

informe de sostenibilidad ambiental







0. INTRODUCCIÓN.....	1
1. ESBOZO DEL CONTENIDO DEL PLAN Y OBJETIVOS PRINCIPALES.....	3
1.1 Descripción del objeto y ámbito territorial, con expresión de la línea del deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre. Alcance temporal del Plan. Fases de ejecución del Plan.....	3
1.2 Exposición de los objetivos específicos del Plan. Coherencia con otros planes promovidos por la administración general del Estado.....	4
1.3 Objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el Plan, y la manera en que se han tenido en cuenta durante su elaboración.....	9
2. RELACIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS CONEXOS.....	15
2.1 Análisis de la coherencia del Plan con los objetivos de desarrollo sostenible expresados en las Directrices de Ordenación, los Planes Insulares, los Planes Territoriales y los Planes Generales, así como los Planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos, los Planes de Gestión de las Zonas Especiales de Conservación (ZEC), así como cualesquiera otros planes de gestión o conservación de espacios naturales.....	15
2.2 Determinaciones de otros planes con incidencia en el ámbito de estudio (Planes Sectoriales y Planes de Desarrollo) que puedan generar sinergias y efectos ambientales acumulativos adversos.....	24
3. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO APLICAR EL PLAN.....	25
3.1 Caracterización de las variables ambientales presentes en el ámbito afectado por el Plan.....	25
3.1.1 Geología y geomorfología. Áreas de interés geológico-geomorfológico.....	25
3.1.2 Hidrología.....	25
3.1.3 Condiciones climáticas.....	26
3.1.4 Flora y vegetación. Áreas de interés florístico.....	26
3.1.5 Fauna. Áreas de interés faunístico.....	27
3.1.6 Paisaje.....	28
3.1.7 Patrimonio cultural.....	28
3.1.8 Calidad atmosférica.....	29
3.1.9 Bienestar social.....	29
3.1.10 Áreas protegidas.....	30
3.1.11 Calidad de las aguas.....	32
3.2 Descripción de la alternativa cero o “no intervención”. Probable evolución del sistema, según las tendencias conocidas, en caso de no aplicarse el Plan.....	32
4. CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DE LAS ZONAS QUE PUEDEN VERSE AFECTADAS DE MANERA SIGNIFICATIVA. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL.....	36
4.1 Zonificación del territorio conforme a su calidad para la conservación, limitaciones y capacidad de uso o potencialidades en base a unidades ambientales (diagnóstico descriptivo).....	36
4.1.1 Diagnóstico descriptivo: unidades ambientales.....	36
4.1.2 Diagnóstico de la capacidad de uso.....	38

4.2	Problemática ambiental e impactos preexistentes en el territorio, incluyendo los relacionados con cualquier zona de particular importancia ambiental y especies protegidas, así como los contemplados sobre el litoral, que se tengan en cuenta en la evaluación ambiental que propone la Estrategia Marina	41
4.2.1	<i>Impactos preexistentes</i>	42
4.2.2	<i>Problemática ambiental y aspectos de la misma que motivan la redacción del Plan</i>	43
5.	ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS	45
5.1	Descripción de las alternativas	45
5.1.1	<i>Alternativas de la estrategia en el espacio público</i>	45
5.1.2	<i>Alternativas de la estrategia en el espacio privado</i>	51
5.1.3	<i>Alternativas de la estrategia para la movilidad</i>	53
5.2	Evaluación comparativa de la incidencia ambiental, socioeconómica y urbanística de las diferentes alternativas contempladas.....	58
5.2.1	<i>Evaluación comparativa de la incidencia ambiental</i>	58
5.2.2	<i>Evaluación comparativa de la incidencia socioeconómica</i>	77
5.2.3	<i>Evaluación comparativa de la incidencia urbanística</i>	94
5.3	Justificación de la opción finalmente adoptada y su coherencia con los objetivos y criterios del Plan	107
5.3.1	<i>Selección de la alternativa de la estrategia en el espacio público</i>	108
5.3.2	<i>Selección de la alternativa de la estrategia en el espacio privado</i>	108
5.3.3	<i>Selección de la alternativa de la estrategia para la movilidad</i>	109
5.3.4	<i>Selección de la alternativa adoptada por el Plan de Modernización</i>	110
5.4	Dificultades, deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida, o de realizar la evaluación de las alternativas.....	113
6.	EVALUACIÓN AMBIENTAL	114
6.1	Identificación de las determinaciones del Plan potencialmente generadoras de efectos significativos sobre el medio ambiente.....	114
6.2	Evaluación de los probables efectos significativos sobre el medio ambiente de las determinaciones propuestas	118
6.2.1	<i>Efectos sobre las variables ambientales analizadas</i>	118
6.2.2	<i>Afección a zonas ambientalmente sensibles, tanto periféricas como que formen parte del ámbito de actuación del Plan</i>	122
6.2.3	<i>Incidencia sobre el medio litoral y, en su caso, sobre el medio marino</i>	127
6.2.4	<i>Generación de residuos y posible incremento del consumo de agua y energía, así como de la contaminación, incluyendo la lumínica y acústica</i>	127
6.2.5	<i>Riesgos naturales</i>	135
6.3	Evaluación de los efectos de las propuestas del Plan	136
6.3.1	<i>Estructura de las fichas de evaluación</i>	136
6.3.2	<i>Metodología de evaluación de las variables ambientales</i>	143
6.3.3	<i>Síntesis de los resultados obtenidos</i>	144
6.4	Aspectos cuyo análisis de la incidencia ambiental debe posponerse a las evaluaciones ambientales de los instrumentos de desarrollo o de las actuaciones urbanísticas aisladas vinculadas al Plan.	151
7.	DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES	153
7.1	Medidas correctoras relacionadas con los impactos significativos cuyo objeto sea reducir su probabilidad de ocurrencia	154
7.1.1	<i>Medidas para corregir la problemática detectada en el diagnóstico ambiental</i>	154

7.1.2	Medidas relacionadas con las determinaciones del Plan de Modernización.....	156
7.2	Medidas protectoras que se dirijan a conservar recursos afectados por las determinaciones del Plan según a la evaluación ambiental realizada.....	157
7.2.1	Medidas genéricas de protección ambiental.....	157
7.2.2	Medidas para la topografía del terreno, red hídrica, sustrato y suelo.....	161
7.2.3	Medidas para la vegetación y la fauna.....	163
7.2.4	Medidas para el patrimonio cultural.....	163
7.3	Medidas para mejorar el paisaje urbano, la movilidad y accesibilidad, para integrar los nuevos crecimientos urbanos, equipamientos e infraestructuras en el paisaje a incorporar en el Plan.....	164
7.3.1	Medidas para la mejora del paisaje.....	164
7.3.2	Medidas para la mejora de la movilidad y la accesibilidad.....	168
7.3.3	Medidas para integrar los nuevos crecimientos edificatorios, equipamientos e infraestructuras.....	169
7.4	Medidas correctoras a introducir en los instrumentos de desarrollo o, en su caso, en los proyectos de las actuaciones urbanísticas aisladas vinculadas al Plan.....	171
7.5	Medidas compensatorias para entornos de alto valor ambiental, tanto natural como paisajístico.....	172
8.	DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO	173
8.1	Identificación de las zonas, aspectos o variables ambientales que deben ser objeto de seguimiento.....	173
8.2	Definición de los indicadores y fijación de los datos cuantitativos y cualitativos necesario para el seguimiento de los efectos adversos, estableciendo la definición del indicador, la fuente para su obtención y las unidades de medida de sus parámetros cuantificables.....	173
8.2.1	Aspectos metodológicos.....	173
8.2.2	Obtención de resultados.....	185
8.3	Propuesta de serie de indicadores ambientales de seguimiento.....	197
8.4	Aplicación de los indicadores.....	197
8.5	Información de los indicadores.....	198
9.	RESUMEN	199
10.	INFORME SOBRE LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ALTERNATIVAS Y DE LAS MEDIDAS DIRIGIDAS A PREVENIR, REDUCIR O PALIAR LOS EFECTOS NEGATIVOS DEL PLANEAMIENTO.....	214
10.1	Estimación y comparación del coste económico y la viabilidad de las alternativas propuestas (apartado 5.1), teniendo en cuenta las posibilidades financieras y tecnológicas disponibles.....	214
10.2	Estimación y comparación del costo de aplicación de las medidas correctoras propuestas (apartado 7).....	217
11.	PLANOS Y FICHAS	218
11.1	Planos de Información, Diagnóstico y Alternativas.....	218
11.2	Fichero de análisis individual de las actuaciones, públicas o privadas, contenidas en el Plan de Modernización.....	219
12.	ADMINISTRACIONES PÚBLICAS QUE DEBEN SER CONSULTADAS.....	220

0. INTRODUCCIÓN

⇒ Marco conceptual del Informe de Sostenibilidad Ambiental

Los objetivos de la sostenibilidad y el desarrollo sostenible han sido claramente establecidos en una amplia serie de estudios y estrategias de política pública en todos los niveles de la administración pública regional, nacional y también en el marco europeo e internacional. En todos estos estudios y estrategias queda claro que la regulación del suelo, como dinamizador de las actividades de la planificación y su posterior gestión urbanística, tiene un papel fundamental en el camino hacia un futuro más sostenible. Garantizar la sostenibilidad de los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico es un objetivo clave de cara a conseguir la sostenibilidad global del modelo de ocupación y uso del territorio. Desde este punto de vista el Informe de Sostenibilidad Ambiental trata de dar una imagen de en que medida responde el documento a las estrategias de desarrollo sostenible, desde una perspectiva compleja e integrada.

La sostenibilidad planteada, tiene su base en aspectos, connotaciones y determinaciones de aplicación en un territorio limitado, frecuentemente con valores a preservar y desarrollar, planteándose la ordenación sobre un desarrollo económico, social y medioambiental.

El territorio se configura como el elemento donde fluctúan los diferentes factores que conforman la sostenibilidad, medida por las repercusiones sociales, económicas y ambientales de los modelos de ordenación elegidos. Por eso, dada la abundante legislación en la ordenación territorial, se hace preciso evaluar estos procesos de ordenación con procesos de evaluación de sostenibilidad. Para lograr este objetivo, surge la herramienta del **Informe de Sostenibilidad Ambiental**, con la finalidad de preservar y proteger el medio ambiente, a través de la valoración de los efectos inmediatos y futuros derivados de la ordenación.

⇒ Marco legislativo de aplicación del Informe de Sostenibilidad Ambiental

Con fecha 30 de abril de 2006 entra en vigor la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente* (BOE nº 102, de 29 de abril de 2006). Esta ley, introduce en la legislación española, la **evaluación ambiental estratégica**, como un instrumento de prevención que permita integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos, basándose en la larga experiencia en la evaluación de impacto ambiental de proyectos, tanto en el ámbito de la Administración General del Estado como en el ámbito autonómico, e incorpora a nuestro derecho interno la *Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y de Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*.

La adaptación de tal normativa al ordenamiento jurídico canario, en lo que al Sistema de Planeamiento se refiere, se ha incorporado en el Reglamento de Procedimientos de los

Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado mediante *Decreto 55/2006, de 9 de mayo* (BOC nº 104, de 31 de mayo de 2006), desarrollándose en el artículo 27. Dicho Decreto ha sido modificado por el *Decreto 30/2007, de 5 de febrero* (BOC nº 34, 15 de febrero de 2007).

El proceso de evaluación ambiental acuñado por esta *Ley 9/2006*, no ha de ser una mera justificación de los planes, sino un instrumento de integración del medio ambiente en las políticas sectoriales para garantizar un desarrollo sostenible más duradero, justo y saludable que permita afrontar los grandes retos de la sostenibilidad como son el uso racional de los recursos naturales, la prevención y reducción de la contaminación, la innovación tecnológica y la cohesión social.

Los criterios e indicadores ambientales, junto a los principios de sostenibilidad, se encuentran definidos en el *Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales Protegidos de Canarias*, aprobado por el *Decreto Legislativo 1/2000* (BOC nº 60 de 15 de mayo de 2000); así como en la *Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias* (BOC nº 73 de 15 de abril de 2003).

El contenido expreso del Informe de Sostenibilidad Ambiental, que da respuesta a los criterios y principios anteriores, se recoge en el Documento de Referencia para la elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad Turística, aprobado por Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias el 29 de mayo de 2012.

1. Esbozo del contenido del Plan y objetivos principales

1.1 Descripción del objeto y ámbito territorial, con expresión de la línea del deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre. Alcance temporal del Plan. Fases de ejecución del Plan

El **objeto** del Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad del Sector Turístico de San Bartolomé de Tirajana, Maspalomas Costa Canaria (en adelante, Plan de Modernización) es definir un modelo turístico del destino y ofrecer cobertura a las actuaciones, públicas y privadas, de sustitución, rehabilitación de la planta de alojamiento o infraestructura turística, y de remodelación urbanística propuestas.

El Plan de Modernización permite organizar actuaciones integradas para la renovación y recualificación del núcleo turístico Maspalomas Costa Canaria y contiene parámetros de ordenación de actuaciones particulares conforme a los siguientes objetivos fijados:

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

El **ámbito de referencia territorial**, configurado a partir de los núcleos urbano-turísticos de Bahía Feliz, San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, se localiza en el extremo sur de la isla de Gran Canaria, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana. Con una superficie de 2.276,25 hectáreas, se extiende longitudinalmente a lo largo de 13,89 Km., distancia que separa su extremo oriental (cauce de Cañada del Morrete) del occidental (vía de acceso al puerto deportivo de Pasito Blanco). Su límite septentrional lo constituye la autopista GC-1 (siendo rebasado puntualmente a la altura de el Cañón del Águila, hasta unos 750 m. más al norte) y el meridional el litoral insular, lo que le confiere un desarrollo transversal máximo de 4,58 Km.

El espacio físico del ámbito se resuelve en una serie de rampas lávicas y terrazas sedimentarias, en general de escasa pendiente, seccionadas por diversos cauces de barrancos. Por su carácter costero, adquieren también particular relevancia las morfologías litorales, entre las que destacan el amplio sistema dunar de Maspalomas. Por otra parte, el ámbito destaca por su escasa altitud

(<120 m.) y una relativa planitud clinométrica (pendiente <math><2^{\circ}</math>), que domina en toda la amplia plataforma de El Inglés-Maspalomas.

La línea del deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre queda perfectamente expresada en el plano de Información I-02-04 relativo a las *Afecciones Sectoriales*.

En cuanto al **alcance u horizonte temporal del Plan de Modernización**, el mismo se estructura por la prioridad o necesidad de ejecución de las intervenciones públicas necesarias para la materialización de la ordenación propuesta.

Finalmente, en cuanto a las **fases de ejecución**, establece una programación de las actuaciones públicas priorizando las mismas en tres (3) plazos de cuatro años (4) cada uno, con un horizonte temporal total estimado de doce (12) años, además se estructuran estos plazos de la siguiente forma:

- corto plazo: incluye las actuaciones públicas cuya ejecución es prioritaria por encontrarse en el contexto de proyectos de rehabilitación y/o renovación de establecimientos de alojamiento o de actividad turística complementaria; incorpora también aquellas actuaciones públicas que ya estaban planificadas con anterioridad al presente plan o que se encuentren actualmente en fase de elaboración del proyecto de ejecución y/o en fase de ejecución.
- medio plazo: incluye las actuaciones públicas para cuya ejecución sea necesario previamente que se hayan materializado las actuaciones del corto plazo; incluye así mismo las actuaciones públicas que no implican modificaciones de la trama urbana o de los sistemas de actividad y por tanto no se hace necesario proceder a la búsqueda de soluciones alternativas al actual funcionamiento del núcleo.
- largo plazo: se incluyen en esta prioridad las actuaciones públicas cuya ejecución necesiten de una previa búsqueda de alternativas porque implican modificaciones sustanciales en la trama urbana o en los sistemas; también se incorporan aquellas intervenciones que se han recogido en este documento pero que dependen de la aprobación y ejecución de otros instrumentos de planificación territorial y/o urbanística.

1.2 Exposición de los objetivos específicos del Plan. Coherencia con otros planes promovidos por la administración general del Estado.

Fuera del contenido específico que ha de incorporar el Informe de Sostenibilidad Ambiental, el Anexo del Documento de Referencia recoge, en su primer apartado, los criterios ambientales estratégicos que deben guiar la evaluación ambiental estratégica del Plan, siendo los siguientes:

- a. Promover un turismo de calidad con un nivel de sostenibilidad alta que estime la protección de los espacios con valores ambientales, paisajísticos y etnográficos.
- b. Fomentar la optimización de los recursos de la trama urbana, mediante su rehabilitación, reestructuración o renovación, así como incorporar tipologías edificatorias de alojamiento turístico y oferta complementaria acordes con nuevos modelos turísticos más respetuosos con el entorno.
- c. Recuperación de los espacios marginales de cara a la optimización de suelo y sus recursos.
- d. Recuperación de los sistemas naturales degradados.
- e. Garantizar el libre acceso, uso y disfrute público de la costa compatibilizándolo con la protección de sus valores.
- f. Fomentar una movilidad sostenible por medio del transporte público, peatonal y ciclista, y minimizar la necesidad de nuevas infraestructuras.
- g. Propiciar una estructura urbana adecuada que se integre en el paisaje definiendo adecuadamente los espacios de transición y bordes urbanos.
- h. Minimizar la incidencia de actuaciones propuestas en el medio ambiente, adoptando determinaciones y diseños que interfieran lo menos posible con zonas de interés para su conservación.
- i. Mantener y mejorar los ecosistemas, hábitats y especies presentes en los ámbitos a ordenar. Los recursos naturales existentes en los ámbitos del Plan de Modernización deberán ser tenidos en cuenta tanto para su preservación y restauración como para su potenciación.
- j. Fomentar las actuaciones que conlleven ahorro o reducción de efectivos del consumo de agua, energía, residuos y demás contaminantes. Fomentar el reciclaje y la reutilización de los residuos facilitando la disponibilidad de instalaciones adecuadas para su tratamiento. Fomentar campañas de sensibilización social sobre el uso de las playas.
- k. Fomentar las actuaciones que impliquen la protección y revalorización del patrimonio cultural.
- l. El ISA realizará un estudio integral del ámbito de intervención, destacando sus características naturales y funcionales. Dicho estudio será tenido en cuenta en las actuaciones concretas que el Plan de Modernización proponga.

- m. El Plan de Modernización propiciará la disminución de la oferta alojativa turística a favor del equipamiento complementario de calidad ambiental (integración en la trama urbana y en paisaje circundante) limitando la densidad para garantizar tanto su calidad propia como la del entorno.

Además de la adopción e incorporación de los criterios estratégicos anteriores, partiendo de la premisa de la necesidad de intervenir en el entorno urbano-turístico de San Bartolomé de Tirajana, el Plan de Modernización también recoge los siguientes objetivos de carácter ambiental, como ejes estructurales para el desarrollo de las actuaciones derivadas de su propuesta de ordenación:

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

Asimismo, los criterios y objetivos socioeconómicos y urbanísticos considerados por el Plan de Modernización son los siguientes:

- a. Definir un modelo destinado a revitalizar la ciudad turística apoyado en la diversificación de la oferta y puesta en valor de los recursos naturales.
- b. Mejorar la calidad y el valor del destino, al objeto realizar una apuesta de futuro hacia una revitalización del modelo mediante estrategias de renovación.
- c. Dotar al núcleo turístico de identidad a través de reforzar los elementos singulares y distintivos del espacio Maspalomas Costa Canaria.
- d. Incrementar la calidad de la planta de alojamiento a través de la renovación y rehabilitación de sus establecimientos, así como, mejorar e incrementar la oferta complementaria existente.
- e. Mejorar el producto turístico ofrecido a través de la diversificación de la oferta complementaria, introduciendo nuevas actividades recreativas y equipamientos, dotando al núcleo de un mayor atractivo para el turista y que complemente el producto “sol y playa”.
- f. Posibilitar la creación de empleo coyuntural derivado de las intervenciones y en menor medida de empleo estructural generado principalmente en el sistema de actividad.
- g. Repercutir económicamente en el núcleo a través de los ingresos derivados de la mejora del sistema de actividad y la capacidad de éste para atraer capital.
- h. Atraer un turista con un perfil de mayor renta disponible lo que provocará un incremento del gasto en destino y su fidelización.
- i. Potenciar la creación de nuevos negocios, de creación de empleo y la atracción de capital para invertir y reactivar el núcleo.
- j. Promover y facilitar la mejora de las condiciones de competitividad de las áreas comerciales y servicios existentes y adaptarlos a una nueva imagen de calidad.
- k. Dotar a los ámbitos de centros de actividad generadores de multifuncionalidad y movilidad que funcionen como polos atractores y dinamizadores, creando una red potente de piezas urbanas que revaloricen el conjunto del sistema urbano.
- l. Mejorar la accesibilidad y funcionalidad del núcleo, en el que el visitante verá favorecida su orientación, así como la percepción última de su experiencia que será de confort y bienestar.

