mediante imbornales dispuestos en el viario rodado VL-PN1 y VL-PN2, discurriendo por gravedad hasta la EBAR próxima, dándole el tratamiento y vertido que proceda.

**Red de agua:** El abastecimiento está diseñado como sistema ramificado que parte desde la red general existente a lo largo de la carretera, estableciendo distintos

puntos de toma según las parcelas y zonas, que partirán de las cámaras de registro existentes.

El sistema general de abastecimiento lo constituye esa canalización existente a lo largo de la carretera, en tubería FD 150 mm, que es sección suficiente para las demandas previsibles.

La demanda de las actuaciones a implantar se resuelve con redes terciarias que conectan con esa canalización general a las tres cámaras existentes (3-4-5). Se realizarán con tubería de polietileno o fundición dúctil y diámetros según necesidades, conforme dispongan los proyectos de urbanización.

Se plantea una red de riego en toda la urbanización para los jardines públicos y necesidades privadas, utilizando las aguas depuradas de la propia urbanización, en su caso, de la red que provenga de la depuradora general. De forma complementaria se podrá utilizar el agua de riego agrícola conectando con la red existente en la zona.

En cualquier caso, se establece la exigencia de depurar y reutilizar las aguas residuales de las instalaciones alojativas, para el riego del espacio urbanizado.

**Red eléctrica y alumbrado público:** La acometida y distribución de la red estará de acuerdo a lo que establezca las directrices de la compañía suministradora, realizada desde la línea de alta tensión que llega al núcleo de Puerto de Naos, desde donde partirá una línea alta/media tensión como red general que discurre a lo largo de la carretera y da servicio a cada actuación.

El alumbrado de vías rodadas se realizará sobre columna, para el resto se prevé la utilización de puntos de alumbrado tipo baliza empotradas y sobre poste, adecuadamente dispuestos marcando los senderos peatonales. Todas las luminarias cumplirán la Ley del Cielo conforme disponga el órgano de control del IAC.

**Red de telecomunicaciones:** La acometida de las actuaciones se realizará a una canalización que discurre a lo largo de la carretera desde la red llega al núcleo de Puerto de Naos.

De conformidad con las exigencias actuales en materia de telecomunicaciones, se ha de disponer en cada urbanización la infraestructura necesaria para posibilitar que las edificaciones tengan acceso a los distintos servicios, Telefonía Disponible al Público y Red Digital de Servicios Integrados (TB+RDSI), Telecomunicaciones por cable (TLCA), y Radiodifusión y Televisión (RTV).

## **Art. 12           CONDICIONES URBANÍSTICAS Y DE EQUIPAMIENTO**

### **1.       Conceptos y parámetros:**

#### **a).     Edificabilidad y aprovechamiento.**

Según las fichas correspondientes dispuestas como anexo a esta Normativa.

**b). Tipología edificatoria.**

Con carácter general, todas las edificaciones a desarrollar en estos suelos urbanizables, responderán a la tipología de edificación abierta.

**c).** Los conceptos definidos en el planeamiento urbanístico serán empleados en el desarrollo de los sectores, con las siguientes particularidades:

1. Respecto de la medición de la superficie construida: no computará como superficie construida las terrazas abiertas limitadas lateralmente por elementos divisorios, siempre que la distancia entre estos sea mayor de 7,00 metros, a su vez en una profundidad de hasta 2,50 metros.

Formará parte de la superficie construida los espacios exteriores techados con instalaciones de uso permanente, tales como restaurantes, bares, barbacoas, y otros servicios.

2. Ocupación máxima. En las áreas de movimiento definidas o resultantes de la aplicación de retranqueos, limitación de Costas y limitación de Carreteras; se desarrollará la edificación en libre disposición. La ocupación será consecuencia de la superficie edificable y del diseño, sin que resulte un parámetro que necesite explícita regulación.

La proyección sobre el plano horizontal de la parcela de todos los elementos o cuerpos más sobresalientes de la edificación, determinará la ocupación, que tendrán que estar dentro del porcentaje permitido o del área de movimiento especificada.

3. Parcela mínima. Está determinada por la ordenación, constituyendo cada zona o área urbanística diferenciada, una única parcela, que será el recinto soporte de los usos y edificabilidad establecida.