- m. Conectar y propiciar la continuidad de todo el espacio turístico facilitando la conexión de los tres ámbitos, haciendo que el visitante perciba un contexto del destino que mejore su experiencia, tanto en lo referido al propio establecimiento en el que se aloja, en la medida en que éste se integra en el marco mencionado, así como por los beneficios que ésta estructura de los sistemas aporta al visitante respecto al consumo de oferta complementaria.
- n. Relacionar espacialmente todos los ámbitos de actuación con el mar, considerando la costa como el valor natural más importante por su atractivo para el turismo.
- o. Recualificar el espacio de uso público como estrategia de diversificación del espacio de ocio y oferta de servicios que incremente la calidad de la ciudad turística.
- p. Mejorar la red viaria y peatonal, dotándolas de las condiciones necesarias para que el paseo sea agradable añadiendo elementos de sombra y que posibiliten la estancia o el reposo, lo que otorgará valor al núcleo haciéndolo capaz de atraer capital.
- q. Mejorar el alumbrado público, tanto en la calidad de los elementos como en la cantidad de la iluminación y proponer un mobiliario urbano que dé una imagen ordenada y de calidad del conjunto.
- r. Mejorar la accesibilidad para personas de movilidad reducida en espacios de uso público y fomentarlo en espacios privados, para promocionar el destino como accesible.
- s. Recuperar los espacios colonizados por el automóvil haciendo que el peatón sea el usuario protagonista del viario público, proponiendo aparcamientos disuasorios.
- t. Crear una red de carriles bici que sirva para fomentar el uso de este medio de transporte y ocio y facilite los desplazamientos dentro de los ámbitos de actuación.
- u. Mejorar la red de transporte público de tal forma se asegura un cambio sustancial en la accesibilidad y funcionalidad del núcleo.

En el hipotético caso de algunos de estos objetivos, asumidos por el Plan de Modernización, entraran en una improbable incongruencia con los planteados en otros instrumentos de orden superior, promovidos por la administración general del Estado, se tendrá en cuenta su natural prevalencia.

1.3 **Objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el Plan, y la manera en que se han tenido en cuenta durante su elaboración**

El marco de actuación del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental debe ineludiblemente analizar las distintas políticas y legislaciones vigentes en el contexto internacional, comunitario y nacional, así como el propio autonómico, como inspiradoras de los procedimientos de evaluación ambiental al que se somete el presente Plan de Modernización y, por tanto, también de los criterios y objetivos que han de guiar su modelo de intervención.

■ **Ámbito Internacional**

A nivel internacional, se han tenido en cuenta los objetivos que se plantean en la declaración de la Reserva de la Biosfera existente en Gran Canaria. El Objetivo general que persigue esta declaración, es consolidar la viabilidad a largo plazo de la Reserva de la Biosfera de Gran Canaria, a través del compromiso de la comunidad local y el resto de interlocutores del territorio con las funciones de la Reserva: Conservación, Desarrollo y Conocimiento.

Como objetivos específicos se plantean los siguientes:

- Formar e informar a la comunidad y el estamento político locales, y a la población en su conjunto, acerca de la Reserva, su naturaleza, valores y principales retos.
- Realzar y potenciar los valores naturales y culturales que construyen la sostenibilidad en la Reserva de la Biosfera de Gran Canaria.
- Concienciar y movilizar a la comunidad y el estamento político locales en torno al concepto de "desarrollo sostenible" de su territorio.

- **Relación con los objetivos del Plan de Modernización:**

Pese a ser considerados sus objetivos, el ámbito de actuación del Plan de Modernización no se ve afectado por la Reserva de la Biosfera de Gran Canaria, de la que, únicamente, una parte de su franja costera y de su Zona de Transición se localizan en el entorno inmediato al área del Plan.

■ **Ámbito Comunitario**

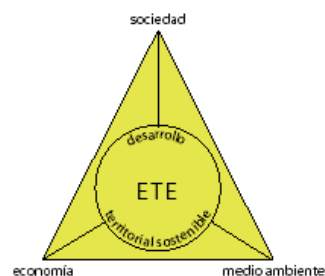
En el ámbito Comunitario se tiene en cuenta lo que establece la anteriormente mencionada *Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de julio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.*

La Directiva persigue dos objetivos que la insertan en la política de medio ambiente establecida por el Tratado de la Unión, cuando señala: "los requisitos de protección ambiental deben

integrarse en la definición de las políticas y actividades comunitarias, con vistas sobre todo a fomentar un desarrollo sostenible". Estos requisitos son los siguientes:

- Conseguir un elevado nivel de protección ambiental.
- Contribuir a la investigación del medio ambiente en la elaboración y aprobación de aquellos planes y programas que puedan tener efectos ambientales significativos; todo ello orientado a promover un desarrollo sostenible.

Asimismo, un claro referente a considerar es la Estrategia Territorial Europea (ETE) acordada en la Reunión Informal del Consejo formado por los Ministros responsables de Ordenación del Territorio en Potsdam el 10 y 11 de mayo de 1999, y que se ajusta al objetivo de procurar un desarrollo equilibrado y sostenible.



La ETE se fundamenta en tres principios o directrices que han de cumplir toda política de desarrollo territorial:

- el desarrollo de un sistema equilibrado y policéntrico de ciudades y una nueva relación entre campo y ciudad,
- la garantía de un acceso equivalente a las infraestructuras y al conocimiento, y
- el desarrollo sostenible, la gestión inteligente y la protección de la naturaleza y del patrimonio cultural.

- **Relación con los objetivos del Plan de Modernización:**

Como ya se ha comentado, las determinaciones que plantea la Directiva Europea quedan recogidas en la *Ley 9/2006* de ámbito estatal. Por tanto la relación existente, a nivel comunitario, con los objetivos planteados en el Plan de Modernización, es similar a la existente a nivel estatal:

La propia elaboración de este Informe de Sostenibilidad Ambiental, en el Plan de Modernización, cumple directamente con los objetivos que plantea la *Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de julio de 2001*. Con él se pretende aplicar el concepto de “desarrollo sostenible” a la ordenación territorial del ámbito, valorando las posibles afecciones ambientales que pudieran darse al llevar a cabo las distintas actuaciones que se proponen.

En este sentido, el Plan de Modernización también adopta, a su escala, los objetivos de la ETE, al adoptar unas directrices de índole medioambiental y paisajística, urbanística, funcional y económica para el ámbito de actuación.

■ Ámbito Nacional

La evaluación ambiental que se lleva a cabo en este Plan se redacta en el marco de la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente* y la *Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural de la Biodiversidad*.

La primera de ellas es fruto de la conjunción de un marco legal tendente al estudio y establecimiento de la sostenibilidad como elemento fundamental en la ordenación territorial y urbanística. Según su propia Exposición de Motivos, pretende integrar los aspectos ambientales en la elaboración y aprobación de planes y programas para alcanzar un elevado nivel de protección del medio ambiente y promover el desarrollo sostenible en su triple dimensión económica, social y ambiental, a través de un proceso continuo de evaluación en el que se garantice la transparencia y la participación.

Por tanto, la *Ley 9/2006* introduce en la legislación española la evaluación ambiental de planes y programas, también conocida como **evaluación ambiental estratégica**, como un instrumento de prevención que permita integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos, e incorpora a nuestro derecho interno la mencionada *Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*.

El proceso de evaluación ambiental acuñado por esta nueva Ley no ha de ser una mera justificación de los planes, sino un instrumento de integración del medio ambiente en las políticas sectoriales para garantizar un desarrollo sostenible más duradero, justo y saludable que permita afrontar los grandes retos de la sostenibilidad ambiental.

Por su parte, la *Ley 42/2007* establece el régimen jurídico básico de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del patrimonio natural y de la biodiversidad, como parte del deber de conservar y del derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, establecido en el artículo 45.2 de la Constitución.

El objetivo principal que pretende alcanzar esta ley, es el de elaborar y mantener actualizado un Inventario Español del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad que recoja la distribución, abundancia, estado de conservación y la utilización, así como cualquier otra información que se considere necesaria, de todos los elementos terrestres y marinos integrantes del patrimonio natural, con especial atención a los que precisen medidas específicas de conservación o hayan sido declarados de interés comunitario.

- **Relación con los objetivos del Plan de Modernización:**

La propia elaboración de este Informe de Sostenibilidad Ambiental, en el Plan de Modernización, cumple directamente con el objetivo que plantea la *Ley 9/2006*. Con él se pretende aplicar el concepto de “desarrollo sostenible” a la ordenación territorial del ámbito, valorando las posibles afecciones ambientales que pudieran darse al llevar a cabo las distintas actuaciones que se proponen.

Asimismo, el Inventario de Patrimonio Natural que plantea la *Ley 42/2007*, pretende favorecer la conservación y la correcta utilización de los recursos naturales existentes en el territorio. En relación a esto, el Plan de Modernización plantea algunos objetivos ambientales que asumen directamente estos planteamientos. Estos objetivos son:

- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.

- **Ámbito Autonómico**

Finalmente, resulta necesario, para la visión municipal y submunicipal de los principios de sostenibilidad, hacerse eco del Modelo Territorial Básico que se propugna para la totalidad de las Islas Canarias, por la Comunidad Autónoma. Así, las *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias (Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias. B.O.C. nº 73, 15 de Abril de 2003)* en su Directriz 48, hacen suya y persiguen aplicar y hacer aplicar, de acuerdo con las características del Archipiélago Canario, la Estrategia Territorial Europea, teniendo entre sus

fin de establecer estrategias de acción territorial para la definición del Modelo Territorial Básico de Canarias.

El **Modelo de Ordenación Territorial Básico de Canarias** deberá ser uno de los instrumentos de la Estrategia Territorial de Canarias, en su caso, estableciendo en la Directriz 48.2 los rasgos fundamentales que deberán cumplir las intervenciones tanto públicas como privadas para contribuir a la implantación en Canarias de un modelo territorial integrado y equilibrado, que hará cumplir los principios de la Estrategia Territorial Europea, de la que se pretende en este documento hacerse eco. Este Modelo se fundamenta en:

- La configuración de un territorio equilibrado, organizado en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan el acceso de los ciudadanos a unos servicios eficientes y una mejor calidad de vida, la consolidación de unas ciudades dinámicas, el desarrollo endógeno de las áreas rurales y una mejor y más diferenciada articulación entre el medio rural y el medio urbano, incorporando criterios de cercanía y disminuyendo las necesidades de movilidad.
- La integración de la ordenación ambiental y territorial, predominando los criterios y determinaciones ambientales.
- La conservación de los recursos naturales y de los suelos de interés agrario, litorales y de valor paisajístico, considerándolos como recursos estratégicos para el desarrollo económico, la cohesión social y el bienestar de la población. Tendrán la misma consideración que el capital financiero, de forma que ambos serán relevantes en la toma de decisiones.
- El desarrollo de núcleos de población más compactos, complejos y atractivos, en los que se use más eficientemente el suelo, mediante su reutilización y densificación, y se impulse la integración social y funcional, evitando la práctica extensiva de la zonificación urbana, y favoreciendo igualmente una reducción de las demandas de movilidad urbana.
- La igualdad de acceso a las infraestructuras, los equipamientos, el conocimiento y la información.
- El reconocimiento de la isla como unidad básica de planeamiento de los recursos naturales y del territorio y al municipio como unidad de ordenación urbanística.
- La contención de la extensión urbana y fortalecimiento de la gestión urbanística y la intervención pública en el mercado del suelo.
- La simultánea atención específica a la calidad del medio y su paisaje, como protagonistas de la ordenación, incluyendo el esponjamiento del tejido urbano.

- **Relación con los objetivos del Plan de Modernización:**

- Los criterios y objetivos de ordenación del presente Plan de Modernización cumplen con los principios anteriores, que les son exigibles a su objeto y escala dada.

2. Relaciones con otros planes y programas conexos

2.1 Análisis de la coherencia del Plan con los objetivos de desarrollo sostenible expresados en las Directrices de Ordenación, los Planes Insulares, los Planes Territoriales y los Planes Generales, así como los Planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos, los Planes de Gestión de las Zonas Especiales de Conservación (ZEC), así como cualesquiera otros planes de gestión o conservación de espacios naturales.

El Plan de Modernización, como instrumento de ordenación territorial, debe asumir unas líneas de actuación establecidas a nivel autonómico. En el Archipiélago, estas líneas maestras son las Directrices de Ordenación General de Canarias¹. La siguiente tabla establece las relaciones existentes entre estas Directrices y los objetivos ambientales del Plan:

Objetivos ambientales de las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
D1. Preservación y gestión eficiente de los recursos naturales, geológicos e hídricos.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
D2. Conservación y gestión sostenible de la biodiversidad insular.	Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
D3. Mantenimiento de una adecuada calidad atmosférica, acústica y lumínica en el Archipiélago.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes, mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
D4. Potenciación del ahorro y el uso eficiente de la energía, diversificación energética, garantía de abastecimiento energético e incorporación creciente de fuentes de energías renovables.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
D5. Reducción de la generación de residuos y vertidos, incremento de su reutilización y reciclaje, y gestión adecuada y eficiente de los mismos.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.

¹ Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

Objetivos ambientales de las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
D6. Implantación de un modelo territorial integrado, eficiente y sostenible, minimizando la ocupación de suelo, protegiendo los valores y aptitudes de suelo rústico, y recuperación de litoral para uso y disfrute público.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
D7. Desarrollo de un sistema de transporte público intermodal, integrado, eficaz y eficiente que satisfaga las necesidades de movilidad de la población y contribuya al desarrollo sostenible del Archipiélago.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
D8. Disponibilidad de infraestructuras adecuadas, y uso y utilización más eficiente de las infraestructuras existentes, preferentemente frente a la nueva implantación, contribuyendo a la sostenibilidad del desarrollo de Canarias y la cohesión social.	Responder a la necesidad del municipio de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
D9. Garantía de acceso y adecuada cobertura de las infraestructuras de telecomunicaciones, integradas en el paisaje, que satisfagan las necesidades de comunicación y contribuyan a reducir la demanda de movilidad.	Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
D10. Protección y conservación del patrimonio cultural de Canarias.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
D11. Cualificación de los paisajes naturales, rurales y urbanos de las islas.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
D12. Diversificación y recualificación de la economía canaria, y paulatina implantación de un sistema económico más duradero, respetuoso con el medio ambiente y socialmente justo y equitativo.	Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno

A nivel insular, el Plan de Modernización tiene en cuenta los objetivos que establece el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria. La siguiente tabla establece las relaciones existentes entre estos objetivos y los objetivos ambientales del Plan de Modernización:

Objetivos ambientales del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIOGC)	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
O1. Mantener los procesos ecológicos esenciales del medio biótico y abiótico.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
O2. Conservar la diversidad biológica y geológica con una gestión auto-sostenible.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
O3. Potenciar la gestión medioambiental y agroforestal de los recursos vegetales.	Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
O4. Compatibilizar las actividades económicas con los requisitos ambientales.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O5. Restituir el papel socioeconómico de las costumbres y tradiciones populares.	Responder a la necesidad del ámbito de ordenación de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
O6. Gestión ordenada de las actividades productivas con una perspectiva turística.	Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno
O7. Valorización de recursos patrimoniales y etnográficos ligados al medio natural.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
O8. Evitar el impacto ambiental de las infraestructuras y redes de interconexión.	Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
O9. Defender la integridad ecológica de los espacios de máxima preservación.	Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
O10. Limitar drásticamente el desarrollo urbanístico en asentamientos existentes.	Responder a la necesidad del ámbito de ordenación de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
O11. Asegurar la concentración de las actividades intensivas de ocio y divulgación.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O12. Rehabilitación del patrimonio edificado para potenciar su valor etnográfico.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
O13. Cualificar e integrar paisajísticamente la red de caminos y senderos.	Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno
O14. Fortalecer la identidad rural como interfaz productivo-natural.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.

Objetivos ambientales del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIOGC)	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
O15. Recuperar las formas tradicionales de transformación paisajística del suelo.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
O16. Mejorar el control paisajístico y agroambiental de los recursos naturales.	Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
O17. Complementar las rentas agrarias con nuevas actividades económicas.	Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno
O18. Incentivar la agricultura ecológica y la repoblación económicamente sostenible.	Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
O19. Inducir sinergias reequilibradoras que canalicen tensiones de uso y disfrute.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O20. Cualificar e integrar paisajísticamente la estructura viaria y parcelaria.	Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
O21. Compatibilizar el tejido residencial con las actividades productivas.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O22. Potenciar la articulación jerárquica de los asentamientos existentes.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O23. Frenar la extensión inadecuada e ineficiente del nuevo tejido residencial.	Responder a la necesidad del ámbito de ordenación de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
O24. Desarrollar sistemas alternativos descentralizados de infraestructuras.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O25. Incentivar la concentración y reubicación del tejido residencial disperso.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O26. Recuperar la vertebración territorial entre lo urbano, lo rural y lo natural.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O27. Potenciar el espacio frontera como borde estructurante terrestre y litoral.	Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
O28. Contener el consumo de suelo en armonía con la capacidad de carga.	Responder a la necesidad del ámbito de ordenación de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
O29. Reducir los costes ambientales y paisajísticos de los nuevos tejidos y redes.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
O30. Incorporar vacíos que estructuren territorialmente los distintos tejidos.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de

Objetivos ambientales del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIOGC)	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
	evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O31. Habilitar nuevos tejidos especialistas adaptados a su rol territorial e identitario.	Responder a la necesidad del ámbito de ordenación de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
O32. Inducir cambios en los modos de producción y gestión del tejido económico.	Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno
O33. Decantar la polaridad urbana o rural de los asentamientos dispersos.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O34. Condicionar plusvalías urbanísticas al resguardo del tejido agrícola productivo.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O35. Graduar la transformación proporcionada, ordenada y articulada del suelo.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O36. Reutilizar espacios obsoletos como oportunidad para nuevas centralidades.	Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno
O37. Densificar el uso del suelo para fomentar su complejidad social y funcional.	Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno
O38. Integrar la arquitectura contemporánea y las formas tradicionales de ocupación.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
O39. Considerar la variable ambiental en la optimización de las infraestructuras.	Responder a la necesidad del ámbito de ordenación de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
O40. Potenciar la regeneración paisajística y prevención de riesgos naturales.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O41. Reducir el excesivo incremento en el uso del vehículo privado.	Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
O42. Impulso al auto-sostenimiento de la gestión integral del agua.	Responder a la necesidad del ámbito de ordenación de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.

Objetivos ambientales del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIOGC)	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
O43. Potenciación de las fuentes alternativas de producción energética in situ.	Responder a la necesidad del ámbito de ordenación de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
O44. Priorizar la reducción, reutilización, reciclado y valorización de los residuos.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
O45. Vertebrar transversalmente los distintos tejidos residenciales y productivos.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O46. Adecuar las dotaciones y servicios a la demanda competitiva de los tejidos.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O47. Optimizar condiciones de seguridad y dimensionado de las redes existentes.	Responder a la necesidad del ámbito de ordenación de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
O48. Articulación logística del sistema aeroportuario y el sistema portuario.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O49. Garantizar vida útil de las instalaciones de tratamiento y gestión de residuos.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
O50. Jerarquizar y extender el transporte de pasajeros en plataforma reservada.	Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
O51. Reducir necesidades de movilidad e interconexión longitudinal y transversal.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O52. Especializar corredores logísticos compatibles con otros tráficos.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
O53. Promoción del tráfico de cabotaje para el desplazamiento de pasajeros.	Responder a la necesidad del ámbito de ordenación de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.

El único Plan Territorial en vigor con incidencia en el ámbito de ordenación del presente Plan de Modernización, es el PTE 21 que ordena el “Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas”. La siguiente tabla establece las relaciones existentes entre los objetivos ambientales del PTE 21 y los objetivos ambientales del Plan de Modernización:

Objetivos ambientales del PTE 21	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
Posibilitar a las administraciones competentes el desarrollo de políticas que contribuyan a potenciar el uso del transporte público.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
Reducir el impacto de la contaminación ambiental que produce el uso del vehículo privado, colaborando al desarrollo sostenible de la isla.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
Contribuir a resolver problemas existentes (congestión de tráfico, accidentes, etc.).	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
Convertirse en un sistema novedoso, atractivo y referente de la isla.	Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
Aumentar la comodidad y la calidad de vida de sus habitantes.	Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
Evitar afecciones medioambientales, salvando por el subsuelo aquellas zonas en las que su integración en superficie pueda suponer un impacto insalvable o problemas importantes que afecten a la población.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
Mínima afección a los barrancos que se atraviesan mediante viaductos del mínimo impacto visual y paisajístico.	Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
Minimizar el efecto barrera, mediante la previsión de puentes y pasos superiores.	Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
Evitar impactos en el paisaje.	Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
Restaurar las zonas alteradas y afectadas por las obras.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
Corregir en lo posible impactos ambientales preexistentes.	Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.

Objetivos ambientales del PTE 21	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
Lograr una calidad ambiental de las estaciones y sus accesos.	Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
Integrar la nueva infraestructura en corredores ya ocupados por otras, evitando la apertura de nuevos corredores.	Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.

A escala municipal, el Plan de Modernización tiene en cuenta los objetivos que establece el Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana. La siguiente tabla establece las relaciones existentes entre sus objetivos y los objetivos ambientales del Plan de Modernización:

Objetivos ambientales del Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
Conservar el medio natural, con las protecciones que aconsejen la existencia o no de valores relevantes paisajísticos, arqueológicos o singulares del municipio.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
Reestructurar la trama urbana de las zonas turísticas (peatonalizar, jerarquizar...).	Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
Humanizar el entorno urbano de las zonas turísticas, a nivel del peatón.	Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.

Finalmente, en el entorno del ámbito de actuación del Plan de Modernización, existen distintos espacios naturales protegidos en relación con su riqueza ambiental: la Reserva Natural Especial de Las Dunas de Maspalomas, que se inserta localizadamente (Parque Tony Gallardo) en dicho ámbito de actuación; y el Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur. Dichos espacios poseen sus propios instrumentos de ordenación, en los que se establecen las determinaciones a tener en cuenta en el territorio que ocupan. Estas determinaciones se han considerado para establecer las propuestas de intervención del Plan de Modernización, dadas las posibles sinergias entre espacios vecinos.

A continuación se exponen los fundamentos de protección y objetivos que se plantean en los instrumentos de ordenación de esos espacios protegidos:

- Plan Director de las Dunas de Maspalomas.

Este Plan Director considera como objetivo fundamental de protección para la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas, “el mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales

ligados al ecosistema dunar y a la zona lacustre de la Charca de Maspalomas, la integridad de su flora y fauna asociada así como la belleza escénica del peculiar paisaje que conforman”.

Conforme a ello, la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas se justifica en los siguientes fundamentos de protección:

- El carácter representativo a nivel del Archipiélago de los ecosistemas dunar y lacustre.
- La presencia de hábitats naturales prioritarios como son el ecosistema lacustre de aguas salobres de la Charca de Maspalomas, el sistema dunar y el palmeral.
- El elevado interés ornitológico del humedal que supone la Charca de Maspalomas, donde aves limícolas y acuáticas, sedentarias y principalmente migratorias, encuentran un lugar adecuado para su aprovisionamiento, descanso y nidificación en muchos casos. También el sistema dunar posee un elevado interés desde el punto de vista ornitológico, al ser hábitat potencial de especies de avifauna esteparia.
- La presencia de poblaciones animales y vegetales catalogadas como especies amenazadas, con una buena representación de elementos endémicos.
- La presencia de zonas de vital importancia para determinadas fases de la biología de especies animales, en especial de la avifauna, tales como áreas de reproducción y cría, así como áreas de alimentación y refugio de gran número de especies migratorias.
- Albergar estructuras geomorfológicas representativas de la geología insular, como son el mayor campo de dunas móviles de la isla con su peculiar proceso de génesis y dinámica en buen estado de conservación, así como la presencia de paleobarras litorales en el interior del campo, indicativos de antiguos niveles marinos.
- La rica entomofauna ligada al ecosistema dunar de Maspalomas, que alberga un alto número de insectos de hábitos halófilo-psamófilos, muchos de ellos de gran interés zoogeográfico, existiendo además algunos endemismos exclusivos del área.
- La conformidad de un paisaje natural de espectacular belleza y singularidad.

Estos fundamentos de protección de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas han sido considerados a la hora de plasmar la propuesta de ordenación del Plan de Modernización. En particular, las mayores sinergias entre ambos espacios pueden surgir en las zonas contacto, por lo que se han considerado tales fundamentos a la hora de plantear las intervenciones en el sistema costero, dentro de las consideradas para el espacio público, procurándose mejorar la relación funcional y ambiental, existente actualmente, entre la zona urbano-turística y la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas.

- Normas de Conservación del Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur.

Las Normas de Conservación del Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur, plantea la necesidad de establecer unas pautas de planeamiento y gestión del territorio, con el fin de favorecer la conservación de los valores naturales existentes en el área protegida.

Los fundamentos de protección del Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur se basan en que en el espacio natural recala una abundante avifauna limícola y migratoria, de alto valor ecológico, así como en las características naturales del entorno que conforman un paisaje singular.

Tales fundamentos se han contemplado a la hora de plantear y valorar las intervenciones ligadas a la estrategia del Plan de Modernización en el espacio privado, que son las que se proyectan con mayor incidencia en el escenario de contacto entre el ámbito de actuación del Plan de Modernización y el Sitio de Interés, procurándose la mayor integración ambiental posible de las mismas.

2.2 Determinaciones de otros planes con incidencia en el ámbito de estudio (Planes Sectoriales y Planes de Desarrollo) que puedan generar sinergias y efectos ambientales acumulativos adversos

No se contempla ninguna figura de planeamiento sectorial o de desarrollo en el ámbito de actuación del Plan de Modernización.

3. Aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicar el Plan

3.1 Caracterización de las variables ambientales presentes en el ámbito afectado por el Plan

3.1.1 Geología y geomorfología. Áreas de interés geológico-geomorfológico

Considerando los aspectos geológicos, en el ámbito de referencia territorial del Plan, se pueden observar sustratos pertenecientes a distintos ciclos formativos de la Isla, derivados tanto de eventos volcánicos como sedimentarios. Desde el punto de vista superficial destacan las lavas fonolíticas del Ciclo I, que conforman las rampas y laderas de San Agustín, así como la periferia de San Fernando (Maspalomas) y Pasito Blanco; junto a los depósitos de brecha volcánica Roque Nublo que afloran en Pasito Blanco y en el área del Hornillo (Maspalomas). No obstante, el sustrato de buena parte de la superficie del ámbito se caracteriza por materiales sedimentarios, destacando las formaciones detríticas (depósitos de arenas y cantos) que conforman, a varios niveles genéticos, la amplia terraza de Maspalomas–El Inglés. Finalmente, con gran significación paisajística, hay que destacar el campo de dunas fósiles de Maspalomas, constituidas por arenas muy finas de edad holocena.

Por su parte, desde un punto de vista geomorfológico, cabe destacar el predominio superficial de las geoformas erosivas o del modelado sobre las estructurales. Así, destacan las formas de acumulación, como son la plataforma aluvial de Maspalomas–El Inglés y el campo de dunas de Maspalomas. El relieve restante se resuelve entre laderas y fondos de barrancos, separados por interfluvios alomados, irregularmente distribuidos y con mayor profusión en el sector de San Agustín-Bahía Feliz. Finalmente, entre las formas litorales destacan el cordón playero de Maspalomas–Playa del Inglés y Meloneras; la alternancia de acantilados litorales y calas de arena, que conforman la zona de San Agustín-Bahía Feliz; y la laguna costera de la Charca de Maspalomas.

Todo ello determina la existencia en el ámbito de significativas áreas de interés geológico-geomorfológico, que se concretan en el campo de dunas y la laguna litoral de Maspalomas, debido a que presenta una amplia variedad de formas y procesos, característicos de uno de los sistemas naturales más frágiles de Canarias.

3.1.2 Hidrología

El ámbito de referencia del Plan se desarrolla sobre parte de dos cuencas hidrográficas destacadas: la de los barrancos de La Data y Fataga. El elemento de conexión lo establece el arco topográfico de Las Cruces y La Cuesta de Fataga, a partir de las cuales se abren las respectivas cabeceras hídricas en dirección norte-sur, alcanzando el ámbito costero en las inmediaciones de Maspalomas y llegando a englobar una amplia superficie de unos 152 Km².

Por tanto se trata de una red jerarquizada de barrancos, entre los que cabe destacar los siguientes: Maspalomas, La Tabaquera, Fataga, Del Toro, Berriel, etc., excavados a lo largo del tiempo por las aguas de escorrentía, merced a una erosión hídrica acentuada por la baja permeabilidad del soporte geológico (que propicia la torrencialidad de la escorrentía ocasional) y las fuertes pendientes.

3.1.3 Condiciones climáticas

La localización en el sur de la isla del ámbito del Plan, a sotavento, y por tanto al abrigo del influjo de los Alisios, produce que posea un ambiente de escasas precipitaciones y con un alto número de horas de sol –contribuyendo de manera significativa a incrementar la evapotranspiración y acentuar la aridez-. La temperatura media diurna anual se sitúa en los 22,3 °C, con una temperatura media diurna mínima de 19,7 °C en el mes de diciembre, una máxima de 25,9 °C para los meses de julio, agosto y septiembre y una oscilación térmica de 6,2 °C. Por su parte, los datos de precipitaciones registran unas medias anuales de 104 mm, una máxima mensual de 266 mm y una máxima diaria de 116 mm. Estas escasas precipitaciones se concentran en los meses de invierno, observándose una estación seca desde mayo a agosto.

En conclusión, el ámbito se manifiesta como un área idónea para la implantación turística, dadas las condiciones de benignidad climática que imperan y que forman parte de la demanda de este sector.

3.1.4 Flora y vegetación. Áreas de interés florístico

La vegetación existente presenta una distribución territorial discontinua, a causa de la antropización a la que se ve sometida el territorio desde hace varias décadas. Asimismo, la actividad turística y el desarrollo urbanístico en la zona contribuyen al descenso de especies o al cambio de origen (de autóctonas a alóctonas). Ello determina que, en conjunto, en las calles y espacios libres públicos del ámbito domine la vegetación alóctona.

La vegetación autóctona (cardonal-tabaiabal, dragos, palmeras canarias, tarajales, taginastes, acebuches, etc.) se distribuye en las zonas próximas a la franja costera del litoral y en los bordes de las infraestructuras. En la zona de Maspalomas y San Agustín las especies vegetales se dividen a partes iguales entre autóctonas y alóctonas. Sin embargo, en la zona de Playa del Inglés se refleja un bajo porcentaje de especies autóctonas, que se localizan principalmente en los espacios libres públicos, en los viales y en el paseo marítimo.

Por su parte, la distribución de las especies alóctonas (ficus, eucaliptos, flamboyant, araucarias, casuarinas, pino de fuego, limpiatubos, palmeras, plátano del líbano, etc.) se acentúa en gran parte de las calles urbanas, espacios libres y cauces de barrancos. En múltiples ocasiones este tipo de vegetación ha sido introducido con fin ornamental. Gracias al mantenimiento y a los aportes hídricos, estas especies sobreviven a las condiciones ambientales existentes.

La distribución de la vegetación determina la existencia de distintas áreas de interés florístico:

Las Dunas de Maspalomas, con especies como el balancón (*Traganum moquinii*); el junco (*Juncus acutus*), ubicado en la Charca de Maspalomas; y la retama amarilla (*Teline microphylla*). El palmeral, conformado principalmente por la palmera canaria (*Phoenix canariensis*), pero en la que también se detectan, entre otras, individuos de tarajal (*Tamarix canariensis*).

Parte de la Zona de Especial Conservación de Juncalillo del Sur, afectada parcialmente por ámbito de ordenación, se encuentra conformada principalmente por especies halófilas como la brusquilla (*Suaeda vermiculata*), la uvilla de mar (*Zygophyllum fontanesii*) o el saladillo (*Atriplex glauca*). También están presentes algunas palmeras (*Phoenix canariensis*), bosquetes de tarajales (*Tamarix canariensis*) y el chaparro (*Convolvulus caput-medusae*).

3.1.5 Fauna. Áreas de interés faunístico

La fauna presente en el sur grancanario contribuye a la amplia biodiversidad insular. Incluso en las áreas costeras más áridas, es decir, en las Dunas de Maspalomas, auténtico desierto, resaltan las especies animales tanto vertebradas como invertebradas.

Las aves son las especies dominantes del área de estudio. Entre las más representativas destacan el mirlo común, el bisbita caminero y el cernícalo vulgar. Las especies de mamíferos que proliferan en el ámbito son introducidas. Los reptiles están fundamentalmente representados por el endémico lagarto gigante de Gran Canaria.

En conjunto se pueden destacar cuatro áreas de interés faunístico:

En Maspalomas, una franja que discurre desde el Hotel Suite Maspalomas Dunas hasta el Gran Hotel Residencia, al lado de la Charca. Se trata de un área de interés por la avifauna localizada a lo largo del palmeral. Las especies autóctonas relevantes son la bisbita caminero y el mirlo común.

Otra área de interés faunístico es la Charca de Maspalomas, que juega un papel importante al ser refugio y lugar de nidificación de diversas especies: el chorlito patinegro, el chorlito chico, la focha común y la cigüeñuela común. Además, la Charca acoge a una serie de peces adaptados a vivir en unas condiciones de salinidad.

También se detecta un área de interés faunístico en San Agustín, en la desembocadura del Barranco de la Sabinilla, donde se aprecia la especie del lagarto gigante de Gran Canaria, endemismo insular del que es posible observar ejemplares de notable tamaño.

Desde el Morrete de las Salinas hasta el límite oriental del ámbito –y limitado hacia el interior por la GC-500-, se emplaza parte del Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur, catalogada como

Zona Especial de Protección de Aves (ZEPA) al cobijar a parte de la población de aves esteparias que nidifican en la isla, como el alcaraván, el camachuelo trompetero y la terrera marismeña.

3.1.6 Paisaje

La evaluación de esta variable se basa en los valores estéticos que se perciben en el paisaje del ámbito a analizar. En este sentido, la metodología utilizada supone la evaluación de unidades de paisaje previamente establecidas, considerándose, por un lado la “calidad visual del paisaje intrínseca” de cada unidad, o nivel de integración de las actuaciones humanas presentes en el territorio (edificaciones, viales y espacios libres); y por otro lado la “calidad visual extrínseca” de cada unidad, en donde se aprecia la variable de fondo escénico, es decir, de qué manera el paisaje estudiado se ve influenciado por el paisaje circundante, positiva o negativamente.

Del análisis general de los resultados obtenidos se deriva que del total de las unidades de paisaje definidas, casi la mitad de las mismas posee una calidad visual “media”, ocupando el 42% del territorio. El 28% está ocupado por unidades de calidad visual “alta” o “muy alta”; y el 30% de la superficie restante se engloba dentro de los valores “bajos” o “muy bajos”, siendo el menor este último, con apenas el 7% de la superficie total.

En función de tales resultados, se puede afirmar que la calidad visual del espacio turístico de San Bartolomé de Tirajana se encuentra marcada, por un lado, por la morfología del territorio, generalmente con carácter litoral, de topografía fundamentalmente plana y organizada a través de distintos interfluvios de escaso relieve, que inciden directa y de forma determinante sobre la valoración intrínseca y extrínseca de las distintas unidades; y por otro, por el carácter predominantemente urbano del área, con las distintas tipologías edificatorias que se dan, los espacios libres existentes y la funcionalidad de los viales, que de manera predominante, no influyen negativamente sobre el territorio, excepto en aquellos casos en que presentan un deterioro notable de las construcciones, un tratamiento de fachadas inadecuado o una falta de mantenimiento de zonas ajardinadas. El aporte principal de afecciones negativas en cuanto a la calidad visual del paisaje, se da en aquellas parcelas tendentes a completar la trama urbana que poseen una escasa integración paisajística, ya que presentan una disposición caótica de sus elementos.

3.1.7 Patrimonio cultural

El municipio de San Bartolomé de Tirajana posee una gran riqueza patrimonial a lo largo de todo su territorio, encontrándose diversas tipologías de bienes entre las que destacan los yacimientos arqueológicos, siendo utilizados muchos de ellos como recurso turístico desde hace algunos años.

En el ámbito del Plan se ubican un total de trece bienes de patrimonio cultural, divididos entre las tipologías de yacimiento arqueológico, bien arquitectónico y bien etnográfico. A su vez los bienes que se consideran arquitectónicos también poseen características de bien etnográfico, es decir, no

sólo son susceptibles de ser protegidos por sus características arquitectónicas sino también por estar relacionados con alguna actividad socioeconómica del pasado.

En conjunto, se detecta la presencia de 7 yacimientos arqueológicos, entre los que destacan el de Punta Mujeres, El Pocillo Real y La Maleza. El primero de ellos se trata de un conjunto formado por al menos tres estructuras de piedra seca, correspondientes a viviendas prehispánicas. Por su parte, El Pocillo Real supone un conjunto compuesto por dos estructuras de piedra seca, identificativas también de viviendas, una de las cuales se encuentra situada a pocos metros de la playa de Meloneras. Finalmente, el yacimiento de La Maleza se trata de una serie de cuevas y solapones, a los que se asocian distintas acumulaciones de material arqueológico como malacofauna, cerámicas, obsidiana, etc.

Asimismo, se localizan en el ámbito 6 bienes inmuebles con interés etnográfico y/o arquitectónico, entre los que destacan el Faro de Maspalomas y la Casa Condal. El Faro fue acabado en 1890 y presenta dos cuerpos: la casa del farero y la torre. La altura de esta última es de 54,70 metros y está construida con sillares de cantería de Arucas. En el año 2005 este bien fue declarado como Bien de Interés Cultural. Por su parte, la Casa Condal constituye una casona señorial de tipología académica, de dos pisos, y que se usaba ocasionalmente con motivo de la visita del Conde con algún familiar suyo a Maspalomas. En 1985 fue declarada Bien de Interés Cultural, encontrándose actualmente acondicionada como sala de exposiciones.

3.1.8 Calidad atmosférica

Dado que la detección de los impactos relacionados con la calidad atmosférica supone un análisis exhaustivo en campo, la misma se ha circunscrito al ámbito de actuación del Plan y, en concreto, a espacios libres públicos, establecimientos turísticos, centros comerciales, calles e infraestructuras.

Entre las afecciones detectadas destacan las asociadas a la contaminación atmosférica por gases contaminantes por tránsito rodado excesivo y partículas procedentes de espacios sin tratar; la contaminación acústica por ruido por tránsito rodado excesivo y ruido por actividades nocturnas; y la contaminación olfativa por percepción constante de malos olores.

3.1.9 Bienestar social

El bienestar social puede ser definido de múltiples maneras de acuerdo al enfoque que se adopte, lo cual condiciona a su vez, el tipo de indicadores que pueden ser utilizados en la medición. Dado que en este apartado el bienestar social se realiza a través de la caracterización de variables ambientales, la evaluación del bienestar social se ha extraído de la encuesta a residentes realizada e incorporada en el presente Plan de Modernización.

En esta encuesta los residentes valoraron la calidad de determinados aspectos medioambientales del ámbito turístico, resultando de forma general una valoración “buena”, tal y como se aprecia en la siguiente tabla:

Aspectos ambientales	Muy Mala	Mala	Buena	Muy Buena	No Contesta
Zonas verdes y parques	11,00%	34,50%	45,90%	8,60%	0,00%
Calidad Playas	5,00%	18,00%	61,90%	15,20%	0,00%
Recogida basura	4,70%	19,30%	68,50%	6,10%	1,40%
Cuidado y limpieza pública	7,70%	33,40%	53,90%	5,00%	0,00%
Abastecimiento de agua	3,60%	9,70%	75,40%	8,80%	2,50%

Entre los aspectos peor valorados, desde el punto de vista ambiental del bienestar social, destaca la calidad de los espacios y zonas verdes junto al cuidado y limpieza pública del entorno. Como aspectos mejor valorados destaca los servicios de abastecimiento de agua, recogida de basura y calidad de las playas.

3.1.10 Áreas protegidas

La Red Natura 2000, red ecológica europea que nace de la unión de la red de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), establecida en virtud de la Directiva Aves (Directiva 79/ 409 / CEE) y la red de Zonas de Especial Conservación (ZEC), declarada conforme a la Directiva Hábitats (Directiva 92/ 43 / CEE), en función de los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), previamente aprobados.

En el entorno del área de estudio del Plan de Modernización se localizan las siguientes Zonas de Especial Conservación (ZEC):

- Las Dunas de Maspalomas,
- Juncalillo del Sur,
- Los Sebadales de Playa del Inglés, y
- La Franja Marina de Mogán

Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas

La Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas se encuentra delimitada por las urbanizaciones turísticas de Playas del Inglés y Campo de Golf por el norte, y por las de Campo Internacional y Oasis de Maspalomas por el oeste. Por el sur y este la delimita una extensa franja de playa de uso, 6 km de longitud que engloba a la Playa del Inglés y de Maspalomas.

El ámbito de la Reserva comprende una amplia área de dunas, un sector lacustre conocido como la Charca de Maspalomas, el tramo final del barranco del mismo nombre y dos sectores de suelo urbano, uno situado al oeste de dicho barranco, perteneciente al Sector I del Plan Parcial Campo Internacional y otro en el extremo este de Playa del Inglés.

Un pequeño sector de la Reserva, correspondiente con el Parque Tony Gallardo, zonificado como de Uso General y, en menor medida, de Uso Especial, se encuentra dentro del ámbito de actuación del Plan de Modernización. La incorporación del mismo obedece a la necesidad de no romper la continuidad de la estructura y funcionalidad de la trama urbana analizada en el Plan, sin que se planteen intervenciones en el ámbito del espacio protegido.

Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur

Juncalillo del Sur es un espacio protegido que ocupa una superficie de 192 hectáreas y tiene asignada la categoría de Sitio de Interés Científico, entre otras cosas, por constituir uno de los mejores hábitats costeros de la Isla de Gran Canaria para la avifauna limícola y acuática, entre las que destacan: en invierno, las poblaciones de vuelvepedras (*Arenaria interpres*) y de correlimos tridáctilo (*Calidris alba*); en el paso migratorio primaveral, las poblaciones de correlimos común (*Calidris alpina*) y archibebe común (*Tringa totanus*). Esta riqueza de avifauna explica que Juncalillo del Sur además sea ZEPA.

Sebadales de Playa del Inglés.

Con una superficie de 2712 ha se extiende el LIC, hoy ZEPA, donde se localiza el sebadal más extenso y de mayor desarrollo de Gran Canaria y uno de los más amplios del archipiélago. Se trata de una plataforma arenosa de suave pendiente y arenas mixtas, organógenas y terrígenas donde además de *Cymodocea nodosa* aparecen poblaciones de la fanerógama marina *Halophylla decipiens* y del alga verde endémica *Avrainvillea canariensis*.

Franja Marina de Mogán

En el entorno marino del ámbito del Plan de Modernización, dicha franja abarca una parte de la costa de Playa del Inglés. El área se caracteriza por la presencia de una amplia plataforma marina de fondos someros (menos de 30 m de profundidad) y arenosos. En la costa alternan las playas arenosas o de cantos con los acantilados de altura media y las únicas áreas intermareales

encharcadas del Sur y Oeste de la isla, el área a proteger se separa a una distancia de la costa de 300 m.