No obstante, se admite la parcelación urbanística para las áreas denominadas: TUR\_3 en S2-UA1 y TUR\_6 en S2-UA3. En estos casos se cumplirá con las siguientes condiciones:

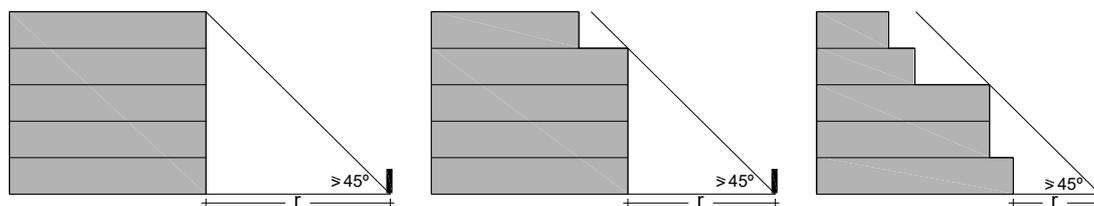
La finca matriz y la segregada tendrán una superficie mayor de 15.000 metros cuadrados. En ningún caso la suma de plazas será mayor que las plazas correspondientes a la zona original antes de la segregación.

La parcela segregada cumplirá con todos los parámetros urbanísticos aplicables a la finca matriz.

4. Retranqueos. Sin perjuicio de la aplicación de líneas límite especificadas, los retranqueos a vía o linderos serán como mínimo de 3,00 mts. Se podrá ocupar con sótanos los espacios libres de las parcelas, no así los espacios fuera de las áreas de movimiento.

En todo caso, las edificaciones se situarán, como mínimo, respecto de los linderos de la parcela, a una distancia que será equivalente a su altura, medida ésta en ese punto de la fachada respecto del terreno exterior urbanizado. En cualquier caso el retranqueo (r) resultará de la intersección de un plano a 45° con la horizontal y que pase por los cuerpos más salientes, incluido terrazas, resultando que toda la

edificación se mantendrá por debajo de dicho plano, tal como figura en los siguientes esquemas:



#### 5. Altura de la edificación y número de plantas:

**Se** establece el número máximo de plantas y consecuentemente la altura límite en metros, para las edificaciones a situar en cada parcela, según se señala en el siguiente cuadro:

SECTOR	UNIDAD	PARCELA		PLANTAS
	ACTUACIÓN	clave	superficie	
<b>S1</b>	S1-UA1	TUR_1	34.183,51	<b>5</b>
<b>S2</b>	S2-UA1	TUR_2	9.618,92	<b>4</b>
		CB-1	3.146,89	<b>2</b>
		TUR_3	42.934,79	<b>5</b>
	S2-UA2	TUR_4	19.360,55	<b>5</b>
	S2-UA3	TUR_5	12.526,70	<b>4</b>
		TUR_6	38.424,24	<b>5</b>
		CB-2	3.510,89	<b>1</b>
TUR_7		1.782,42	<b>1</b>	

La altura de CINCO plantas equivale a un máximo de 20 metros.

La altura de CUATRO plantas equivale a un máximo de 16,50 metros.

La altura de DOS plantas equivale a un máximo de 9,50 metros.

La altura de UNA planta equivale a un máximo de 4,50 metros.

La altura se medirá en cada fachada respecto del terreno exterior urbanizado, hasta la cara superior del forjado techo o línea de arranque de faldones inclinados.

#### 6. Cerramientos.

Los elementos de cerramiento realizados en el límite del dominio privado, tendrán como máximo 2,00 metros de altura sobre el terreno o rasante de vía, realizándose a base de elementos metálicos con transparencia. No se admitirán los vallados con malla plástica o metálica, tampoco las celosías con elementos prefabricados de mortero o cerámicos. No obstante, se permite el mantenimiento y la reposición de muros cortavientos característicos del lugar. Dentro de esa altura se podrá realizar

un murete hasta 1,00 m de altura como soporte del vallado, en mampostería a cara vista.

Las paredes constitutivas de los banales o aterrazamientos no se incluyen en las alturas descritas.

### 7. Arquitectura.

Las edificaciones estarán de acuerdo a las condiciones del entorno agrario, natural y marino. La arquitectura será de libre disposición, pero con utilización preferente de acabados en colores expresivos de ese entorno, como blancos, grises, azules o verdes, tanto en paramentos como carpinterías. Las cubiertas, que no constituyan acristalamientos, textiles, o similar, serán planas con tratamiento de acabado, que hasta dos plantas se ajardinarán en su totalidad. En cualquier caso, las cubiertas serán el soporte de sólo los elementos de las instalaciones de necesaria ubicación, pero se ejecutarán evitando que se visualicen desde las perspectivas de los ejes viarios, con preferencia en las cubiertas superiores. La necesidad de espacio superficial importante para la ubicación de paneles de captación solar, impone elegir la mejor alternativa ambiental para su implantación, bien a nivel de parcela o en las cubiertas.