Por otra parte, la plataforma submarina alcanza aquí su máxima extensión, siendo una de las áreas más productivas de Canarias. Este último hecho ha permitido el establecimiento de hábitats de interés como los sebadales o la de poblaciones de especies de interés comunitario. Así, es una zona importante para la *Caretta caretta* en Canarias, además de un importante punto de alimentación y descanso estacional para diversas especies de grandes peces pelágicos, y de grandes y medianos cetáceos, destacando la presencia de *Tursiops truncatus*.

3.1.11 Calidad de las aguas

El ámbito de actuación del Plan de Modernización no incorpora el espacio de la orla litoral ni del medio marino, por lo que las propuestas o actuaciones consideradas en el mismo no interfieren en la calidad de las aguas, resultando su análisis irrelevante.

3.2 Descripción de la alternativa cero o “no intervención”. Probable evolución del sistema, según las tendencias conocidas, en caso de no aplicarse el Plan.

El sistema territorial que conforma el ámbito de actuación del Plan de Modernización, se muestra como difícilmente autorregulable, presentando tendencias hacia un constante aumento de la presión antrópica. Esta circunstancia no ayuda a mejorar la situación ambiental actual, sino que contribuye a empeorarla, ofreciendo un escenario poco satisfactorio y de baja calidad. Del mismo modo, la magnitud y carácter de los problemas a los que se intenta hacer frente, hacen necesario señalar la importancia y necesidad de ejecutar las determinaciones propuestas, dados los efectos indeseables que se derivarían en caso de optar por no desarrollar el Plan de Modernización.

Así, el aumento del parque automovilístico en conjunción con la incapacidad de la red viaria existente de asimilar este crecimiento, pueden derivar en un colapso del sistema circulatorio y, consecuentemente, en un aumento de la problemática relacionada con la accesibilidad y la contaminación ambiental (ruidos, emisiones de CO₂, etc.), factores que, en conjunto y en cierta medida, ya convierten al núcleo en un destino poco atractivo para el turista, entendiéndose como tal, un lugar en el que el caos circulatorio perturba su bienestar y la carencia de funcionalidad que complica su estancia. Asimismo, la actual red de abasto y saneamiento podría ser incapaz de cubrir las necesidades por un hipotético aumento de la demanda, pudiéndose además acrecentar la problemática relacionada con las infraestructuras (mal estado de las infraestructuras, elementos de la red de saneamiento escasamente integrados, etc.).

Por su parte, la ausencia o deficiencia de redes de colectores en zonas urbano-turísticas, de rápido y reciente desarrollo -por medio de un proceso urbanizador poco respetuoso con el sistema hidrológico de las cuencas naturales preexistentes-, son causa de importantes problemas por la incapacidad de los pluviales existentes de realizar un eficiente drenaje en el espacio urbano. Por

ello, con el sostenimiento del marco actual, se prevén inundaciones debido a la imposibilidad de eliminar las aguas pluviales de un modo rápido y eficaz.

Por otro lado, el actual sistema de flujos o rutas de transporte público (esencialmente de guaguas) es causante, en la actualidad, de problemas ambientales relacionados con la contaminación acústica y atmosférica. De tal manera, es previsible que la no intervención en una redistribución planificada de estos recorridos, en sinergia con las deficiencias mencionadas de la red viaria, propicien un incremento de la problemática relacionada con la contaminación ambiental e influyan directa, y negativamente, sobre la percepción del confort ambiental que se obtiene del ámbito.

La escasez de alternativas al transporte privado para poder desplazarse dentro del ámbito turístico, dada la presencia testimonial del carril bici o la falta de continuidad que presentan los paseo o vías peatonales, repercutirán negativamente sobre la percepción de el espacio libre y la imagen turística que se desea conseguir. A ello, se le suman la inseguridad que proporcionan unas vías en mal estado y el incumplimiento o la no adaptación a las medidas de establecidas por la normativa vigente sobre accesibilidad.

Por tanto, las carencias del transporte público, y la escasez de alternativas al privado, entorpecen la estancia del turista y restan calidad al destino, cuyos visitantes se ven en la necesidad de adaptarse a espacio poco favorecedor para su movilidad.

Por su parte, el mantenimiento de una planta de alojamiento con más de 30 años de antigüedad - que para los núcleos de San Agustín y Playa del Inglés representa más del 75%-, degenerará previsiblemente en una degradación de los edificios, afectando no sólo a la calidad estética de la unidad constructiva de manera individual, sino que también afectará a la calidad visual del paisaje del entorno inmediato. A causa de lo anterior, el valor de calidad para la conservación del espacio urbano se verá reducido, mientras que por el contrario, la problemática relacionada con la calidad estética de las edificaciones se hará más patente (por el mal estado de conservación de las edificaciones, tratamientos de fachadas inadecuados, etc).

La suma de lo anteriormente descrito, ya desemboca en una imagen turística poco atractiva, basada en una estética obsoleta e incongruente con el mundo moderno, así como una relación calidad-precio desproporcionada, tanto por las características en sí mismas del producto ofertado, como por las diferencias que percibe el turista con respecto a otros destinos competidores, los cuales ofrecen mejor calidad a precios más competitivos.

En parte, esa obsolescencia del núcleo turístico se debe al fenómeno de la residencialización, que requiere de intervenciones orientadas hacia la consolidación de un núcleo turístico eficiente, ya que el posible incremento de residentes puede inducir a una demanda de equipamientos y dotaciones no compatibles con el uso turístico, así como generar conflictos de usos entre los intereses y necesidades de los residentes y los turistas.

Este fenómeno de residencialización conlleva como efecto colateral la obsolescencia de la oferta complementaria del ámbito turístico, lo que puede influir en un mantenimiento inadecuado de las fachadas (tanto de las edificaciones comerciales como de las áreas residencializadas) y, por consiguiente, en una degeneración de la imagen turística. Del mismo modo, la previsible degradación de los espacios libres y la no actuación en busca de una mayor interconexión entre los mismos, establecerán una falta de adaptación a las demandas ambientales del turista y, por tanto, producirán un empeoramiento en la percepción del confort ambiental.

Asimismo, la oferta complementaria no es sólo defectuosa en cuanto a sus infraestructuras y conexiones, sino también en su propio contenido, centrada casi en exclusividad en el sector de la restauración, provoca una pérdida clara de potenciales turistas. El núcleo objeto de análisis se consolida como destino para turistas maduros, pero a su vez crece la demanda de un turismo joven, lo mismo sucede con los turistas por tipologías, es un destino escogido principalmente por parejas, pero la demanda de familias se hace cada vez más patente, por tanto, la oferta complementaria actual sería incapaz de cubrir las necesidades de un público heterogéneo. Del mismo modo, y aún en el caso de que se tratara de un perfil de turista más homogéneo, la oferta complementaria actual no estaría en disposición de atender los cambios en la demanda o en los gustos del turista, radicando nuevamente en el carácter estático de la oferta actual, sin siquiera disponer de equipamientos óptimos para atender las tendencias propias de cualquier mercado.

El producto “sol y playa” por sí solo no garantizará la perdurabilidad del destino, ya que existen otros destinos competidores que complementan dicho producto con una oferta complementaria más atractiva. Lo mismo sucede con el resto de infraestructuras y equipamientos que forman parte del producto turístico, el producto “sol y playa” no sería suficiente para asegurar la competitividad del destino, pues la imagen del destino es el conjunto de lo anteriormente descrito.

La calidad del destino es el resultado de la combinación de los factores y de ella depende el posicionamiento del núcleo y su capacidad de competir tanto con otros destinos consolidados como con los destinos emergentes, hecho que no podría suceder si se mantuvieran las condiciones y características actuales, puesto que no contribuirían a la mejora o mantenimiento de la imagen o marca con la que el destino es reconocido.

La falta de intervención sobre el núcleo, daría lugar tanto a la no creación de empleo como a la pérdida del existente, puesto que un núcleo que no crece económicamente, será incapaz de sustentarse con los recursos actuales de forma indefinida. Ello va en perjuicio de una población que se dedica en un 83,5% (VAB 2.008) al sector servicios en la isla de Gran Canaria, siendo el sector turístico el motor de la actividad económica en Canarias.

En caso de no aplicarse el Plan, el principal visitante del núcleo que dispone de un poder adquisitivo medio-alto, sustituiría el destino por otros competidores, quedando éste como objetivo

de un perfil de turista con un poder adquisitivo inferior, convirtiéndose pues en un destino de baja calidad, determinado por un producto obsoleto y de baja categoría y por la renta de sus visitantes.

La “no-intervención” imposibilita la aplicación de los incentivos a la renovación y rehabilitación de los establecimientos de alojamiento y oferta turística complementaria por impedimento de los instrumentos de ordenación urbanística y territorial, lo que provoca una oferta turística obsoleta, la falta de inversiones públicas y privadas en el ámbito y la falta de atracción y captación de capital debido a la pérdida de interés hacia un núcleo de dichas características.

4. Características ambientales de las zonas que pueden verse afectadas de manera significativa. Diagnóstico ambiental

Los parámetros ambientales expuestos en los apartados anteriores, permiten establecer -en conjunción con otras variables de índole urbanística y de aprovechamiento de usos-, un sistema de unidades ambientales homogéneas sobre el que poder diagnosticar las características territoriales existentes, y prever las posibles afecciones generadas por las determinaciones del Plan de Modernización.

4.1 Zonificación del territorio conforme a su calidad para la conservación, limitaciones y capacidad de uso o potencialidades en base a unidades ambientales (diagnóstico descriptivo)

Su objetivo es valorar el estado del sistema territorial, de los problemas que le afectan y del aprovechamiento de sus potencialidades, con el fin de poder tomar decisiones sobre su trayectoria. En este sentido, el diagnóstico ambiental se estructura en 3 etapas, secuenciales y estrechamente vinculadas entre sí: un diagnóstico descriptivo, un diagnóstico de la problemática ambiental y un diagnóstico de la capacidad de uso del territorio.

4.1.1 Diagnóstico descriptivo: unidades ambientales

En el proceso de definición, caracterización y delimitación de las unidades ambientales se combina el estudio de los elementos del paisaje existentes, el de su estructura interna, o sistema de organización que lo identifica, y el de su dinámica, incorporando en algunos casos las claves de su transformación temporal. En este sentido, se considera que el ámbito del Plan se encuentra formado por dos grandes sistemas o tipologías de unidades: por un lado las “unidades del espacio edificado” y por otro las “unidades del soporte territorial”. Ambos sistemas se subdividen a su vez en distintos subsistemas, que se organizan de la siguiente manera:

A. Espacio edificado: compone un espacio en el que la dominancia de los elementos antrópicos, representados principalmente por las edificaciones, condiciona el funcionamiento y la dinámica del mismo.

➤ **A.1 Área urbano-turística:** son aquellas áreas en las que se conjugan las actividades turísticas y urbanas en general, caracterizándose por una morfología física y una funcionalidad propia.

➤ **A.2 Frente urbano litoral:** es el corredor, construido o no, que constituye el tránsito entre el espacio netamente urbano y el litoral no ocupado.

B. Soporte territorial: son aquellas zonas constituidas por el soporte funcional (ejes o áreas del espacio urbano que articulan la funcionalidad del mismo y suelos intersticiales) y el soporte natural (zonas con dominio de elementos bióticos y abióticos).

- **B.1 Grandes ejes de conectividad y elementos de la trama urbana:** constituyen unidades ambientales de carácter lineal y areal, que están conformadas por los grandes ejes y áreas que articulan la funcionalidad del espacio urbano, canalizando los flujos principales y presentando una intensa localización de actividades.
- **B.2 Áreas periurbanas de transformación:** son aquellos sectores que, pudiendo registrar algún elemento de interés ambiental, presentan un relativo grado de transformación territorial y están destinados a colmatar la trama urbana.
- **B.3 Grandes ejes ambientales y unidades con dominio de elementos naturales:** son aquellos ámbitos escasamente transformados, que presentan unas características o valores ambientales dignos de preservación, constituyendo el contrapunto natural al medio urbano construido.
- **B.4 Franja litoral:** se trata del corredor litoral no transformado.

La caracterización de las unidades pertenecientes al **espacio edificado** se ha desarrollado teniendo en cuenta criterios como el uso existente, las tipologías edificatorias y la relación que se aprecia entre el espacio construido y el espacio libre, dando como resultado diferencias notables en base a estos aspectos, con un total de 29 unidades ambientales de esta tipología. En general la tipología edificatoria “en bloque abierto” se diferencia positivamente del resto en cuanto a la proporción de espacios libres o ajardinados que presenta, correspondiendo en su mayoría a grandes instalaciones hoteleras como las que se ubican en la zona de Meloneras. A su vez, son muy notables dentro de esta tipología de unidades, las que poseen un carácter funcional relacionado con el uso turístico, aunque sin embargo, llegan a darse contrastes significativos entre las distintas unidades del espacio urbano-turístico, como por ejemplo la presencia de parcelas urbanas sin uso que son unidades en sí mismas, ya que rompen totalmente el carácter funcional de su contexto inmediato.

El segundo gran grupo de unidades ambientales, las pertenecientes al **soporte territorial**, presentan un total de 33 unidades. Se caracteriza por la presencia de grandes ejes de conectividad por un lado, y por otro de unidades con dominancia de elementos naturales o grandes ejes ambientales. Entre los primeros, se debe destacar la vertebración que hace sobre el territorio la carretera GC- 500, atravesando casi la totalidad del ámbito de ordenación de un extremo a otro y conformando también una unidad de paisaje en sí misma. Entre las unidades con dominio de elementos naturales o grandes ejes ambientales, destaca la presencia de parques con ajardinamientos notables y relevantes como el Parque del Sur y el Parque Tony Gallardo en Maspalomas. La presencia del Campo de Dunas y de la Charca de Maspalomas en el entorno inmediato al ámbito de ordenación, aporta, a dicho ámbito, valores ambientales muy significativos y de gran relevancia a nivel insular, además de ser el mayor atractivo paisajístico de la zona, junto

a una línea de costa organizada mediante la presencia de playas y cantiles, que van desde Bahía Feliz hasta Meloneras.

4.1.2 Diagnóstico de la capacidad de uso

El diagnóstico de la capacidad de uso del territorio supone su valoración en función de su mérito para ser conservado, así como de sus posibilidades para ser aprovechado. En este sentido, se estructura a partir de tres diagnósticos específicos: **calidad para la conservación, limitaciones de uso y potencialidades**, que toman como referente de valoración las unidades ambientales previamente caracterizadas.

A) Diagnóstico de calidad para la conservación

La representación espacial de este valor indica donde se localizan los elementos territoriales más importantes que deben conservarse, restringiendo, en lo posible, las actividades más agresivas hacia zonas menos valiosas. Del diagnóstico realizado se deriva que el 15,4% de la superficie del territorio posee una calidad para la conservación “muy baja”; el 41,8% tiene una valoración “baja”, el 21% del territorio ostenta una valoración “media”; un 15,1% de la superficie goza de una calidad para la conservación “alta” y el 6,6% del ámbito posee una valoración “muy alta”.

Una diagnosis somera de los valores resultantes de la calidad para la conservación de las zonas en las que se subdivide el ámbito ofrece las siguientes conclusiones: **Maspalomas** presenta la mayor ocupación territorial con una valoración significativamente positiva, con un 31,1% de su superficie (aproximadamente el 16,3% de la superficie total del ámbito de ordenación); **Playa del Inglés** se muestra como la zona con menor potencial de conservación, al ostentar el 67,9% de su superficie valores negativos (el 20,8% de la superficie total) y con, tan sólo, un 6,9% de calidad para la conservación alta; **San Agustín** –en la que se engloba Bahía Feliz-, aproximándose a los porcentajes negativos de Playa del Inglés, manifiesta una superficie con valores bajos y muy bajos del 65% (cerca del 10,8% de la superficie total), y casi un 20% de ocupación con calidad alta.

B) Diagnóstico de las limitaciones de uso

Las limitaciones de uso derivadas de las condiciones ambientales están relacionadas con la coincidencia, en determinados puntos del territorio, de un cierto número de recursos o limitaciones físicas (paisajes singulares, elementos singulares de la flora y la fauna, los valores patrimoniales, etc.), que determinarán el grado de restricciones para el desarrollo de usos y actividades asociadas al turismo, que impliquen una transformación sustancial de las condiciones del sistema natural o del patrimonio cultural existente. En este sentido, el diagnóstico evidencia que un 11% de la superficie del ámbito presenta limitaciones de uso por condiciones ambientales de algún tipo, siendo las principales las siguientes:

- **Limitaciones de uso derivadas de la calidad visual del paisaje en unidades naturales**

Se detectan unidades ambientales naturales con alto valor estético en razón de sus características intrínsecas, el nivel de ajardinamiento de espacios libres o la presencia de elementos naturales dignos de admirar; y también en razón a sus características extrínsecas, es decir, dependiendo del contexto inmediato existente, en donde la presencia del mar o del campo de dunas cobran un protagonismo primordial en la zona.

- **Limitaciones de uso derivadas de los elementos bióticos terrestres**

El análisis de las características faunísticas y del soporte vegetal revela una moderada presencia de las mismas en el espacio urbano. Además, subsiste la conveniencia de que se genere un marco de limitaciones espaciales para determinados ámbitos a partir de su catalogación como áreas de interés ecológico de cara a la conservación. Se trata en especial del parque Tony Gallardo y del palmeral de Maspalomas.

- **Limitaciones de uso derivadas de la pendiente del terreno**

Algunas unidades ambientales del ámbito de ordenación presentan una pendiente del terreno que en ocasiones supera los 35º de inclinación. Por esto, estas unidades presentan notables limitaciones de uso, excepto para aquellas actuaciones relacionadas con la mejora, conservación y restauración de su patrimonio natural y cultural.

- **Limitaciones de uso derivadas de los elementos de valor cultural**

Esta limitación se corresponde con las unidades ambientales que poseen en su interior elementos con interés arqueológico, etnográfico o arquitectónico. En este sentido, el uso de éstos lugares con interés cultural debe orientarse al científico, educativo, cultural y turístico-divulgativo, debiendo ser protegidos, en la medida necesaria, en caso de que se dé otro uso actualmente en ellos.

C) Diagnóstico de potencialidades

Se entiende como tal diagnóstico, la evaluación o estimación de las unidades ambientales para acoger determinadas actividades, que repercutiendo de manera efectiva sobre el desarrollo económico del ámbito de ordenación, no impliquen o tengan como resultado una modificación negativa del entorno. En otras palabras, la potencialidad se define como el conjunto de elementos positivos para la óptima utilización del territorio, en este caso, desde el punto de vista turístico. A continuación se hace una descripción de las potencialidades detectadas atendiendo a las tipologías definidas:

- **Unidades con potencial para la mejora de la accesibilidad y funcionalidad**

Las unidades que ocupan todo el frente litoral, junto con los espacios libres públicos, tratados y sin tratar, se constituyen como unidades ambientales del espacio urbano-turístico, vertebradoras de los flujos poblacionales, sobre el que se emplaza gran parte de la oferta comercial complementaria

y que posee una calidad visual del paisaje, generalmente, media o alta. Todos estos elementos del paisaje urbano son susceptibles de mejorar sus conexiones, principalmente dentro de la franja litoral y entre ésta y la zona de interior en todo el ámbito; de homogeneizar los elementos del mobiliario urbano, de mejorar visualmente el espacio viario, mediante la revitalización de zonas verdes; y de ampliar la red de carril bici, para mejorar el funcionamiento y la calidad estética de la ciudad turística.

De la misma manera, cabe destacar la presencia de varios aparcamientos infrautilizados que poseen amplias cuencas visuales, que los capacitan como posibles elementos de un itinerario interpretativo de cornisas y miradores, o que pueden facilitar el funcionamiento y accesibilidad de los usos del entorno.

Otra mejora posible en cuanto a la funcionalidad de los elementos existentes en el territorio, sería la posibilidad de crear un itinerario interpretativo de lugares con interés cultural y de biodiversidad, mediante el cual se potenciara la utilización de los recursos naturales e histórico-artísticos presentes.

- **Unidades con potencial para la reconversión de usos y mejora de espacios libres públicos**

En el ámbito existen varias unidades ambientales que contienen en su interior espacios libres públicos que están tratados y desaprovechados, o carecen de tratamiento alguno que permita explotarlos como recurso territorial. En conjunto, el gran número de espacios libres públicos existentes, se presta territorialmente a formar parte de una red temática que los una mediante la conexión por corredores verdes, potenciando así la biodiversidad y la calidad del espacio público de la zona.

Sinérgicamente, la creación de esta red verde puede favorecer la interconexión del ámbito del Plan con el entorno natural inmediato, favoreciendo actividades como el senderismo o el ciclismo de montaña desde el espacio turístico hacia los elementos que lo conforman, como barrancos y macizos montañosos, que albergan una gran riqueza natural y patrimonial.

Por otra parte, también existen unidades con parcelas urbanas sin edificar en su interior que, en algunos casos, generan efectos nocivos sobre la calidad escénica de la ciudad turística. Tienen especial trascendencia debido a su dimensión, a su proximidad a las principales áreas receptoras y de canalización de flujos, y al enorme potencial que poseen para acoger nuevas urbanizaciones turísticas.

- **Unidades con potencial para el aprovechamiento de recursos territoriales infrautilizados**

El paseo marítimo del frente litoral, junto con otras áreas con potencial natural y recreativo, se muestran como espacios con recursos viables para la oferta de actividades complementarias para

el sector turístico. El predominio de ajardinamientos, la existencia de bienes de patrimonio cultural, la amplitud y distribución de estos elementos como ejes de conexión, les permiten proponerse como conexiones alternativas a viales de primer orden.