## 2. Equipamientos mínimos para las parcelas de uso turístico:

Será de aplicación la reglamentación específica en materia turística, en todo caso se cumplirá con lo siguiente:

- a). Aparcamiento privado de turismos en una proporción de una plaza por cada tres unidades alojativas, que se ubicarán en la parcela bajo rasante del terreno, en situación de sótano.
- b). Una o más piscinas cuyas condiciones mínimas totales deberán ser de un metro cuadrado de lámina de agua por plaza alojativa.
- c). Zona de terrazas destinadas a solárium, en una proporción de tres metros cuadrados por plaza alojativa.
- d). La parte del solar no ocupada por la edificación, aparcamiento, accesos y demás equipamientos, deberá destinarse a zona verde ajardinada y a instalaciones deportivas o recreativas de uso común de los clientes, cumpliendo como mínimo los parámetros siguientes: Siete metros cuadrados por plaza alojativa con destino a jardines. Dos metros cuadrados por plaza alojativa para zonas deportivas. El ajardinamiento se hará con las condiciones previstas de tratamiento vegetal, dejando en lo posible los cultivares de plataneras.

## 3. Otras condiciones

- a). El riego de los jardines y zonas verdes se realizará preferentemente con aguas reutilizadas con aptitud para este fin.
- b). Para cada establecimiento se dispondrá de depósito de acumulación para agua potable con una capacidad mínima de 300 litros por plaza alojativa.

- c). Los ascensores deberán comunicar todas las plantas de la edificación, en su caso desde el subsuelo donde se ubiquen los aparcamientos.

## **TÍTULO SEGUNDO**

### **Art. 13 OBLIGACIONES DE LAS INICIATIVAS**

#### **1. Gastos de urbanización:**

La totalidad de los gastos de gestión, ejecución y urbanización serán a cargo de los propietarios de terrenos incluidos en la unidad de actuación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 207 de la Ley 4/2017. Se entienden como gastos de ejecución de planeamiento los necesarios para la correcta y total ejecución de la urbanización, que, en todo caso, incluirá los relativos a las infraestructuras y a los de las obras de urbanización y ajardinamiento de viales y espacios libres públicos, así como la repercusión a las entidades o empresas concesionarias o suministradoras, de los gastos de primera instalación y mantenimiento de los servicios de energía eléctrica, telecomunicaciones, abastecimiento de agua y saneamiento, conforme a su reglamentación específica.

Los conceptos de gastos de gestión y ejecución, que como mínimo han de afrontar los propietarios, se relacionan en el artículo 38 del RGEP.

#### **2. Otras cargas:**

Asimismo, constituirán cargas de los sectores la ejecución de los servicios urbanísticos e infraestructuras necesarias para la conexión material con las redes e infraestructuras generales exteriores, en particular:

- a). Red de saneamiento y/o de impulsión para conectar los sectores con la nueva EBAR de Puerto de Naos.
- b). De conformidad con las compañías suministradoras, se asumirán las canalizaciones para telecomunicaciones y electricidad desde el punto de enganche en el núcleo de Puerto de Naos.
- c). Todas estas redes se canalizarán de forma subterránea a lo largo de la carretera LP-213, con el trazado y conexiones con las unidades de actuación que se especifican en los planos de ordenación, y conforme a los proyectos técnicos específicos que las desarrollen.
- d). Se resolverá, con el debido acondicionamiento, el encuentro de las urbanizaciones con la carretera LP-213.
- e). En todos los casos, las infraestructuras y redes de servicios necesarios para el funcionamiento de las actuaciones turísticas, deberán estar resueltas con cargo al promotor, con carácter previo a la correspondiente licencia urbanística para la ejecución de las obras de edificación; sin perjuicio de la posibilidad de simultanear la urbanización y la edificación, con las debidas garantías que el Ayuntamiento considere oportuno establecer.

f). También se resolverá con cargo al promotor, el Paseo Litoral definido por el borde costero en el tramo lindante con la actuación.

### 3. Requerimientos de la Ley de Costas y su Reglamento

Con carácter general se cumplirá lo dispuesto en la legislación sobre costas y que tenga incidencia sobre el espacio litoral que forma parte de esta ordenación, toda vez que parte del área que se ordena está afectada por la servidumbre de protección, estando totalmente dentro de la zona de influencia de 500 m. En particular se tiene:

Exigir el máximo cuidado en las respuestas morfológicas, evitando barreras edificadas formando apantallamientos, con especial cuidado en la percepción desde la vía de acceso LP-213, de conformidad con la exigencia del artículo 30 de la Ley de Costas y artículo 58 de Reglamento.

Que en las parcelas turísticas TUR\_1 a TUR\_6, las edificaciones correspondientes al uso de alojamiento turístico se sitúen fuera de la servidumbre de protección de costas, conforme a las líneas establecidas en los planos de ordenación, en cualquier caso, a las líneas definidas en los planos del deslinde del dominio público marítimo terrestre.

Que los usos y construcciones que se prevean situar en zona de protección, estarán a lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley de Costas, con la pertinente autorización de la Comunidad Autónoma.

Que las construcciones ubicadas en la parcela TUR\_7, de uso de alojamiento turístico, que constituye situación preexistente, se han de valorar conforme el tratamiento jurídico previsto en la Disposición Transitoria Cuarta de la Ley de Costas. La parcela TUR\_7 pertenece a la unidad de actuación UA3 del sector S2, por tanto su estatuto de permanencia será valorado desde el punto de vista jurídico y económico en la gestión y desarrollo de esos suelos. En todo caso será una parcela de dominio privado sujeta a las prescripciones de la Ley de Costas para los usos y construcciones en servidumbre de protección.

## **Art. 14 INSTRUMENTOS Y PROYECTOS**

### 1. Estudios de detalle

La ordenación pormenorizada de los sectores turísticos dispone de suficiente grado de detalle para poder ser ejecutada, previa realización del correspondiente Proyecto de Urbanización, en todo caso se podrán formular Estudios de Detalle cuando fuere preciso completar o, en su caso, adaptar determinaciones establecidas en la ordenación.

Su contenido tendrá por finalidad prever o reajustar, según los casos, el señalamiento de alineaciones y rasantes, asimismo podría establecer la ordenación de volúmenes de acuerdo con las especificaciones del planeamiento.

Se mantendrán las determinaciones del planeamiento, sin alterar el uso ni el aprovechamiento que corresponde a los terrenos comprendidos en el ámbito del estudio de

detalle. En ningún caso podrán ocasionar perjuicio ni alterar las condiciones de la ordenación de los predios colindantes.

No se podrán establecer nuevas determinaciones urbanísticas, reducir las superficies destinadas a viales o espacios libres, ni proponer la apertura de vías de uso público que no estén previstas en la ordenación.

En cualquier caso se estará a lo dispuesto en el artículo 150 de la LSENC. Se consideran unidades urbanas equivalentes, susceptibles de ser el ámbito de un estudio de detalle, cada una de las parcelas con uso turístico previstas en la ordenación del IPSTL.

## **2. Proyectos de urbanización**

Con la finalidad de llevar a la práctica las determinaciones de la ordenación pormenorizada, se redactará un Proyecto de Urbanización por cada Unidad de Actuación, pudiendo realizarse también de forma conjunta para varias unidades.

El Proyecto de Urbanización no podrá modificar las previsiones de la ordenación, establecidas en el IPSTL, sin perjuicio de que puedan efectuarse las adaptaciones exigidas por la ejecución material de las obras.

Comprenderá la totalidad de las obras de urbanización del área que desarrolle, con las distintas redes de servicios definidas en la ordenación pormenorizada.

En el desarrollo de ambos sectores S1 y S2, no se podrá establecer diferencias entre materiales y soluciones técnicas que ocasionen percepciones distintas y quiebren la homogeneidad pretendida para toda el área.

El Ayuntamiento coordinará la realización de los proyectos de urbanización de forma que las determinaciones resulten coherentes y uniformes entre las distintas actuaciones.

Los Proyectos de Urbanización, en su caso los Proyectos de Ejecución de Sistemas, podrán abarcar las obras correspondientes a los servicios y redes generales que deban ser necesarias para la actuación, acreditando que pueden atender los servicios urbanísticos previstos.

Estarán de acuerdo con lo especificado en la normativa técnica de aplicación, en particular se ajustará a las siguientes especificaciones:

**a).** Como medida de carácter ambiental, no se admitirá ningún tipo incursión sobre el cantil costero: obras, instalaciones, vertidos, etc, de carácter temporal o permanente. Así que tanto el diseño como la ejecución del paseo litoral y demás obras de borde, se realizarán con esmero y cuidado para mantener, y en su caso potenciar, las condiciones de naturalidad de ese borde costero.

El paseo de borde se integrará de forma orgánica con el litoral, en general con abundantes espacios para el ajardinamiento, discurriendo a través del corredor previsto en la ordenación.

Se utilizarán muros de mampostería vista para todo tipo de muros y en general para la definición de espacios en la urbanización.

**b).** Los materiales de pavimentación estarán en función del carácter de las vías, cuyo espesor y naturaleza cumplirá los mínimos de resistencia mecánica que garanticen su aptitud funcional.

El pavimento debe construirse sobre una explanación convenientemente consolidada, evitando las zonas de vertedero y los terrenos arcillosos. Será obligatoria la adecuada compactación de los terraplenes hasta alcanzar el 90 por ciento del Proctor Modificado.