Asimismo, también se detectan espacios libres públicos obsoletos, que no se encuentran en funcionamiento probablemente debido a la lejanía del espacio litoral, que copa en la actualidad la atención de la actividad turística. Es necesario generar medidas que permitan revitalizar y revalorizar estos espacios y a otros de similares características, facilitando el acceso, renovando las instalaciones y mejorando la calidad estética, tanto para el aprovechamiento actual como, sobre todo, en previsión de una futura demanda por el aumento de la actividad turística en el entorno.

Finalmente, el yacimiento arqueológico de Punta Mujeres, constituye uno de los elementos esenciales y de mayor potencial de atracción de actividades turísticas culturales de la zona de Meloneras. Es un espacio que, a pesar de la alteración del paisaje por las edificaciones turísticas colindantes, se encuentra en un estado de acondicionamiento aceptable para su uso, de acuerdo a las limitaciones que estén establecidas para evitar su alteración, como recurso turístico alternativo.

- **Unidades con potencial para la mejora de tratamiento estético y gestión de residuos de áreas comerciales**

Varias unidades albergan en su interior zonas comerciales de distintas tipologías, detectándose en ellas la posibilidad de ofrecer un mejor servicio al turista, mediante la renovación o adecuación del tratamiento estético general, favoreciendo así tanto la calidad visual de las propias áreas comerciales, como sinérgicamente la de su entorno.

De manera general, con actuaciones de mejora estética de las edificaciones y de reubicación de lugares destinados a la acumulación de residuos en estas áreas comerciales, se puede conseguir un incremento notable de la calidad del servicio de oferta complementaria que ofrece el ámbito de actuación.

4.2 Problemática ambiental e impactos preexistentes en el territorio, incluyendo los relacionados con cualquier zona de particular importancia ambiental y especies protegidas, así como los contemplados sobre el litoral, que se tengan en cuenta en la evaluación ambiental que propone la Estrategia Marina

El ámbito de actuación del Plan de Modernización excluye el espacio de la orla litoral y el medio marino, por lo que no procede su consideración en este apartado.

4.2.1 Impactos preexistentes

Dado que la detección de los impactos supone un análisis exhaustivo en campo, la misma se ha circunscrito al ámbito de actuación del Plan y, en concreto, a espacios libres públicos, establecimientos turísticos, centros comerciales, calles e infraestructuras. La proliferación de impactos detectados en esas áreas ha determinado la necesidad de establecer la siguiente clasificación:

- **Impactos derivados de las edificaciones y construcciones.** Son de distribución más o menos generalizada, destacando el mal estado de conservación general, el exceso volumétrico, los tratamientos inadecuados de fachadas, los elementos sobresalientes de cornisa, la concentración de cartelerías en fachadas y la ubicación inadecuada por razones ambientales o paisajísticas.
- **Impactos derivados de las infraestructuras.** Entre ellos destacan los derivados de la red de infraestructuras viarias (mal estado de conservación, vías con excesiva sección transversal, accesos a playas obsoletos o degradados, falta de continuidad de calles peatonales, falta de continuidad del carril bici, antenas con escasa integración visual, concentración del tendido aéreo, concentración inadecuada de luminarias y tipologías inadecuadas de luminarias); impactos derivados de la red de saneamiento (elementos escasamente integrados).
- **Impactos derivados de los elementos de los espacios libres públicos.** Entre los que destacan la degradación del mobiliario urbano y falta de mantenimiento de las zonas ajardinadas.
- **Impactos sobre el espacio no ocupado.** Se dan sobre todo en espacios libres no tratados, tratándose de parcelas con escasa integración paisajística, taludes, desmontes y escasa integración del borde urbano.
- **Impactos indicadores de contaminación ambiental.** Entre ellos destacan los asociados a la contaminación atmosférica (gases contaminantes por tránsito rodado excesivo y partículas procedentes de espacios sin tratar); contaminación acústica (ruido por tránsito rodado excesivo y ruido por actividades nocturnas); contaminación olfativa (percepción constante de malos olores); contaminación visual (concentración lumínica excesiva por cartelería); contaminación por vertidos (vertidos sólidos y vertidos líquidos).

Por tanto, si se aborda un análisis por zonas, se detecta que en la zona de San Agustín hay un menor número de impactos, mientras que en la zona de Playa del Inglés se detectan una gran proporción de los mismos. En San Agustín el impacto más destacable es el de mal estado de conservación existente de las edificaciones y construcciones destacando en un 28% de los impactos totales. En Playa del Inglés, destaca como impacto más representativo, con un 23%, el

mal estado de conservación de la red viaria; mientras que en Maspalomas hay un equilibrio, en torno a un 23% aproximadamente, entre los impactos relacionados con la tipología inadecuada de luminarias, los gases contaminantes por tránsito rodado excesivo y por ruido por tránsito rodado excesivo.

4.2.2 Problemática ambiental y aspectos de la misma que motivan la redacción del Plan

Una vez detectados, en la fase de análisis, los impactos ambientales existentes, se han identificado los diferentes problemas dominantes que contribuyen al detrimento de la calidad ambiental de las unidades ambientales definidas, dando como resultado la siguiente clasificación:

- Unidades con dominio de **problemática relacionada con las infraestructuras**, siendo los problemas ambientales más relevantes que se han detectado los relacionados con infraestructuras en mal estado, concentración inadecuada de tendidos aéreos, tipología inadecuada de luminarias y elementos de la red de saneamiento escasamente integrados.
- Unidades con dominio de **problemática relacionada con la calidad estética de las edificaciones**, destacándose por el mal estado de conservación de las edificaciones, edificaciones con exceso volumétrico, tratamientos de fachadas inadecuados, elementos sobresalientes en las cornisas, concentración excesiva de cartelería en fachadas y concentración lumínica excesiva por cartelería.
- Unidades con dominio de **problemática relacionada con espacios libres públicos**, siendo los problemas ambientales significativos la degradación y presencia escasa del mobiliario urbano (papeleras, barandillas, luminarias,...) y la falta de mantenimiento de zonas ajardinadas.
- Unidades con dominio de **problemática relacionada con el espacio no ocupado**, vinculada a parcelas con escasa integración paisajística, escasa integración del borde urbano con respecto al espacio no ocupado y presencia de taludes y desmontes.
- Unidades con dominio de **problemática relacionada con la funcionalidad urbana y la accesibilidad**, asociada a la sección transversal excesiva de vías, accesos en mal estado y falta de continuidad de vías peatonales y/o carril bici.
- Unidades con dominio de **problemática relacionada con la contaminación ambiental**, siendo los problemas más destacados la presencia de gases por tráfico rodado excesivo, así como de vertidos sólidos y líquidos.

Por tanto, se puede concluir que tales aspectos de problemática ambiental, diagnosticados en el ámbito de actuación del Plan, son los que motivan, en parte, la redacción del mismo, en aras de conseguir un espacio urbano-turístico ambiental, urbanística y socio-económicamente más equilibrado.

5. Análisis de alternativas

El desarrollo del Plan de Modernización ha determinado la articulación de tres alternativas de ordenación, incluida la alternativa 0, que se han planteado para las estrategias en el espacio público y privado, así como para la movilidad. Dichas alternativas están gráficamente expresadas en sus correspondientes planos, que forman parte del contenido del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental.

5.1 Descripción de las alternativas

5.1.1 Alternativas de la estrategia en el espacio público

➔ Alternativa 0.

Esta alternativa representa el estado existente del ámbito turístico Maspalomas Costa Canaria. En la actualidad, los elementos que configuran la trama urbana no son capaces de estructurarla de un modo eficiente, dejando patentes, entre otros, los principales problemas basados en la obsolescencia del espacio público, la falta de conectividad peatonal, la movilidad rodada o la escasez de dotaciones públicas y focos de actividad.

El esparcimiento en espacios libres públicos se realiza en áreas ajardinadas, parques públicos, zonas verdes y algunos espacios libres y áreas no tratadas. La mayoría de estos lugares se encuentran desconectados entre sí, sin llegar a organizar una estructura clara de referencia.

La actividad comercial y de ocio existente se desarrolla de manera puntual en torno a los centros comerciales existentes que se organizan en piezas aisladas dentro de la trama de la ciudad turística. La articulación de estos espacios es muy complicada debido a la falta de itinerarios organizados de manera eficiente y a las carencias de conexión en la movilidad rodada y peatonal.

En el litoral existe una serie de áreas de oportunidad anexas al Paseo Marítimo que no forman parte del recorrido, con lo que, este espacio de gran potencialidad se configura como un eje discontinuo y sin elementos de referencia y de actividad.

La alternativa 0 viene reflejada en el plano Plano "A-01-01 Estrategia en espacio público. Alternativa 0".

➔ Alternativa 1

Esta alternativa pretende solventar la problemática existente mediante el desarrollo de tres sistemas entrelazados: sistema verde, sistema costero y sistema de actividad. Esta organización tiene el objetivo de acoger y orientar a los visitantes dentro de la ciudad turística, configurando espacios interrelacionados con una propuesta de mejora de la calidad del entorno de la calle e implemento de la actividad en el espacio público. Los encuentros entre los sistemas conforman lugares especiales y representativos que se denominan nodos, los cuales, según su localización y escala, organizan la operatividad y funcionalidad de la red viaria y generan actividad, acogiendo dotaciones de pequeña escala para la calle y el espacio público.

El sistema verde vertebra la red de espacios libres de mayor entidad resolviendo de manera eficiente la conectividad de los mismos, reorganizando para ello una serie de calles a modo de avenidas, con un ambiente más doméstico y amable para el peatón y con un tratamiento similar al de los parques. El sistema verde está compuesto por un eje principal y ejes secundarios, cuyo objetivo es el acondicionamiento del espacio público, diseñado para ayudar a su identificación con el entorno natural cercano. Se plantea a su vez una mejora de la accesibilidad con la incorporación de infraestructuras como el carril-bici y transportes alternativos y limpios, que ofrecen la posibilidad al usuario de disfrutar del paseo y estancia al aire libre, así como facilitar el acceso a la playa desde cualquier punto. Además se propone el diseño del mobiliario adaptado a las diversas necesidades funcionales y la inclusión de pavimentos más adecuados al tránsito peatonal.

El eje verde principal recorre el espacio urbano desde San Agustín hasta Maspalomas, discurriendo por calles donde se propone mayor profusión de sombras y áreas de descanso, con capacidad para asociarse a los espacios verdes anexos. Los ejes secundarios comunican el eje principal con elementos relevantes en la trama, y contribuyen a articular el conjunto de sistemas. Los dos tipos de ejes enunciados se concretan del siguiente modo:

- El eje verde principal comienza en Bahía Feliz y San Agustín y se desarrolla a lo largo de la carretera GC-500, que se enlaza a través de una nueva intersección a la altura de El Veril, hasta la Avenida de Italia, con el objetivo de ser un elemento referente de escala territorial que potencie la continuidad. El eje prosigue a través de la Plaza de Maspalomas articulando la zona urbana de Playa del Inglés por medio de distintas vías: Avenida de Sargentos Provisionales, Avenida de Alféreces Provisionales y Avenida Touroperador Tui, para introducirse en el espacio más abierto del Barranco de Maspalomas y culminar a la altura de la Charca.
- Los ejes verdes secundarios se configuran a través de una serie de intervenciones de acondicionamiento y mejora de vías de segundo orden, contribuyendo a la articulación de todos los espacios libres existentes. Estos ejes permiten generar itinerarios largos y continuos para el

paseo, el deporte y la contemplación, posibilitando, a su vez, la relación entre elementos del sistema verde con otros sistemas.

Estos ejes secundarios, conectan los miradores de las cornisas de San Agustín, facilitando la integración de la parte alta con la costa. En Playa del Inglés continúan por la Avenida San Cristóbal de La Laguna, que conectaría La Maleza y el Parque Europeo hasta llegar al paseo marítimo. Se ramifica en tres avenidas hasta el litoral, Avenida Alféreces Provisionales, Avenida de Estados Unidos, Avenida de Bonn y el Mirador de la Calle Granada hasta su llegada al aparcamiento en superficie. En el ámbito de Maspalomas se desarrollan por la Avenida Touroperador Neckermann, enlazando el campo de golf, el espacio libre anexo a la Avenida y el CC Faro 2, hasta llegar al Barranco de Maspalomas, continúa por la Avenida Touroperador Tui, conectando dotaciones y servicios administrativos y la GC-500.

El sistema de actividad se plantea con una serie de actuaciones puntuales a modo de nuevas centralidades, que funcionan en red y activan áreas en desuso o infradotadas en torno a las zonas comerciales abiertas, centros comerciales o áreas de actividad. En estas áreas se integran el ámbito público y el privado que, por su posición estratégica y mezcla con otros usos de carácter público, requieren una intervención conjunta. La espina dorsal del sistema es la recualificación de la red de conexiones entre estas centralidades, fomentando los itinerarios, recorridos y los destinos, generando sinergias de actividad.

Las calles adquieren gran protagonismo, transformándose en el elemento conector de los diferentes focos. Los recorridos propuestos son los que mejor resuelven las conexiones comerciales, itinerarios y logística. De igual manera se dará prioridad en la calle al peatón frente al vehículo, con la ampliación del ancho de las aceras y repavimentación a nivel, para mejorar la accesibilidad y eliminar en la medida de lo posible las barreras arquitectónicas. Se agrupan en los siguientes elementos:

- El anillo de San Agustín formado por las calles de Las Dalias y Los Cardones que tienen como centro de la actividad el CC San Agustín.
- El anillo de Playa del Inglés está constituido por la Avenida de Tirajana, que enlaza las actividades comerciales y de ocio propias con el CC Cita a través de la Avenida de Francia. Continúa por la Avenida de Alemania, que conduce al CC Sandía, y pasa por la Avenida de Estados Unidos, añadiendo el CC Yumbo. El recorrido continúa por la Avenida de España pasando por el CC Prisma; Avenida de Tenerife por el CC Kasbah y CC Águila Roja, Avenida de Gran Canaria, y la Avenida de Italia, mejorando el contacto de los comercios con la calle y los CC de Metro, CC Plaza de Maspalomas y CC El Veril. Continúa por la Calle Escorial que se conecta con la GC-500, cerrando el recorrido.

- El anillo de Campo Internacional parte de la Avenida Touroperador Tui, comunicando la parcela del Ocean Park hasta llegar a la rotonda del Holiday World, y cruza hasta conectar el CC Faro 2 y una parcela comercial situada en ese entorno.
- El anillo de Meloneras se desarrolla en las calles y espacios existentes, comunicando los diferentes bulevares y centros comerciales. Comienza en la Avenida de Cristóbal Colón hasta su encuentro con la Avenida Mar Mediterráneo, en la que se sitúa el CC Varadero. El paseo peatonal de la costa comunica los CC Boulevard Faro y CC Oasis cerrando el anillo por la Avenida del Oasis.

Estos anillos se ven complementados con los nodos, elementos de la trama urbana, que organizan los encuentros entre los distintos sistemas, creando hitos emblemáticos o simplemente lugares de referencia para orientarse en la ciudad turística.

Finalmente, el sistema costero trata de resolver los problemas de conectividad entre la trama urbana y la costa, potenciando el carácter de la franja litoral como elemento de transición entre ambos ambientes, constituyéndose como zona de preferencia peatonal, donde se intensifica el contacto visual con el mar y los recorridos para el paseo. En este sistema se genera una red de conexiones en el frente litoral donde la principal línea estratégica es la incorporación del ambiente marino por su valor natural, potenciando la linealidad del borde costero e introduciendo los elementos de borde presentes. El paseo marítimo tiene una identidad propia y las vías perpendiculares de acceso y conexión con el mismo se convierten en elementos orientadores para facilitar la llegada a la costa.

Este sistema se configura mediante los siguientes elementos:

- Paseo marítimo. Se propone una mejora y adecuación del paseo y de las dotaciones vinculadas al litoral, desde la escala pequeña que comprende los accesos y mejora de instalaciones, hasta la escala mayor que incluye actuaciones en miradores, accesos verticales y dotaciones públicas en áreas de oportunidad vinculadas al paseo.

La propuesta planteada considera los senderos recogidos en el Plan Director de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas, como recorridos alternativos hacia Maspalomas, potenciando la continuidad del itinerario costero.

- Respecto a los accesos a nivel se adecuan los existentes.
- Se propone un nuevo acceso vertical que se localiza en la ladera que actualmente separa Playa del Inglés de su encuentro con el Balneario en el CC Anexo II.
- Los elementos de sombra se propone situarlos en el paseo cada 200 metros.

- El viario cercano a la costa tendrá preferencia peatonal, con lo que se propone crear una zona de influencia donde las calles tengan un carácter más amable para el peatón, ligado al ambiente costero y a las actividades propias del mismo.

La alternativa 1 viene reflejada en el plano Plano “A-01-02 *Estrategia en espacio público. Alternativa 1*”.

➔ Alternativa 2

La alternativa 2 supone un modelo diferente, donde la problemática se resuelve organizando los mismos sistemas, pero utilizando otros elementos como referencia dentro del territorio.

El sistema verde crea un corredor desde San Agustín hasta Maspalomas, organizado con itinerarios diferentes a la Alternativa 1, con recorridos más sinuosos, lo que influye negativamente a la hora de la orientación del turista y en la jerarquización del viario, además de ser menos eficiente desde el punto de vista de la conectividad. Incluso en algún tramo aislado no permite acoger todos los elementos necesarios para recrear el ambiente de eje verde principal. La red mantiene el aspecto positivo en cuanto a la adecuación del mobiliario y del pavimento o la continuidad de los espacios libres, además de agregar a la propuesta espacios periféricos degradados o en desuso. El sistema verde secundario es el elemento que comunica el eje verde principal con los otros dos sistemas, actividad y costero, ejerciendo de ayuda y guía a los itinerarios hacia el paseo, los accesos a la playa o centros comerciales:

- El eje verde principal discurre por la GC-500, y continúa por la calle Escorial y la Avenida de Italia hasta su encuentro con la Avenida de Tenerife, introduciéndose por la Avenida de Gran Canaria hasta el cruce con la Avenida de Tirajana, que vuelve a la GC-500 uniéndose al espacio libre periférico de Playa del Inglés, implantándose por la Avenida Neckermann y el barranco de Maspalomas hasta llegar al Faro de Maspalomas por la GC-510.
- Los ejes verdes secundarios, conectan los miradores de las cornisas de San Agustín, facilitando la integración de la parte alta con la costa. En Playa del Inglés continúan por la Avenida San Cristobal de La Laguna, que conectaría La Maleza y el Parque Europeo hasta llegar al paseo marítimo. Se ramifica en siete avenidas: Avenida Sargentos Provisionales, Avenida Tirma, Avenida de España, Avenida Alféreces Provisionales, Avenida de Estados Unidos, Avenida de Bonn, Avenida de Francia, conectando los miradores del campo de golf mediante un paseo por la parte alta de la cornisa, ocupada actualmente por jardines de propiedades privadas. En el ámbito de Maspalomas se desarrollan por la Avenida Touroperador Tui, la GC-500, la conversión de espacios públicos abiertos el palmeral y el Parque Tony Gallardo.

Por su parte, en esta alternativa el sistema de actividad, a diferencia de la Alternativa1 basada en anillos, se caracteriza por configurar vías comerciales o de actividad. Se parte de los ejes principales donde se localizan los centros de actividad que tienen la capacidad de formar centralidades por sí mismos con sus ampliaciones, mejoras o modernización. La diferencia de esta alternativa es que no soluciona la desconexión de los centros comerciales y además no tiene en cuenta los elementos de borde que pueden apoyar el sistema de actividad con incorporación de usos o dotaciones públicas.

Los elementos que lo forman son:

- La regeneración de la Avenida de Tirajana y la Avenida de Italia como zonas comerciales abiertas, dotándolas de los instrumentos y mecanismos propios de las mismas.
- Los centros comerciales existentes, que generarían centralidades por sí mismos.
- Los centros comerciales de menos tamaño que se introducen dentro de las conexiones a potenciar.
- La Avenida Touroperador Tui desde el Holiday World, pasando por el CC Faro 2 y la parcela comercial vacante hasta la Avenida Touroperador Luxair.

Finalmente, el sistema costero propone que el paseo marítimo sea continuo en todo el recorrido desde Bahía Feliz a Meloneras, incorporando mejores conexiones y accesos a la costa. Los accesos verticales se resuelven con medios manuales o mecánicos. Los elementos que lo configuran son los siguientes:

- Paseo marítimo: se resuelve de la siguiente manera:
 - Bahía Feliz presenta tramos desconectados, ocupados actualmente por zonas ajardinadas privadas. Se propone ensamblar los diferentes tramos.
 - Entre Bahía Feliz y Playa del Águila no existe continuidad. Se propone adosar el paseo a la vía que existe, ocupando ajardinamientos privados.
 - En Playa del Águila hay algunos pequeños tramos de paseo, por tanto, para darle continuidad, y un ancho más adecuado, sería necesario adquirir algunas zonas libres de los establecimientos turísticos.
 - La conexión entre Playa del Águila y San Agustín está configurada por una fuerte diferencia de altura, planteándose la necesidad de resolver dicha unión, mediante la mejora de las comunicaciones verticales existentes.