Para las calzadas de tráfico rodado se utilizarán firmes flexibles para tráfico medio, con mezcla bituminosa en caliente; también firmes de hormigón y otros de condición técnica contrastada.

Los pavimentos de las vías peatonales serán de tipo continuo, no asfáltico, de hormigón, o también adoquinado; no se emplearán baldosas. Tendrá adecuado acabado de textura y color, con capacidad portante para vehículos de servicio.

**c).** El dimensionado de calzadas y aceras se ajustará a las secciones planteadas en la ordenación y referenciadas en los planos de ordenación. El proyecto de urbanización mantendrá los anchos transversales previstos y el concepto funcional establecido, no obstante podrá realizar ajustes dimensionales entre calzadas y aceras, colocar alcorques y demás aspectos del diseño final que redunde en mejorar la funcionalidad de la vía y el paisaje urbano.

El sistema de peatonales de articulación entre la carretera LP-213 y el paseo litoral, utilizará en parte los carriles plataneros existentes, según se expresa en los planos de ordenación, donde se concreta su definición geométrica. En todo caso se rectificarán los muros de piedra si existiesen situaciones de un ancho menor de cuatro metros (4 m).

**d).** Las aceras se realizarán sobre base de hormigón empleándose baldosas, adoquinados, o pavimentos continuos, en ningún caso de tipo asfáltico.

Las aceras y peatonales tendrán acabados con calidad contrastada, cumpliendo los aspectos técnicos requeridos para la función establecida.

**e).** Los espacios libres resultantes, tanto públicos como privados, y que no comprendan zonas pavimentadas, paseos, calles, plazas, sendas, aceras, aparcamientos, etc., o zonas deportivas, se tratarán con el carácter de parques y jardines, con zonas de plantaciones de arbolado y zonas libres de descanso, esparcimiento y juego de niños.

Las plantaciones de arbolado se efectuarán en las zonas previstas, en otro caso habrá de evitarse que las plantaciones disminuyan la eficacia del alumbrado público.

Las zonas de plantación de jardines serán de libre disposición en cuanto a su traza, especies y tamaño de los mismos, salvo lo dispuesto expresamente en la ordenación en cuanto a la implantación de elementos de la flora autóctona y otras determinaciones de orden paisajístico.

Específicamente las zonas verdes públicas se ajardinarán exclusivamente con especies nativas originarias y con simientes cultivadas en la isla. En cualquier caso se implantarán las identificadas como propias de los ambientes costeros de la zona oeste insular,

comunidades halófilas y otras específicas de los acantilados litorales. Específicamente se realizarán cultivares de higuerrillas (*Euphorbia lamarckii*) y del arbusto “jorás” (*Parolinea aridanae*).

Las zonas verdes privadas se conformarán mayormente en cultivares ecológicos de plátanos.

Se eliminarán las especies exóticas o invasoras que tengan presencia en estos espacios.

En las zonas libres o de esparcimiento, no plantadas, se tratará debidamente la superficie del suelo enarenando o compactando el terreno en evitación de que se produzcan zonas de barro y polvo, admitiéndose zonas con pavimentación adecuada para el tránsito peatonal y la evacuación de las aguas pluviales. Se preverá mobiliario urbano adecuado a la funcionalidad del espacio y de las zonas de tránsito.

**f).** El proyecto de urbanización justificará los cálculos precisos para las redes de servicios, empleando materiales admitidos por la normativa y con las debidas garantías de calidad. Se desarrollarán conforme se ha especificado en los planos de ordenación, con trazados ordenados en base a un diseño global. Se justificará técnica o económicamente otras soluciones distintas a las recogidas en la normativa, en todo caso, siempre con prestaciones equivalentes.

**g).** No se emplearán tapas o registros que dispongan de holguras y puedan ocasionar ruidos debidos al tránsito peatonal o rodado. En cualquier caso, estarán perfectamente ordenadas en disposición y alineación, evitando una percepción caótica sin orden en su ubicación.

**h).** La red de saneamiento se resolverá mediante sistema separativo, preferentemente con tubos de PVC, con pendientes mínimas en los ramales iniciales del uno por ciento y en los demás se determinará de acuerdo con los caudales para que las velocidades mínimas no descendan de 0,50 metros por segundo.

Se tendrán en cuenta las especificaciones de la norma NTE-ISA, Alcantarillado.

Hasta tanto no se ejecute nueva EDAR para las necesidades del litoral, se exigirá el sistema de depuración individual planteado en la presente ordenación, sin perjuicio de que la capacidad de la actual EDAR de Puerto de Naos admita acoger alguna nueva actuación de las planteadas.

**i).** La red de abastecimiento de agua se dimensionará en función de su utilización, como abastecimiento de agua potable e instalación de bocas de incendio, tal que la presión estática en cualquier punto de la red de distribución no sea superior a 60 m c.d.a.