- El paseo por el ámbito de San Agustín, que ocupa la primera línea de costa, se ve interrumpido por las zonas ajardinadas privadas que invaden el espacio público. Se propone como solución dar continuidad al paseo para resolver esta situación.
 - San Agustín hasta Playa del Inglés existe la continuidad, sin embargo precisa de adecuación. Se propone generalizar el acceso a nivel en el tramo entre los Apartamentos Santa Mónica y el mirador del Riu Palace Maspalomas, posibilitando el acceso libre a la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas.
 - Entre Playa del Inglés y Maspalomas se propone la continuidad de un paseo en contacto con las dunas, desde el mirador del Riu Palace Maspalomas hasta el Barranco de Maspalomas. Parte de su recorrido discurriría entre el campo de golf y el deslinde de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas; completándose con los senderos recogidos en el Plan Director de la misma, como recorridos alternativos hacia Maspalomas.
 - En la zona del Faro de Maspalomas, el paseo es discontinuo a su paso por el CC Oasis, por lo que propone la continuidad del mismo.
- Los restantes accesos a nivel se respetan, adecuándose los que existen.
 - Se proponen nuevos accesos verticales que se localizan en las inmediaciones del CC Tropical y en la ladera anexa que baja a Playa del Inglés, a la altura del deslinde con la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas. Además se propone mejorar el acceso existente en el CC Atlantic Beach Club.
 - Los elementos de sombras en el paseo se propone ubicar cada 200 metros.

La alternativa 2 viene reflejada en el plano Plano "A-01-03 Estrategia en espacio público. Alternativa 2".

5.1.2 Alternativas de la estrategia en el espacio privado

➔ Alternativa 0

La Alternativa 0 corresponde al estado actual del núcleo turístico de San Bartolomé de Tirajana, comprendido entre Bahía Feliz y Meloneras, cuya forma de crecimiento ha sido resultado de una sucesión de planes de ordenación.

Esta alternativa supone mantener un modelo de crecimiento contiguo, donde las posibilidades de renovación son mínimas debido a la falta de incentivos y a la rigidez de la normativa vigente, en cuanto a interpretación de los parámetros urbanísticos.

La alternativa 0 viene reflejada en el plano Plano "A-02-01 Estrategia en espacio privado. Alternativa 0".

➔ Alternativa 1

Esta alternativa apuesta por un uso eficiente del suelo mediante el incremento parcial de la densidad bruta, partiendo de las densidades actuales y sus características morfológicas. Esto, que en un principio pudiera suponer un incremento de la capacidad de alojamiento, se traduce en dar la posibilidad a los establecimientos de alojamiento actuales, de adaptarse a los estándares de calidad y poder recualificarse con el objeto de aumentar la categoría. Por tanto, con esta propuesta se plantea la estrategia de incorporar en los incentivos de la rehabilitación el incremento parcial de la edificabilidad, que ampara la generación de mayor oferta complementaria.

Uno de los principios fundamentales del consumo eficiente del suelo es construir entornos urbanos con una densidad edificatoria y compacidad urbana óptima, que garantice el equilibrio entre el espacio construido y el espacio libre. Este aspecto relaciona el nivel de ocupación de suelo y la distribución del techo edificado dentro del ámbito de estudio, teniendo en cuenta las alturas máximas y la proporción de las secciones de las calles.

Por todo ello, esta alternativa apuesta por consolidar el espacio urbano compacto existente y se concreta en las siguientes propuestas:

- Integración de alturas en establecimientos de alojamiento turístico en los tres ejes principales: se trata de permitir el incremento de una planta, pudiéndose alcanzar un máximo de 9 plantas en la GC-500, en su recorrido por Playa del Inglés, así como de hasta 6 plantas en la Avenida Tirajana y Avenida de los Alféreces Provisionales. Esto permitiría obtener una nueva imagen urbana con elementos que unifiquen el espacio, conjugando funciones diferentes según la altura y reforzando el carácter de elementos estructurantes de estos ejes.
- Integración de alturas; tratamientos de bordes sobre la zona de actividad: se establecen unos ámbitos en torno a las zonas de actividad (equipamientos, oferta turística complementaria, establecimientos de alojamiento turístico, centros comerciales, etc.) en los cuales las alturas se integran, pudiéndose incrementar 1 planta, hasta un máximo de 5 plantas, donde fuere necesario y posibilitando el escalonamiento controlado de la sección de la calle, que minimice el salto cuantitativo de un lado de la acera con la de enfrente. Esto además se implementa con la posibilidad de los centros comerciales podrán incrementar su altura en una planta.

- Conservación de alturas en contacto con los bordes naturales: se pretende conservar y potenciar los valores paisajísticos del ámbito de ordenación, conservando las alturas en los bordes naturales (borde litoral, laderas, dunas, etc.) y mejorando la imagen edificatoria.
- Elementos de referencia a efectos de posibilitar edificaciones singulares: esta propuesta se apoya en los nodos de actividad, pertenecientes a las intervenciones públicas, que se utilizan como referentes espaciales para la localización de edificaciones singulares, con el fin de establecer criterios que hagan que estos edificios sean elementos significativos y formen parte de la memoria e identidad del lugar.

La alternativa 1 viene reflejada en el plano Plano “A-02-02 Estrategia en espacio privado. Alternativa 1”.

➤ Alternativa 2

Esta alternativa apuesta por un uso eficiente del suelo mediante el incremento homogéneo de la densidad bruta, sin diferenciar entre las diferentes tipologías edificatorias. Se concreta en la siguiente propuesta:

- Aumento de alturas: se propone aumentar una planta en todo el ámbito con el objeto de posibilitar la rehabilitación aumentando la edificación y la altura, inclusive las zonas en contacto con el borde costero. Con esta propuesta se pretende que cada establecimiento se reordene internamente liberando ocupación en el entorno de las zonas comunes y densificando en los linderos que den a viales, con el fin de liberar mayor espacio libre.

La alternativa 2 viene reflejada en el plano Plano “A-02-03 Estrategia en espacio privado. Alternativa 2”.

5.1.3 Alternativas de la estrategia para la movilidad

➤ Alternativa 0

La Alternativa 0 respecto a la estrategia para la movilidad mantiene la jerarquización actual, proporcionando al vehículo privado la soberanía frente al peatón. De esta forma la actual carretera GC-500 ejerce de vía de servicio de la autopista GC-1, con un diseño funcional de elemento repartidor interurbano entre los distintos núcleos turísticos de San Bartolomé de Tirajana.

El trazado urbano de Playa del Inglés presenta un eje central ancho, la Avenida de Tirajana, a modo de vía colectora y de elemento distintivo. Ésta conecta a partir de sus transversales con la costa, entre las que destaca la Avenida de Alféreces Provisionales que termina en un espacio de aparcamiento sobre las dunas, absorbiendo los flujos de bañistas, vehículos privados y guaguas. En cuanto a la morfología y diseño de las vías, las de primer y segundo orden tienen, en la

mayoría de los casos, una calzada de doble sentido con plazas de aparcamiento lineal a ambos lados del carril. Las vías de tercer orden, por su parte, son de un solo sentido de circulación, con una banda de aparcamientos y corresponden con aquellas cercanas a la costa y ubicadas en el interior de la urbanización.

En cuanto a los sectores de Maspalomas y Meloneras, el viario está más jerarquizado con avenidas de generosas secciones que estructuran el territorio, separando unos sectores de otros, mientras que un viario más reducido, y de orden claramente local, da acceso a las diferentes áreas.

De esta forma, la red de aparcamiento no sufre cambios respecto a la estructura actual, manteniendo todas las plazas.

Se mantienen los carriles para bicicletas existentes en los núcleos de Maspalomas y San Agustín, presentes en los parques y jardines como espacios deportivos y de recreo.

La red de transporte público de guaguas mantiene las estaciones actuales de El Escorial, en Playa del Inglés, y de Meloneras; hasta la futura construcción de las estaciones de tren de El Veril y Meloneras. Así las líneas de guaguas mantienen su estructura de funcionamiento actual, conectando los núcleos turísticos con el resto de la isla.

Finalmente, la actual peatonalización de calles en Playa del Inglés favorece el tránsito peatonal frente al espacio libre Parque Europeo, mientras que en San Agustín los pasos peatonales a desnivel sobre la GC-500 resuelven la necesidad de cruzar de un lado a otro.

En lo referente a las distintas redes; saneamiento, abastecimiento, eléctrica, telecomunicaciones, alumbrado público y residuos, se mantienen tal como se encuentran en la actualidad.

La alternativa 0 viene reflejada en el plano Plano "A-03-01 Estrategia de movilidad. Alternativa 0".

➔ Alternativa 1

En esta alternativa viaria se propone una recomposición morfológica y de diseño, mediante intervenciones en la red interior, que jerarquice y tematice los elementos, avenidas, calles e intersecciones, por sus propios contenidos específicos, tratando de orientar a los usuarios tanto motorizados como a pie, dando prioridad al peatón y medios de transporte alternativos, frente al vehículo privado.

Red viaria: Se crea una nueva jerarquización del viario, en donde se diferencian claramente las vías de primer orden, de segundo orden y las residenciales. Se disminuye la sección destinada al vehículo privado, consiguiendo dos objetivos; que este pierda prioridad en el conjunto de la movilidad y una reducción considerable de la velocidad empleada por los usuarios. Se eliminan

aparcamientos en los viarios para ayudar a disminuir la circulación de vehículos por estas, pero para solventar esta disminución se crean aparcamientos alternativos en puntos claves de los diferentes núcleos.

Siguiendo las propuestas y objetivos del PTP-8 y del PTP-9, se propone reconstruir la carretera GC-500 en un parque bulevar urbano, que se extiende desde el enlace de la autovía GC-1 en Tarajalillo hasta la conexión con la Avenida Touroperador Neckermann en Maspalomas. Ésta realizará las funciones de eje principal viario compatible con los ejes peatonales y ciclistas, diseñada con una sola calzada y un carril por sentido, dotándola de mayores conexiones con los núcleos turísticos.

En cuanto al diseño y morfología de las vías, las de primer orden se propone de dos sentidos de circulación, mientras que las de segundo orden se prescindirá de uno de los carriles, resultando un sólo sentido de circulación con una línea de aparcamientos. Además, se limitará la velocidad mediante la reducción de los anchos de calzada y los elementos reductores de velocidad. En la mayoría de los casos, estas vías irán provistas de carril para bicicletas, siendo segregado físicamente de la calzada, mediante bandas de protección en uno de sus extremos o en coexistencia con los vehículos o peatones, conectando los principales puntos de interés con la costa.

A su vez se plantean una serie de aparcamientos alternativos para las plazas sustituidas por la reestructuración de la urbanización turística. De esta forma, todas las nuevas regulaciones van encaminadas a limitar y/o moderar la oferta de aparcamiento, con el fin de reducir la circulación con el vehículo privado. Se establecen aparcamientos disuasorios subterráneos a la entrada de los focos turísticos en las estaciones de transporte público de El Veril y Meloneras, favoreciendo la intermodalidad entre los distintos medios de transporte alternativos.

Las diferentes intervenciones se realizarán conforme a la determinación de los parámetros y exigencias establecidas respecto a su carácter funcional y dimensional, para poder proporcionar a los usuarios unas condiciones de accesibilidad y comunicación óptimas según las normativas vigentes.

Red peatonal: el objetivo es adecuar todos los recorridos peatonales para que cumplan la ley de accesibilidad para personas con movilidad reducida y que se mantenga la continuidad en toda la red. Se propone unos itinerarios con mobiliario adecuado y zonas estanciales, donde al peatón le sea cómodo poder desplazarse entre los diferentes núcleos, diferenciando el sistema en que se encuentre y proporcionándole a su vez una mejor orientación.

Se proponen dos líneas de actuación para el viario peatonal: La primera se apoya en el eje longitudinal principal que conecta los tres ámbitos turísticos mediante el eje verde, manteniendo una estructura y morfología diferenciada del resto. La segunda plantea una red a partir de una

mallas de nodos que configuran enclaves significativos, simbolizándolos como referencias memorables, vinculados a la identidad del lugar, la cultura, el litoral o como hitos funcionales.

Se complementa la actuación en la franja litoral como zona de preferencia peatonal, donde se intensifica el contacto visual con el mar y los recorridos de paseo, donde la vía queda reducida a una única plataforma y la separación del tránsito peatonal y rodado se realiza mediante el pavimento, elementos separadores y mobiliario urbano.

Red ciclista: se crea una red donde sea posible conectar los puntos de interés general a partir del cual el usuario puede desplazarse para llegar a cualquier destino dentro de los ámbitos turísticos. En los viarios se crea una zona destinada para la movilidad ciclista, bien por una franja de uso exclusivo y segregado de la calzada o por una banda de protección en uno de los laterales, en el resto del viario.

Red de transporte público: con la futura construcción del tren ligero que conectará Las Palmas de Gran Canaria con Meloneras, se genera una intermodalidad entre los diferentes tipos de transportes, proporcionando alternativas al vehículo para desplazarse por los diferentes núcleos.

Se aprovechan las intervenciones en el viario para la mejora y acondicionamiento de las redes existentes. Respecto a la red de abastecimiento, se posibilita la sustitución de las conducciones existentes por unas nuevas y adecuadas a las necesidades actuales y la red de saneamiento se disgregará de la red de pluviales acondicionándose para el correcto funcionamiento.

En lo referente a la red de alumbrado público, para la elección de los tipos de luminarias, se busca la mejor relación de nivel lumínico junto al mínimo consumo y mantenimiento, optándose por el uso de luminarias de tipo LED.

La alternativa 1 viene reflejada en el plano Plano "A-03-02 Estrategia de movilidad. Alternativa 1".

➔ Alternativa 2

Se propone una intervención mediante la jerarquización de vías, dando prioridad al peatón y al ciclista, frente al tráfico motorizado. De esta forma la propuesta va orientada a limitar la oferta de aparcamiento, con el fin de reducir la necesidad de la circulación con el vehículo privado por los núcleos turísticos.

Red viaria: Se dota a la GC-500 de un carácter de vía urbana, con lo cual es necesario la creación de una vía alternativa que dé cabida a la absorción de todo el tráfico que ésta pierde. También se propone una nueva estructuración de los viarios interiores, que pierden la sección destinada al uso del vehículo frente a otros sistemas de transporte alternativos. Hay una pérdida considerable de aparcamientos en la zona litoral, ya que los viarios pasan a ser de uso restringido para vehículos,

y se crean aparcamientos disuasorios en la periferia de los núcleos, recuperando parte de los perdidos.

Siguiendo las recomendaciones y criterios del PTP-8 y PTP-9, se transformará la carretera GC-500 en un parque bulevar urbano, donde el peatón y ciclista tengan presencia junto al vehículo a motor. Su diseño quedará reducido en una sola calzada con dos carriles y doble sentido de circulación, dotándola de mayores conexiones con los núcleos turísticos.

Debido a la pérdida de carácter de la GC-500 como vía de servicio de la GC.1, se requiere la construcción de una nueva infraestructura viaria, de calzada única y un carril por sentido, con las características propias de una vía arterial en medio urbano (VAU), capaz de absorber el tráfico que esta pierde.

Se produce la recomposición de la red interior donde el trazado urbano de Playa del Inglés se jerarquiza a partir de la Avenida de Tirajana, absorbiendo los flujos de tráfico y, distribuyendo se distribuye la circulación hacia los distintos usos. En Maspalomas, tanto las Avenidas Touroperador Tui y Cristóbal Colón mantendrán la estructura viaria, siendo en San Agustín la carretera GC-500 la única que jerarquice la movilidad del núcleo. Por lo tanto, siguiendo una jerarquización de funcionalidad de las vías, las de primer orden mantendrán los dos sentidos de circulación, mientras que las de segundo orden reducirán su sección a un carril de un solo sentido. Ambas vías mantendrán una línea de aparcamiento a un lado de la calzada.

Red peatonal: El objetivo es adecuar todos los recorridos peatonales para que cumplan la ley de accesibilidad para personas con movilidad reducida y que se mantenga la continuidad en toda la red.

Se propone una línea de actuación para el viario peatonal, tematizando los contenidos específicos de las vías, completándose con una actuación en la franja litoral en donde se intensifica el contacto visual con el mar y los recorridos de paseo. La morfología y diseño de estas vías quedarán reducidas a una plataforma única con uso restringido a vehículos y vías peatonales de uso exclusivo, en convivencia ambas con la bicicleta. Se eliminan las plazas de aparcamiento dando acceso únicamente a los vehículos autorizados para la carga y descarga de pasajeros y mercancías.

Para ello, se plantean una serie de aparcamientos disuasorios en las periferias de los núcleos turísticos, aprovechando las estaciones de tren proyectadas de El Veril y Meloneras, y acondicionando las bolsas de aparcamiento en la parte superior de la GC-500 en San Agustín. Sin embargo, se perderán, aproximadamente, más del 30% de las plazas actuales de aparcamiento, todas ellas próximas a la costa y a los enclaves importantes.

Red ciclista: se crea una red donde sea posible conectar los principales puntos de interés con la costa. En los viarios se crea una zona destinada para la movilidad del ciclista, bien por una franja de uso exclusivo y segregado de la calzada o por una banda de protección en uno de sus extremos, en el resto del viario.

En cuanto a la movilidad ciclista se plantean dos líneas de actuación, por un lado un carril de uso exclusivo y segregado de la calzada, por las calles y parques con mayor funcionalidad, y por otro, una banda de protección por uno de los laterales de la calzada en el resto de las vías que conectan los puntos de mayor interés con la costa.

Red de transporte público: con la futura construcción del tren ligero que conectará Las Palmas de Gran Canaria con Meloneras, se genera una intermodalidad entre los diferentes tipos de transportes, proporcionando alternativas al vehículo para desplazarse por los diferentes núcleos.

Con el objetivo de crear una ciudad turística para el peatón, se limita el uso del vehículo privado y se refuerza el transporte público a partir de la futura construcción del tren ligero que conecta Las Palmas de Gran Canaria con Meloneras; siendo la estación de El Veril en Playa del Inglés, un espacio de centralidad en el que el vehículo privado se intercambia por el uso de un transporte alternativo.

Por último, respecto a otras infraestructuras, se aprovechan las intervenciones en el viario para sustituir las conducciones de abastecimiento y saneamiento por unas nuevas, sin modificación estructural ni funcional de las mismas.

En lo referente a la red de alumbrado público, para la elección de los tipos de luminarias, se optará siempre por el que conlleve la mejor relación de nivel lumínico junto al mínimo consumo y mantenimiento. En este caso se implantarán farolas con placas fotovoltaicas.

La alternativa 2 viene reflejada en el plano Plano "A-03-03 Estrategia de movilidad. Alternativa 2".

5.2 Evaluación comparativa de la incidencia ambiental, socioeconómica y urbanística de las diferentes alternativas contempladas

La elección adecuada de alternativas debe fundamentarse en la evaluación de todos los factores que interactúan en el territorio (ambiental, socioeconómico y urbanístico), que son los que configuran, organizan y cualifican la estructura del espacio edificado y del soporte territorial.

5.2.1 Evaluación comparativa de la incidencia ambiental

5.2.1.1 Metodología de la evaluación ambiental

La evaluación comparativa de la incidencia ambiental de las alternativas se ha realizado mediante una valoración ponderada de las mismas, utilizando una matriz de doble entrada que permite

poner en relación el conjunto de propuestas con un conjunto de criterios de evaluación. Los pasos metodológicos seguidos son los siguientes:

A.- Selección de las propuestas a evaluar.- Cada una de las alternativas del Plan de Modernización se estructura a partir de tres grandes ejes estratégicos, que son los realmente comparables entre sí: la estrategia en el espacio público, la estrategia en el espacio privado y la estrategia para la movilidad. Así, de cada una de ellas se han seleccionado las siguientes propuestas a evaluar:

- ▶ Estrategia en el espacio público: sistema de actividad, sistema costero y sistema verde.
- ▶ Estrategia en el espacio privado: integración de alturas en establecimientos de alojamiento turístico en los tres ejes principales, integración de alturas y tratamiento de bordes sobre las zonas de actividad, conservación de alturas en contacto con los bordes naturales, elementos de referencia a efectos de posibilitar edificaciones singulares y aumento de alturas.
- ▶ Estrategia para la movilidad: red viaria, red ciclista, red peatonal y red de transporte público.

B.- Selección de los criterios de evaluación.- La valoración comparativa de las propuestas anteriores requiere de su confrontación con una serie de criterios de evaluación que permitan discernir las propuestas más adecuadas. Dada la naturaleza del Plan de Modernización, estos criterios se han seleccionado tomando en consideración los siguientes aspectos:

- Resultados obtenidos en la fase de **información y diagnóstico ambiental**, lo que nos permite poner en relación la evaluación de alternativas con las fases precedentes del Plan, dándole la máxima coherencia metodológica al documento.
- Las características del **paisaje urbano**, seleccionando criterios que permiten valorar la incidencia ambiental de las propuestas en la zona urbano-turística, tratándose este aspecto de algo novedoso, ya que no resulta frecuente una valoración tan específica en actuaciones que, en su mayor parte, se desarrollan sobre suelo urbano.

Los criterios seleccionados son los siguientes:

- ▶ Criterios derivados de la información ambiental: se relacionan con los ámbitos de mayor sensibilidad ambiental y paisajística existentes en el ámbito del Plan de Modernización:
 1. Afección a áreas de interés geológico y/o geomorfológico: se valora la incidencia directa o parcial de las propuestas sobre las áreas que albergan valores relacionados con su sustrato o formas del relieve.
 2. Afección a áreas de interés florístico y/o faunístico: se valora la incidencia directa o parcial de las propuestas sobre las áreas que albergan valores por su biocenosis.