Las conducciones se realizarán en tubería de fundición dúctil o de polietileno.

Se colocarán tomas para incendio de 45 mm, en arquetas sobre la acera y conectadas a la red, en los puntos especificados.

Se adoptará como caudal mínimo de cálculo, 150 litros por plaza alojativa y día.

Se tendrán en cuenta las especificaciones de la norma NTE-IFA, Abastecimiento.

El sistema de abastecimiento comprenderá la previsión de depósito acumulador en parcela para cada actuación.

**j).** La red de distribución de energía eléctrica se hará según lo previsto en el vigente Reglamento de Baja Tensión. Se realizará mediante canalización enterrada a una profundidad mayor de 60 cm.

**k).** El alumbrado exterior se calculará para una iluminación mínima sobre calzada de 4 lux.; utilizándose la luminaria más adecuada según su ubicación y funcionalidad. Cumplirá con lo especificado en la Ley 31/1988, de 31 de octubre, sobre Protección de la Calidad Astronómica de los Observatorios del Instituto de Astrofísica de Canarias, con luminarias homologadas a tales efectos.

**l).** La red de telecomunicaciones se realizará de conformidad con las exigencias actuales en la materia, se ha de disponer en cada urbanización la infraestructura necesaria para posibilitar que las edificaciones tengan acceso a los distintos servicios, Telefonía Disponible al Público y Red Digital de Servicios Integrados (TB+RDSI), Telecomunicaciones por cable (TLCA), y Radiodifusión y Televisión (RTV).

En cualquier caso, se realizará acometida desde el núcleo de Puerto de Naos, de acuerdo a las directrices de la compañía suministradora.

**II).** Alteraciones de las previsiones establecidas en la ordenación pormenorizada:

Los espacios funcionales del viario: calzadas, aceras, aparcamientos y carril bici, podrán justificadamente ser modificados por el correspondiente proyecto de urbanización, sin alterar la concepción general del sistema.

Asimismo, también podrán ser alteradas justificadamente las referencias técnicas establecidas para las redes de servicios, porque tienen carácter meramente indicativo; en cualquier caso dispondrán de una prestación equivalente

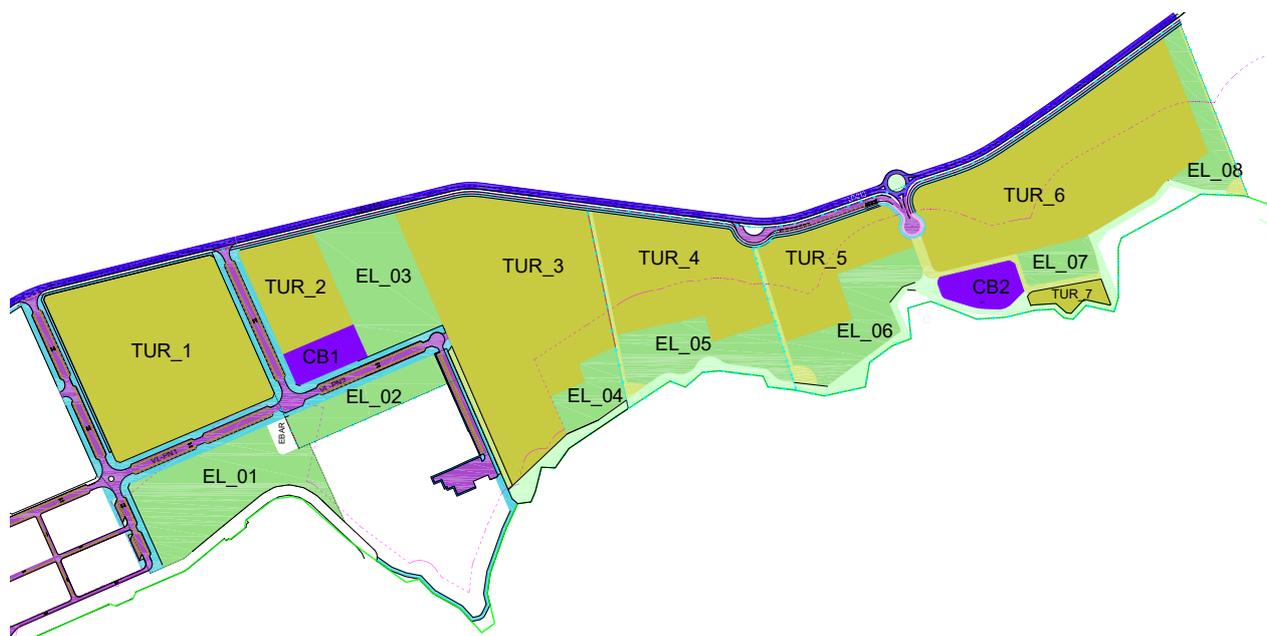
## **ANEXO NORMATIVO**

### **FICHAS DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA**

De forma detallada se relacionan, en el siguiente anexo, los parámetros urbanísticos de las unidades de actuación que se ordenan en el presente IPST, formando parte de la normativa urbanística.

## SUELO URBANIZABLE ORDENADO TURÍSTICO

### SECTORES S1 – S2



Los parámetros urbanísticos de los sectores S1 – S2, se recogen en el siguiente cuadro:

A2	SUELO URBANIZABLE S1		SUPERFICIES		INTENSIDADES		COEFICIENTES PONDERACIÓN			APROVECHAMIENTO		PLAZAS
	ORDENADO TURÍSTICO		62.525,380		M²edif/M²suelo		uso sector			HOMOGENEIZADO		
	Sector: S-norte - PUERTO DE NAOS		61.701,980		0,4940					52.007,828		568
	superficie lucrativa		34.183,510		< 1,2 m²/m²					unidades de aprovechamiento		m² edif/plaza
	ÁREAS DIFERENCIADAS zonas						Ku Ks KH					53,66
	TUR_01		34.183,510		0,8917		1,750 0,975 1,706			52.007,828		
	EL_01		15.264,760									
	Viario LP 213											
	Viario Local VL-PN1		12.253,710									
	sistema general EBAR		823,40									
	reserva dotacional 0,5 m²s/m²edif		0,501							EDIFICABILIDAD BRUTA M²edif/M²suelo		m² suelo/plaza
	espacios libres 0,3 m²s/m²edif		0,501							EDIFICABILIDAD NETA M²edif/M²suelo		60,18
										APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO GLOBAL uda/M²		
										APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO MEDIO uda/M²		
										1,5214		
										0,8318		
	SUELO URBANIZABLE S2		SUPERFICIES		INTENSIDADES		COEFICIENTES PONDERACIÓN			APROVECHAMIENTO		PLAZAS
	ORDENADO TURÍSTICO		215.943,04		M²edif/M²suelo		uso sector			HOMOGENEIZADO		
	Sector: S-sur - LAS MONJAS		131.305,40		0,5055					180.324,345		2036
	superficie lucrativa		131.305,40		< 1,2 m²/m²					unidades de aprovechamiento		m² edif/plaza
	ÁREAS DIFERENCIADAS zonas						Ku Ks KH					53,61
	T turístico		100.719,58		0,929		1,750			1,706		159.691,008
	T turístico		22.145,62		0,600		1,400			0,975 1,365		18.137,263
	T villas existentes		1.782,42		0,000		1,625			1,584		0,000
	Equipo Comercial		6.657,78		0,342		1,125			1,097		2.496,074
	Espacios libres		48.175,95									m² suelo/plaza
	Sistema viario, Paseo Litoral, otros...		36.461,69									61,22
	reserva dotacional 0,5 m²s/m²edif		0,502							EDIFICABILIDAD BRUTA M²edif/M²suelo		
	espacios libres 0,3 m²s/m²edif		0,441							EDIFICABILIDAD NETA M²edif/M²suelo		
										APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO GLOBAL uda/M²		
										APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO MEDIO uda/M²		
										1,3733		
										0,8351		

## UNIDADES DE ACTUACIÓN EN SECTOR S2

SUELO URBANIZABLE	S2	SUPERFICIES	INTENSIDADES	M <sup>2</sup> edificables	COEFICIENTES PONDERACIÓN			APROVECHAMIENTO HOMOGENEIZADO	PLAZAS
unidad de actuación	UA1	93.160,88	M <sup>2</sup> edif/M <sup>2</sup> suelo 0,540	50.279,587	uso	sector	82.861,253	870	
superficie lucrativa		55.700,60	< 1,2 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		Ku	Ks	K <sub>H</sub>	unidades de aprovechamiento	m <sup>2</sup> edif/plaza 57,79
ÁREAS DIFERENCIADAS zonas									
TUR_3		42.934,79	1,000	42.934,790	1,750		1,706	73.257,485	
TUR_2		9.618,92	0,600	5.771,352	1,400	0,975	1,365	7.877,895	
CB-1 Comercial	⇒	3.146,89	0,500	1.573,445	1,125		1,097	1.725,872	m <sup>2</sup> suelo/plaza 60,41
Espacios libres EL_2, EL_3, EL_4	⇒	22.757,32							
Dotaciones								EDIFICABILIDAD BRUTA M <sup>2</sup> edif/M <sup>2</sup> suelo 0,5397	
Viario Local VL-PN2		12.560,35						EDIFICABILIDAD NETA M <sup>2</sup> edif/M <sup>2</sup> suelo 0,9027	bruto/plaza 107,08
Paseo litoral		1.161,64							
Viario local peatonal		980,97							
reserva dotacional		0,515						APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO GLOBAL uda/M <sup>2</sup> 1,4876	
espacios libres		0,453						APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO MEDIO uda/M <sup>2</sup> 0,8894	