3. Adecuación a la calidad visual del paisaje: se considera la incidencia sobre las áreas con mayor relevancia visual, en particular de aquellas relacionadas con el soporte natural.

► Criterios derivados del diagnóstico ambiental: se relacionan con la mayor o menor adecuación a los resultados obtenidos en el diagnóstico de problemática y potencialidad realizado para el ámbito del Plan

4. Mejora de la problemática ambiental: se valora la contribución a minimizar o corregir los impactos que determinan la problemática ambiental de las unidades de paisaje que caracterizan al ámbito.

5. Adecuación a la calidad para la conservación: se relaciona la idoneidad de las propuestas con el mérito que presentan las unidades de paisaje definidas para ser preservadas.

6. Adecuación a la potencialidad de uso: se valora el nivel de coincidencia entre las propuestas y los usos o aprovechamientos que se han definido, para las unidades de paisaje, como ambientalmente más adecuados.

► Criterios derivados de las características morfológicas: se relacionan con la calidad visual del paisaje urbano a una escala de relativo detalle: manzanas y parcelas.

7. Modificación de las características paisajísticas de la manzana: se valora el nivel de alteración paisajística que las propuestas pueden introducir en las manzanas en las que se ubican.

8. Modificación de las características paisajísticas de la parcela: se considera el nivel de alteración paisajística que las propuestas pueden introducir en las parcelas en las que se ubican.

► Criterios relacionados con las zonas verdes: se relacionan con el valor paisajístico y funcional que alcanzan las zonas verdes y los espacios libres en el espacio urbano.

9. Ampliación de zonas verdes: se trata de valorar la incidencia que las propuestas presentan sobre la superficie de las zonas verdes o espacios libres existentes.

10. Mejora en relación con el espacio construido: se considera la incidencia de las propuestas en la posición que juegan los espacios libres y zonas verdes respecto al espacio edificado.

► Criterio derivado de la visibilidad: se relaciona con la disponibilidad de vistas desde el entorno urbano, considerándose especialmente la incidencia visual desde los distintos sectores de la ciudad hacia el entorno natural (mar, dunas y montañas) circundantes.

11. Incidencia sobre cuencas visuales amplias: se trata de valorar la incidencia de las propuestas sobre la posibilidad de percibir panorámicas con relativo interés paisajístico.

► Criterio derivado del confort ambiental: se relaciona con la sensación de bienestar físico y mental, que es consecuencia del nivel de equilibrio existente entre el individuo y su entorno, caracterizado en este caso por el ámbito de actuación.

12. Mejora de la percepción del confort ambiental: se considera si la incidencia de las propuestas conlleva en su conjunto un incremento o decremento de la sensación de confortabilidad de la zona urbano-turística.

C.- Construcción de la matriz de evaluación.- En función de los resultados anteriores se construye la matriz de doble entrada. Al tratarse de una valoración ponderada, se señalan también los pesos asignados a cada uno de los criterios de evaluación seleccionados, oscilando los mismos entre un 1 y un 10, en función de la importancia que presente el criterio de cara a la valoración ambiental de las propuestas.

Pf: Peso del criterio Cf. Vpf: Valor de la alternativa Ap para el criterio Cf.		CRITERIOS DE EVALUACIÓN					
		C1	C2	...	Cf	...	Cz
PESO DE LOS CRITERIOS		P1	P2	...	Pf	...	Pz
PROPUESTA DE LAS ALTERNATIVAS A EVALUAR	A1			
	A2			

	Ap			...	Vpf	...	

	Az			

Por lo que respecta a la ponderación o peso de los criterios se ha establecido la siguiente:

- Afección a áreas de interés geológico y/o geomorfológico: 6
- Afección a áreas de interés florístico y/o faunístico: 6
- Adecuación a la calidad visual del paisaje: 9
- Mejora de la problemática ambiental: 5
- Adecuación a la calidad para la conservación: 4

- Adecuación a la potencialidad de uso: 8
- Modificación de las características paisajística de la manzana: 7
- Modificación de las características paisajística de la parcela: 6
- Ampliación de zonas verdes: 8
- Mejora de las zonas verdes en relación al espacio construido: 9
- Incidencia sobre cuencas visuales amplias: 5
- Mejora de la percepción del confort ambiental: 9

D.- Asignación de valores.- Se asigna una puntuación, de entre un rango establecido de 1 a 5, a cada propuesta de cada alternativa, en función del mejor escenario que plantee para cada criterio de evaluación. Así, en relación con los criterios en positivo (adecuación a la calidad visual del paisaje, mejora de la problemática ambiental, adecuación a la calidad para la conservación, adecuación a la potencialidad de uso, ampliación de zonas verdes, su mejora en relación con el espacio construido y mejora de la percepción del confort ambiental) se otorgarán los siguientes valores:

- Valor 5: la propuesta resulta adecuada o muy adecuada respecto al criterio de evaluación.
- Valor 3: la propuesta resulta moderadamente adecuada al criterio de evaluación.
- Valor 1: la propuesta resulta poco adecuada o contraria respecto al criterio de evaluación.

Por su parte, en relación con los **criterios de evaluación en negativo** (afección a áreas de interés geológico/geomorfológico, afección a áreas de interés florístico/faunístico, modificación de las características de la manzana y la parcela e incidencia sobre cuencas visuales amplias) la categorización de valores a asignar se invierte, correspondiendo, por ejemplo en sus extremos, a un 5 cuando la propuesta resulta muy poco adecuada o contraria respecto al criterio de evaluación; y a un 1 cuando la propuesta resulta muy adecuada respecto a dicho criterio.

E.- Obtención del valor final de la alternativa (VFA).- Una vez asignados los valores a cada propuesta de cada alternativa, en relación con cada criterio de evaluación, se obtiene el valor final de la alternativa mediante la multiplicación de los mismos por el peso dado a cada criterio, sumándose posteriormente los resultados y obteniéndose una suma ponderada. Posteriormente, se divide el resultado por el número de propuestas valoradas, para obtener el valor medio de la alternativa; volviéndose a dividir este último valor entre la suma total de los pesos o coeficientes de ponderación, lo que permite obtener la media ponderada final.

$$VFA = \frac{[\sum ((C1 * P1) + (C2 * P2) + (Cz * Pz)) / n]}{\sum (P1 + P2 + \dots + Pz)}$$

Donde:

VFA = Valor Final de la Alternativa

C = Valor del criterio

n = Número de propuestas valoradas en la Alternativa

P = Peso del criterio o coeficiente de ponderación

Los resultados se expresarían en la siguiente tabla:

EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LA ESTRATEGIA EN EL ESPACIO PÚBLICO			
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0			
ALTERNATIVA 1			
ALTERNATIVA 2			

Los resultados obtenidos para la media ponderada identifican la sostenibilidad ambiental de cada alternativa, que será mayor cuanto más elevado sea dicho resultado. De tal manera, se clasifican los valores derivados de la evaluación conforme a lo siguiente:

- Muy adecuada: la Alternativa obtiene un resultado superior a 4,2.
- Adecuada: la Alternativa obtiene un resultado entre 3,41 y 4,2.
- Algo adecuada: la Alternativa obtiene un resultado entre 2,61 y 3,4.
- Poco adecuada: la Alternativa obtiene un resultado entre 1,81 y 2,6.
- Nada adecuada: la Alternativa obtiene un resultado igual o inferior a 1,8.

5.2.1.2 Evaluación ambiental de las alternativas de la estrategia en el espacio público

A continuación se muestra la matriz multicriterio con la valoración de las alternativas propuestas para la estrategia en el espacio público:

CRITERIOS DE EVALUACIÓN														
CRITERIOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO														
CRITERIOS DE PAISAJE URBANO														
Información			Diagnóstico			Características morfológicas		Zonas verdes		Visibilidad	Confort ambiental			
Afección a áreas de interés geo /geom. (*)	Afección a áreas de interés flor./faunis. (*)	Adecuación a la calidad visual del paisaje	Mejora de la problemática ambiental	Adecuación a la calidad para la conservación	Adecuación a la potencialidad de uso	Modificación de las caract. paisajísticas de la manzana (*)	Modificación de las caract. paisajísticas de la parcela (*)	Ampliación de zonas verdes	Mejora en relación con el espacio construido	Incidencias sobre cuencas visuales amplias (*)	Mejora de su percepción			
PESO DE LOS CRITERIOS	6	6	9	5	4	8	7	6	8	9	5	9		
PROPUESTAS DE LAS ALTERNATIVAS A EVALUAR ESTRATEGIAS EN EL ESPACIO PÚBLICO	A0	Sistema verde	5	5	1	1	1	1	5	5	1	1	3	1
		Sistema de actividad	5	5	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1
		Sistema costero	5	5	1	1	1	3	5	5	1	1	3	1
	A1	Sistema verde	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
		Sistema de actividad	5	3	5	3	3	5	5	5	1	1	3	5
		Sistema costero	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5
	A2	Sistema verde	5	5	5	3	3	3	5	5	3	3	3	5
		Sistema de actividad	5	3	3	3	3	3	5	5	1	1	3	3
		Sistema costero	1	3	1	1	1	3	3	3	1	1	3	3

(*) Criterios de evaluación en negativo. En ellos se otorga un 5 cuando la propuesta resulta muy poco adecuada o contraria respecto al criterio de evaluación; y un 1 cuando la propuesta resulta muy adecuada respecto a dicho criterio

De la evaluación ambiental comparativa de las alternativas propuestas dentro de la estrategia en el espacio público, se han obtenido los siguientes resultados:

EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LA ESTRATEGIA EN EL ESPACIO PÚBLICO			
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	556	2,26	POCO ADECUADA
ALTERNATIVA 1	1088	4,42	MUY ADECUADA
ALTERNATIVA 2	746	3,03	ALGO ADECUADA

De lo anterior se deduce que la **Alternativa 0**, o no intervencionista, una vez que las tendencias muestran un constante aumento de la problemática ambiental relacionada a la presión antrópica sobre el espacio público, no sólo no ayudaría a mejorar las condiciones ambientales sino que contribuiría, de forma inevitable, a un empeoramiento de la imagen de la ciudad turística. Del mismo modo, el probable escenario derivado de la no actuación sobre el espacio público generaría una evidente confrontación con los objetivos marcados por el presente Plan, impidiendo:

- La rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental y paisajístico, de modo que repercuta en una imagen turística.
- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio.
- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
- Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor

la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.

La **Alternativa 1** se muestra, desde el punto de vista ambiental, como “muy adecuada” para ser desarrollada en el Plan de Modernización. La estrategia propuesta se remite estrictamente al espacio público ya urbanizado, por lo que la adecuación a la calidad visual del paisaje, a la potencialidad de uso del soporte territorial y la mejora del confort ambiental que suponen, genera un incremento considerable en la calidad del ambiente urbano y en el paisaje del espacio público de la ciudad turística. Por otra parte, el resultado de la aplicación de esta alternativa coincide con gran parte de los objetivos establecidos en el Plan, permitiendo:

- Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental y paisajístico, de modo que repercuta en una imagen turística.
- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
- Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.

Por su parte, la **Alternativa 2** se valora como “algo adecuada”, aunque se detectan intervenciones puntuales con problemática significativa. Así, en el sistema costero, las propuestas de incorporación de un ascensor en el espacio dunar (próximo al Anexo II), el acceso a nivel desde el paseo a las dunas y la ampliación del paseo costero -lindando con la Especial de las Dunas de Maspalomas-, implicaría un aumento de presión antrópica sobre el espacio protegido al generar un fuerte impacto paisajístico, ecológico y sobre los sistemas morfodinámicos; mientras que en el sistema verde, la ampliación del paseo a través del talud de Playa del Inglés generaría una evidente afección paisajística sobre la fisonomía del espacio. Por lo anterior, la elección de esta

Alternativa para el desarrollo del presente Plan impediría que se cumplieran plenamente algunos de los objetivos marcados:

- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio.
- Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.

5.2.1.3 Evaluación ambiental de las alternativas de la estrategia en el espacio privado

A continuación se muestra la matriz multicriterio con la valoración de las alternativas propuestas para la estrategia en el espacio privado:

CRITERIOS DE EVALUACIÓN															
CRITERIOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO															
CRITERIOS DE PAISAJE URBANO															
Información			Diagnóstico			Características morfológicas		Zonas verdes		Visibilidad	Confort ambiental				
Afección a áreas de interés geo./geom. (*)	Afección a áreas de interés flor./faunis. (*)	Adecuación a la calidad visual del paisaje	Mejora de la problemática ambiental	Adecuación a la calidad para la conservación	Adecuación a la potencialidad de uso	Modificación de las caract. paisajísticas de la manzana (*)	Modificación de las caract. paisajísticas de la parcela (*)	Ampliación de zonas verdes	Mejora en relación con el espacio construido	Incidencias sobre cuencas visuales amplias (*)	Mejora de su percepción				
PESO DE LOS CRITERIOS															
PROPUESTAS DE LAS ALTERNATIVAS A EVALUAR ESTRATEGIAS EN EL ESPACIO PRIVADO	A0	Integración de alturas en establecimientos de alojamiento turístico en los tres ejes principales	5	5	1	1	1	1	3	3	1	1	3	1	
		Integración de alturas; tratamiento de bordes sobre las zonas de actividad	5	5	1	1	1	1	1	3	3	1	1	3	1
		Conservación de alturas en contacto con los bordes naturales	5	5	5	3	5	3	5	5	1	1	5	5	5
		Elementos de referencia a efectos de posibilitar edif. singulares	5	5	5	1	3	1	3	3	1	1	3	3	3
		Aumento de alturas	5	5	5	3	5	3	5	5	1	1	3	5	5
	A1	Integración de alturas en establecimientos de alojamiento turístico en los tres ejes principales	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5	5
		Integración de alturas; tratamiento de bordes sobre las zonas de actividad	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	5	5	5
		Conservación de alturas en contacto con los bordes naturales	5	5	5	3	5	3	5	5	1	1	5	5	5
		Elementos de referencia a efectos de posibilitar edif. singulares	5	5	3	3	5	5	3	3	3	3	3	3	3
		Aumento de alturas	5	5	5	3	5	3	5	5	1	1	5	5	5
	A2	Integración de alturas en establecimientos de alojamiento turístico en los tres ejes principales	5	5	1	1	3	1	3	3	3	3	3	3	1
		Integración de alturas; tratamiento de bordes sobre las zonas de actividad	5	5	1	1	3	1	3	3	3	3	3	3	1
		Conservación de alturas en contacto con los bordes naturales	5	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		Elementos de referencia a efectos de posibilitar edif. singulares	5	5	3	3	5	3	3	3	3	3	3	3	3
		Aumento de alturas	5	5	1	1	1	5	1	1	5	3	1	1	1

(*) Criterios de evaluación en negativo. En ellos se otorga un 5 cuando la propuesta resulta muy poco adecuada o contraria respecto al criterio de evaluación; y un 1 cuando la propuesta resulta muy adecuada respecto a dicho criterio

De la evaluación ambiental comparativa de las alternativas propuestas dentro de la estrategia en el espacio privado, se han obtenido los siguientes resultados:

EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LA ESTRATEGIA EN EL ESPACIO PRIVADO			
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	1182	2,88	ALGO ADECUADA
ALTERNATIVA 1	1652	4,03	ADECUADA
ALTERNATIVA 2	1026	2,50	POCO ADECUADA

La **Alternativa 0**, o no intervencionista, a pesar de ser considerada “algo adecuada”, implica la imposibilidad de actuar en el espacio urbano privado, con el consiguiente freno que genera sobre la revitalización del paisaje urbano. La no actuación –generalizada- sobre el espacio edificado revertirá, con el tiempo, en una acentuación de la problemática ambiental de la calidad estética de las edificaciones y en un empeoramiento de la percepción del confort ambiental. Por ello, la Alternativa 0 no sólo iría en claro detrimento de la calidad visual del paisaje, el confort ambiental y de la escena urbana de la ciudad turística, sino que también se contrapone al fin perseguido por los siguientes objetivos ambientales expuestos en el Plan de Modernización:

- Rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
- Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.

La **Alternativa 1** se muestra, desde el punto de vista ambiental, como “adecuada” para ser desarrollada en el Plan. La estrategia propuesta se remite mayoritariamente al espacio privado ya edificado, por lo que el ajuste a la calidad visual del paisaje, a la potencialidad de uso del soporte territorial y la mejora del confort ambiental que suponen, genera un incremento considerable en la calidad del ambiente y del paisaje urbano de la ciudad turística. Por otra parte, el resultado de la aplicación de esta alternativa coincide con buena parte de los objetivos establecidos en el Plan:

- Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental y paisajístico, de modo que repercuta en una imagen turística.
- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
- Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.

Por su parte, la **Alternativa 2** se entiende ambientalmente como “poco adecuada”, dado que aunque se remite casi con exclusividad al espacio urbano edificado –y por tanto, como una zona ya antropizada-, la generalización del aumento de alturas para todo el ámbito de actuación puede generar una importante afección negativa sobre el paisaje urbano y el confort ambiental, además de no amoldarse a las particularidades de potencialidad de uso del territorio. No cabe olvidar que el incremento de alturas generalizado también incidiría en la apreciación visual del continuo urbano desde el litoral o desde la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas. Todo ello implicaría que no se cumplan plenamente los siguientes objetivos ambientales:

- Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio.
- Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.

- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.

5.2.1.4 Evaluación ambiental de las alternativas de la estrategia para la movilidad

La valoración de las alternativas propuestas en la estrategia para la movilidad se resuelve mediante la siguiente matriz multicriterio:

		CRITERIOS DE EVALUACIÓN												
		CRITERIOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO						CRITERIOS DE PAISAJE URBANO						
		Información			Diagnóstico			Características morfológicas		Zonas verdes		Visibilidad	Confort ambiental	
		Afección a áreas de interés geo./geom. (*)	Afección a áreas de interés flor./faunis. (*)	Adecuación a la calidad visual del paisaje	Mejora de la problemática ambiental	Adecuación a la calidad para la conservación	Adecuación a la potencialidad de uso	Modificación de las caract. paisajísticas de la manzana (*)	Modificación de las caract. paisajísticas de la parcela (*)	Ampliación de zonas verdes	Mejora en relación con el espacio construido	Incidencias sobre cuencas visuales amplias (*)	Mejora de su percepción	
PESO DE LOS CRITERIOS		6	6	9	5	4	8	7	6	8	9	5	9	
PROPUESTAS DE LAS ALTERNATIVAS A EVALUAR ESTRATEGIAS PARA LA MOVILIDAD	A0	Red viaria	3	3	1	1	1	1	3	3	1	1	3	1
		Red ciclista	5	3	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1
		Red peatonal	3	3	1	1	1	1	3	3	1	1	3	1
		Red de transporte público	5	5	3	1	3	1	3	3	1	1	3	1
	A1	Red viaria	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5
		Red ciclista	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
		Red peatonal	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
		Red de transporte público	5	5	3	5	3	5	5	5	1	1	3	5
	A2	Red viaria	5	5	3	3	3	3	5	5	3	3	3	3
		Red ciclista	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3
		Red peatonal	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	3	5
		Red de transporte público	5	5	1	3	1	3	3	3	1	1	1	5

(*) Criterios de evaluación en negativo. En ellos se otorga un 5 cuando la propuesta resulta muy poco adecuada o contraria respecto al criterio de evaluación; y un 1 cuando la propuesta resulta muy adecuada respecto a dicho criterio

De la evaluación ambiental comparativa de las alternativas propuestas dentro de la estrategia para la movilidad, se han obtenido los siguientes resultados:

EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LA ESTRATEGIA PARA LA MOVILIDAD			
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	620	1,89	POCO ADECUADA
ALTERNATIVA 1	1502	4,58	MUY ADECUADA
ALTERNATIVA 2	1246	3,80	ADECUADA

La no intervención, o **Alternativa 0**, es valorada como “poco adecuada” dado que supone una acentuación progresiva de la problemática ambiental relacionada con las infraestructuras básicas, la accesibilidad y la contaminación ambiental. De tal forma, la tendencia de movilidad constatada en el ámbito de actuación -en cuanto al predominio del vehículo privado sobre el transporte público o el tránsito no motorizado (peatonal y/o ciclista)-, el deterioro de la red funcional, junto con el sobredimensionamiento de la misma y el poco peso del espacio destinado al tránsito no motorizado, proporciona un escenario de futuro poco halagüeño para la consecución de una imagen turística, en la que la calidad y el confort ambiental sean la base constituyente. Por otro lado, la elección de esta alternativa para el desarrollo del Plan no permitiría alcanzar los objetivos de:

- Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio.
- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.

- Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.

La **Alternativa 1** se estima como ambientalmente “muy adecuada” para ser desarrollada por el Plan de Modernización. Así, las restricciones de acceso a vehículos propuestas en el frente litoral y la creación de vías peatonales de uso restringido a vehículos, en conjunción con el emplazamiento de nuevas plazas de aparcamiento en distintos puntos del interior del ámbito (Meloneras y El Veril), proporcionarían un aumento del confort ambiental al liberar espacio para el disfrute del peatón. La redistribución de las líneas de transporte público, fomentando la intermodalidad con sistemas de transportes alternativos, mejoran la accesibilidad de los usuarios a los principales puntos de interés, con lo que se reduciría la necesidad de utilizar el transporte privado para desplazarse hasta los mismos (minimizando la contaminación generada por los vehículos a motor). La ampliación de una red red ciclista continua y del paseo marítimo (en las zonas de El Faro y Playa del Águila), influirían positivamente en le percepción del confort ambiental y se adaptarían a la perfección a la potencialidad de uso del territorio. Por ello, la aplicación de esta alternativa se consideraría concordante con la consecución de los siguientes objetivos:

- Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
- Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor

la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.