SUELO URBANIZABLE	S2	SUPERFICIES	INTENSIDADES	M <sup>2</sup> edificables	COEFICIENTES PONDERACIÓN			APROVECHAMIENTO HOMOGENEIZADO	PLAZAS
unidad de actuación	UA2	32.320,50	M <sup>2</sup> edif/M <sup>2</sup> suelo 0,521	16.843,679	uso	sector	28.739,526	318	
superficie lucrativa		19.360,55	< 1,2 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		Ku	Ks	K <sub>H</sub>	unidades de aprovechamiento	m <sup>2</sup> edif/plaza 52,97
ÁREAS DIFERENCIADAS zonas									
TUR_4		19.360,55	0,870	16.843,679	1,750		1,706	28.739,526	
				0,000	1,400	0,975	1,365	0,000	
				0,000	1,250		1,219	0,000	m <sup>2</sup> suelo/plaza 60,88
Espacios libres EL_5	⇒	8.297,81							
Viario local		1.645,97						EDIFICABILIDAD BRUTA M <sup>2</sup> edif/M <sup>2</sup> suelo 0,5211	
Viario local: peatonal		1.013,47						EDIFICABILIDAD NETA M <sup>2</sup> edif/M <sup>2</sup> suelo 0,8700	bruto/plaza 101,64
Paseo litoral		2.002,70							
reserva dotacional		0,493						APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO GLOBAL uda/M <sup>2</sup> 1,4844	
espacios libres		0,493						APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO MEDIO uda/M <sup>2</sup> 0,8892	

SUELO URBANIZABLE	S2	SUPERFICIES	INTENSIDADES	M <sup>2</sup> edificables	COEFICIENTES PONDERACIÓN			APROVECHAMIENTO HOMOGENEIZADO	PLAZAS
unidad de actuación	UA3	90.461,66	M <sup>2</sup> edif/M <sup>2</sup> suelo 0,465	42.031,529	uso	sector	70.007,234	848	
superficie lucrativa		56.244,25	< 1,2 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		Ku	Ks	K <sub>H</sub>	unidades de aprovechamiento	m <sup>2</sup> edif/plaza 48,74
ÁREAS DIFERENCIADAS zonas									
TUR_6		38.424,24	0,880	33.813,331	1,750		1,706	57.693,996	
TUR_5		12.526,70	0,600	7.516,020	1,400	0,975	1,365	10.259,367	
CB-2 Comercial singular	⇒	3.510,89	0,200	702,178	3,000		2,925	2.053,871	m <sup>2</sup> suelo/plaza 60,08
TB-A3 villas existentes		1.782,42		0,000	1,625		1,584	0,000	
Espacios libres EL_6, EL_7, EL_8	⇒	17.120,82							
Residuales: litoral		3.491,11						EDIFICABILIDAD BRUTA M <sup>2</sup> edif/M <sup>2</sup> suelo 0,4646	
Sistema viario		7.808,59						EDIFICABILIDAD NETA M <sup>2</sup> edif/M <sup>2</sup> suelo 0,7473	bruto/plaza 106,68
Paseo litoral		5.796,89							
reserva dotacional		0,491						APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO GLOBAL uda/M <sup>2</sup> 1,2447	
espacios libres		0,407						APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO MEDIO uda/M <sup>2</sup> 0,7739	

LÍMITE ORIENTATIVO DE PLAZAS SEGÚN LA ORDENACIÓN

SECTORES S1 – S2: LÍMITE TOTAL DE PLAZAS ALOJATIVAS **2.604**

## IV. PLANOS

En este Tomo II referido a los Documentos de Ordenación, se integran los PLANOS DE ORDENACIÓN, relacionados a continuación:

### PLANOS DE ORDENACIÓN (P)

Reflejan la ordenación detallada de la alternativa elegida:

P.1	SECTORES DE ACTUACIÓN: S1 - S2 UNIDADES DE GESTIÓN
P.2	SISTEMA PLANIFICADO USOS Y TIPOLOGÍAS
P.3	SISTEMA PLANIFICADO VIARIO
P.4	SISTEMA PLANIFICADO RED DE AGUA Y SANEAMIENTO
P.5	SISTEMA PLANIFICADO RED DE ALUMBRADO Y TELECOMUNICACIONES