La **Alternativa 2** se considera como “adecuada” dado que la propuesta mejora con mucho el número de viales destinados, exclusivamente o de manera compartida, al tránsito no motorizado, con la consiguiente influencia en la mejora de la percepción del confort ambiental y en la reducción de emisiones contaminantes. Pese a lo anterior, se detectan en la alternativa determinadas propuestas que pueden generar problemas ambientales o no aprovechar lo deseable los recursos territoriales existentes. Así, el exceso de vías peatonales de uso exclusivo en la franja costera puede conllevar un aumento del consumo de combustible, por parte de los vehículos, dada la reducción desequilibrada de plazas de aparcamiento. La creación de la vía arterial en medio urbano (VAU), aparte del consecuente impacto visual, supondría la antropización injustificada de terrenos que actualmente se encuentra dominados por elementos naturales. Por otra parte, se manifiestan ciertas disfunciones relacionadas con la escasa accesibilidad de la línea de transporte público a áreas esenciales como el acceso a Playa del Inglés por el Anexo II, o la duplicación de esfuerzos en determinados puntos de Playa del Inglés y Maspalomas. La incorporación de un tramo de paseo en el talud de Playa del Inglés ocasionaría una significativa afección paisajística; mientras que, la red ciclista propuesta no tiene en cuenta rutas de importante interés paisajístico como son las anexas al barranco de Maspalomas o a los miradores de Playa del Inglés. De lo anterior, se aprecia la discordancia con algunos de los objetivos perseguidos por el Plan de Modernización:

- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
- Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
- Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.

5.2.1.5 Conclusión de la evaluación ambiental de las alternativas

De acuerdo a los resultados obtenidos de la evaluación ambiental de las alternativas propuestas para el desarrollo de las distintas estrategias, se entiende como más apropiada –en los tres casos– la elección de la Alternativa 1. Ello se deriva principalmente del mayor ajuste, o compromiso, con los objetivos ambientales establecidos en el Plan de Modernización y a su mayor grado de sostenibilidad ambiental.

ALTERNATIVAS	EVALUACIÓN AMBIENTAL PARCIAL						EVALUACIÓN AMBIENTAL	
	ESTRATEGIA ESPACIO PÚBLICO		ESTRATEGIA ESPACIO PRIVADO		ESTRATEGIA MOVILIDAD			
A0	POCO ADECUADA	2,26	ALGO ADECUADA	2,88	POCO ADECUADA	1,89	POCO ADECUADA	2,34
A1	MUY ADECUADA	4,42	ADECUADA	4,03	MUY ADECUADA	4,58	MUY ADECUADA	4,34
A2	ALGO ADECUADA	3,03	POCO ADECUADA	2,50	ADECUADA	3,80	ALGO ADECUADA	3,11

Así, respecto a las propuestas para desarrollar la estrategia en el espacio público, la Alternativa 0 se identifica como la menos apropiada, mientras que la Alternativa 2, a pesar de considerarse “algo adecuada”, debe descartarse, en parte, por presentar propuestas con menor encaje ambiental, entre las que destacan las que favorecen excesivamente la accesibilidad a la Zona de Uso Restringido de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas. Por el contrario, la Alternativa 1 presenta propuestas con un mayor acomodo ambiental, por lo que resulta como ambientalmente “muy adecuada”.

Por su parte, de los supuestos evaluados para la estrategia en el espacio privado, se desprende que también es la Alternativa 1 la que ostenta con mucho el mejor resultado de integración ambiental y paisajística, mientras que la “no-intervención” y la Alternativa 2, se definen, como “algo adecuada” y “poco adecuada” respectivamente. Tales resultados derivan de la degradación progresiva del entorno urbano que conllevaría la primera de ellas; así como de las incidencias negativas que sobre el paisaje urbano y el confort general presentaría la segunda.

En lo referente a las alternativas planteadas en la estrategia para la movilidad, se desecha la Alternativa 0, al entenderse como “poco adecuada”, debido a que no contribuye a solucionar la problemática ambiental existente relacionada con las infraestructuras básicas y la contaminación ambiental. Asimismo, la Alternativa 2 queda descartada, al considerarse como “adecuada”, frente a la Alternativa 1, que resulta ser “muy adecuada”, básicamente por presentar propuestas que

contribuyen en mayor medida a la mejora de los problemas ambientales existentes, aprovechando de mejor manera los recursos territoriales existentes.

5.2.2 Evaluación comparativa de la incidencia socioeconómica

5.2.2.1 Metodología de la evaluación socioeconómica

La metodología seguida en la evaluación socioeconómica de las estrategias planteadas para el espacio público, espacio privado y movilidad, de cada una de las alternativas planteadas, es una de las más utilizadas para este tipo de análisis. Coincide en sus etapas metodológicas con las expuestas en el apartado denominado “*Metodología de evaluación ambiental*”, del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental. Sin embargo, los criterios y ponderaciones aplicados en la evaluación socioeconómica son específicos, por lo que difieren de los aplicados en la metodología para la evaluación ambiental.

Los criterios para realizar la evaluación de las alternativas desde el punto de vista socioeconómico se basan en el análisis de dos aspectos claves:

- **Calidad del destino** analizado a través de los elementos que conforman la oferta turística y los elementos contextuales del ámbito;
- **Otros criterios socioeconómicos** centrados en el empleo y la repercusión económica de las inversiones propuestas en las diferentes alternativas.

A continuación se desarrollan los criterios utilizados para valorar ambos aspectos:

► **Oferta turística:** conformada por los establecimientos de alojamiento y los de actividad turística complementaria.

1. **Oferta de alojamiento:** se analiza el estado actual y si la alternativa produce un incremento directo y/o indirecto sobre el valor de los establecimientos de alojamiento. Un incremento directo de valor se produce por el aumento de la categoría intrínseca de los establecimientos de alojamiento; un incremento indirecto de valor se produce por el desarrollo de los elementos contextuales que conforman el destino.

El incremento directo de valor será siempre mayor que el indirecto.

Valor 1: incidencia poco significativa en la oferta de alojamiento.

Valor 3: incidencia moderada en la oferta de alojamiento.

Valor 5: incidencia significativa en la oferta de alojamiento.

2. Oferta complementaria: se analiza el estado actual y si las alternativas proponen una mejora o incremento de la oferta pública de espacios libres, de la oferta comercial y de ocio-recreativo.

Una mejora de la oferta complementaria será siempre mayor que un incremento de la oferta complementaria. En la estrategia de espacio privado se produce un incremento de la oferta mientras que en la estrategia de movilidad y espacio público lo que se produce es una mejora.

Valor 1: incidencia poco significativa en la oferta complementaria.

Valor 3: incidencia moderada en la oferta complementaria.

Valor 5: incidencia significativa en la oferta complementaria.

3. Identidad del destino: analiza si el destino posee o las alternativas mejoran la imagen general del destino, dotándola de una identidad propia.

Todas las estrategias mejoran la imagen del destino, pero se valora con mayor puntuación las que inciden sobre el espacio público y movilidad que las que lo hacen sobre el espacio privado, ya que esta última implica sólo mejoras parciales.

Valor 1: incidencia poco significativa en la identidad del destino.

Valor 3: incidencia moderada en la identidad del destino.

Valor 5: incidencia significativa en la identidad del destino.

► Contexto del destino: conformada por las infraestructuras básicas de la trama urbana y otros elementos que revalorizan el destino.

4. Accesibilidad: se analiza en cada alternativa el estado y el tratamiento de mejora, estructuración y sostenibilidad de la accesibilidad interna del destino.

Las estrategias de movilidad urbana son las que mayores mejoras aportan porque inciden directamente sobre la accesibilidad, en segundo lugar aportan las estrategias en el espacio público y la estrategia del espacio privado puede incidir sobre la accesibilidad pero sólo parcialmente ya que, por ejemplo, las nuevas edificaciones deberán ir cumpliendo los retranqueos para las vías.

Valor 1: incidencia poco significativa en la accesibilidad.

Valor 3: incidencia moderada en la accesibilidad.

Valor 5: incidencia significativa en la accesibilidad.

5. Funcionalidad: analiza si las alternativas facilitan la canalización del flujo o el tránsito hacia las localizaciones estratégicas: espacios libres, zonas comerciales, espacios recreativos y establecimientos de alojamiento; así como, la interrelación entre las mismas.

La estrategia sobre los sistemas son los que más inciden sobre este criterio, luego la estrategia de movilidad y por último, la aportación de la estrategia del espacio privado es secundaria ya que facilita la funcionalidad interior de los establecimientos.

Valor 1: incidencia poco significativa en la funcionalidad de la trama urbana.

Valor 3: incidencia moderada en la funcionalidad de la trama urbana.

Valor 5: incidencia significativa la funcionalidad de la trama urbana.

6. Orientación del visitante: se analiza el valor simbólico y orientativo de los elementos arquitectónicos, públicos o privados, que sirvan de hitos de referencia en el ámbito, así como la interrelación de los mismos, y que como estos repercuten sobre las condiciones de confort del visitante.

La estrategia del espacio público es la que más incide en este criterio, luego la de movilidad porque es el que establece la base de la estructura viaria y por último la del espacio privado porque su valor es complementario a las anteriores, que tienen un valor estructural.

Valor 1: incidencia poco significativa en la orientación del visitante.

Valor 3: incidencia moderada en la orientación del visitante.

Valor 5: incidencia significativa en la orientación del visitante.

► Empleo: compuesto por el empleo coyuntural derivado de la ejecución de la alternativa y el empleo estructural generado por su desarrollo. Se establece como indicador el empleo privado ya que el empleo público que se podría generar sería de forma puntual.

7. Empleo coyuntural: creación de puestos de trabajo temporales por la ejecución de las intervenciones públicas y/o privadas.

La estrategia del espacio privado tiene una mayor incidencia y diversificación sobre la creación de puestos de trabajo coyunturales que la estrategia del espacio público.

Valor 1: incidencia poco significativa en el empleo coyuntural.

Valor 3: incidencia moderada en el empleo coyuntural.

Valor 5: incidencia significativa en el empleo coyuntural.

8. Empleo estructural: creación de empleo estable derivado de la explotación a largo plazo de la actividad turística de alojamiento y de oferta complementaria.

Se valora que la incidencia será mayor cuando afecte a la actividad económica ya sea de establecimiento de alojamiento y/u oferta complementaria. Por tanto en la valoración de la estrategia de espacio público el sistema de actividad tendrá una mayor incidencia y, en la estrategia del espacio privado todos los elementos de la misma tendrán igual incidencia.

Valor 1: incidencia poco significativa en el empleo estructural.

Valor 3: incidencia moderada en el empleo estructural.

Valor 5: incidencia significativa en el empleo estructural

► Repercusión económica: conformado por el esfuerzo inversor público-privado; el potencial recaudador derivado de los impuestos y plusvalías; y las expectativas de rentabilidad como factor de atracción y captación de capital.

9. Esfuerzo inversor: analiza la dimensión económica de la inversión necesaria para la ejecución de las propuestas de las distintas alternativas.

Se valora más el esfuerzo en la estrategia del espacio público por su carácter de interés social, frente al del espacio privado que se equilibra por su capacidad de retorno de la inversión.

Valor 1: incidencia significativa en el esfuerzo inversor.

Valor 3: incidencia moderada en el esfuerzo inversor.

Valor 5: incidencia poco significativa en el esfuerzo inversor.

10. Repercusión sobre los ingresos: analiza como las alternativas repercuten sobre los ingresos, sobre los públicos vía recaudación municipal, generada por los impuestos, tasas y por las plusvalías derivadas del incremento de aprovechamiento; en los privados por el incremento del valor añadido del producto turístico.

Se valora que la repercusión de la estrategia sobre el espacio privado es mayor por su efecto multiplicador y dinamizador socioeconómico, que la del espacio público.

Valor 1: incidencia poco significativa en la repercusión sobre los ingresos.

Valor 3: incremento moderado de los ingresos.

Valor 5: incremento significativo de los ingresos.

11. Atracción - captación de capital: analiza como las alternativas pueden incidir sobre la creación de un destino atractivo para captar inversiones en el núcleo.

El principal estímulo a la inversión de nuevo capital depende de la aplicación de la estrategia en espacio público puesto que dotan y mejoran la calidad del destino, y en menor medida, pero no menos importante, la del espacio privado ya que, dan viabilidad a las nuevas edificaciones.

Valor 1: incidencia poco significativa en la atracción-captación de capital.

Valor 2: incidencia moderada en la atracción-captación de capital.

Valor 3: incidencia significativa en la atracción-captación de capital.

Respecto a la ponderación o peso de los criterios se ha establecido la siguiente:

- Oferta de alojamiento: 8
- Oferta complementaria: 7
- Identidad del destino: 9
- Accesibilidad: 7
- Funcionalidad: 7
- Orientación del visitante: 8
- Empleo coyuntural: 5
- Empleo estructural: 9
- Esfuerzo inversor: 6
- Repercusión sobre los ingresos: 7
- Atracción-captación de capital: 8

5.2.2.2 Evaluación socioeconómica de las alternativas de la estrategia en el espacio público

Se expone a continuación la matriz multicriterio con los resultados de la valoración de las alternativas propuestas para la estrategia en el espacio público:

		CRITERIOS DE EVALUACIÓN											
		CRITERIOS DE CALIDAD DEL DESTINO						OTROS CRITERIOS SOCIOECONÓMICOS					
		Oferta turística			Contexto del destino			Empleo		Repercusión económica			
		Oferta de alojamiento	Oferta complementaria	Identidad del destino	Accesibilidad	Funcionalidad	Orientación del visitante	Empleo coyuntural	Empleo estructural	Esfuerzo inversor	Repercusión sobre los ingresos	Atracción - captación de capital	
PESO DE LOS CRITERIOS		8	7	9	7	7	8	5	9	6	7	8	
PROPUESTAS DE LAS ALTERNATIVAS A EVALUAR. ESTRATEGIAS EN EL ESPACIO PÚBLICO	A0	Sistema verde	1	1	1	1	1	1	1	1	5	1	1
		Sistema de actividad	1	3	1	3	1	1	1	3	5	3	1
		Sistema costero	3	3	3	3	3	1	1	3	5	1	1
	A1	Sistema verde	3	5	5	5	5	5	5	1	1	1	3
		Sistema de actividad	3	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5
		Sistema costero	3	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3
	A2	Sistema verde	3	3	3	3	3	1	3	1	3	1	3
		Sistema de actividad	3	5	3	5	3	1	3	5	3	5	5
		Sistema costero	3	5	5	5	5	1	3	3	1	3	3

De la evaluación socioeconómica comparativa de las alternativas propuestas dentro de la estrategia en el espacio público, se han obtenido los siguientes resultados:

EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA ESTRATEGIA EN EL ESPACIO PÚBLICO			
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	469	1,93	POCO ADECUADA
ALTERNATIVA 1	979	4,03	ADECUADA
ALTERNATIVA 2	773	3,18	ALGO ADECUADA

La **Alternativa 0**, o no intervencionista, una vez que actualmente el núcleo muestra un declive tanto en la calidad del destino como en los aspectos socioeconómicos, no contribuiría a la preservación del núcleo como destino atractivo y competidor. El escenario futuro derivado de la no intervención sobre el espacio público generaría un evidente deterioro, dando lugar a:

- Actualmente la actividad económica, los espacios libres y el uso de la costa como contexto que aporta valor al destino están desarticulados y no conforman sistemas vinculados y conectado entre ellos. Esto propicia un destino sin identidad propia y que no ayuda al fortalecimiento y dinamización de la actividad económica.
- Un núcleo poco accesible y funcional, que dificulta el desarrollo de las actividades del visitante consecuencia de la desconexión actual de los tres sistemas, así como un denominador común, que es la desorientación del turista en el núcleo.
- La no creación de empleo coyuntural derivado de las intervenciones, se trata de una alternativa no intervencionista, y por otro lado, aunque bien es cierto que el modelo actual mantiene una parte importante del empleo de la isla en este núcleo turístico, con la “no intervención” no se crearía nuevo empleo estructural y el existente estaría en dificultades.
- Ausencia de repercusión económica para el núcleo, ya que la continuidad del modelo actual de no intervención, no generará nuevos ingresos y por otro lado, la apariencia y condiciones actuales del núcleo, no provocarán el interés de inversores internos y/o externos al núcleo turístico.

La **Alternativa 1** tiene una evaluación “adecuada”. La estrategia propuesta para el espacio público va destinada a crear un núcleo cuyas infraestructuras y sistemas, supongan un soporte idóneo sobre el que desarrollar una experiencia turística satisfactoria para el visitante a la vez que

productiva para la economía del destino. La aplicación de esta alternativa iría en consonancia con los objetivos socioeconómicos, posibilitando gran parte del cumplimiento de los criterios establecidos:

- Dotar de conexión a los distintos sistemas y de interconexión entre ellos, haciendo que el visitante perciba un contexto del destino que mejora su experiencia, tanto en lo referido al propio establecimiento en el que se aloja, en la medida en que éste se integra en el marco mencionado, así como por los beneficios que ésta estructura de los sistemas aporta al visitante respecto al consumo de oferta complementaria. Cabe destacar la importancia de los sistemas en esta alternativa, la cual emplea los recursos necesarios para dotar al destino de identidad.
- Mejorar la accesibilidad y funcionalidad del núcleo, en el que el visitante verá favorecida su orientación, así como la percepción última de su experiencia que será de confort y bienestar.
- La creación de empleo coyuntural derivado de las intervenciones y en menor medida de empleo estructural generado principalmente en el sistema de actividad.
- Una repercusión económica importante para el núcleo, sobre todo por los ingresos derivados de la mejora del sistema de actividad y la capacidad de éste para atraer capital por los resultados obtenidos con la intervención.

Por su parte, la **Alternativa 2** se entiende como “algo adecuada”, ya que aún contribuyendo a la mejora del espacio público, no plantea el grado necesario de conectividad entre los sistemas para lograr un núcleo totalmente eficiente para el visitante, la elección de esta Alternativa para el desarrollo del presente Plan impediría que se cumplieran algunos de los objetivos socioeconómicos propuestos:

- Los sistemas mejoran internamente pero no propician una interconexión entre ellos, lo que supondría un mayor efecto multiplicador sobre todo en el sistema de actividad a la creación de actividad económica. Esto implicará dotar al núcleo de identidad pero no en los valores exponenciales de la alternativa 1. El sistema verde no lograría la accesibilidad ni funcionalidad de la alternativa 1, ni tampoco el sistema de actividad permitiría la mayor funcionalidad para el visitante en el núcleo, mientras que el sistema costero si cumpliría con los criterios socioeconómicos ya que implicaría una continuidad, aunque a mayor coste.
- Garantizar la mejora de la orientación del turista dentro del núcleo, implementado confort y facilidad en la movilidad.
- La repercusión económica de esta alternativa es igual de importante para el núcleo que la alternativa 1, con la ventaja de que el esfuerzo inversor es menor que el de la alternativa mencionada, ya que muchas de las propuestas de la presente alternativa implican indemnizaciones.

5.2.2.3 Evaluación socioeconómica de las alternativas de la estrategia en el espacio privado

A continuación se muestra la matriz multicriterio con la valoración de las alternativas propuestas para la estrategia en el espacio privado:

PESO DE LOS CRITERIOS		CRITERIOS DE EVALUACIÓN											
		CRITERIOS DE CALIDAD DEL DESTINO					OTROS CRITERIOS SOCIOECONÓMICOS						
		Oferta turística			Contexto del ámbito			Empleo		Inversión			
		Oferta de alojamiento	Oferta complementaria	Identidad del destino	Accesibilidad	Funcionalidad	Orientación del visitante	Empleo coyuntural	Empleo estructural	Esfuerzo inversor	Repercusión sobre los ingresos	Atracción - captación de capital	
		8	7	9	7	7	8	5	9	6	7	8	
PROPUESTAS DE LAS ALTERNATIVAS A EVALUAR. ESTRATEGIAS EN EL ESPACIO PRIVADO	A0	Integración de alturas en establecimientos de alojamiento turístico en los tres ejes principales	3	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1
		Integración de alturas; tratamiento de bordes sobre las zonas de actividad	1	3	1	1	1	1	1	3	1	1	1
		Conservación de alturas en contacto con los bordes naturales (dunas y laderas)	3	3	3	1	3	1	1	1	1	1	1
		Elementos de referencia a efectos de posibilitar edificaciones singulares	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		Aumento de alturas	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	A1	Integración de alturas en establecimientos de alojamiento turístico en los tres ejes principales	5	1	3	1	1	3	3	5	3	5	5
		Integración de alturas; tratamiento de bordes sobre las zonas de actividad	5	5	3	1	3	3	3	5	3	5	5
		Conservación de alturas en contacto con los bordes naturales (dunas y laderas)	5	5	5	1	5	3	1	1	1	1	1

CRITERIOS DE EVALUACIÓN												
CRITERIOS DE CALIDAD DEL DESTINO												
OTROS CRITERIOS SOCIOECONÓMICOS												
PESO DE LOS CRITERIOS												
Oferta turística			Contexto del ámbito			Empleo			Inversión			
Oferta de alojamiento	Oferta complementaria	Identidad del destino	Accesibilidad	Funcionalidad	Orientación del visitante	Empleo coyuntural	Empleo estructural	Esfuerzo inversor	Repercusión sobre los ingresos	Atracción - captación de capital		
8	7	9	7	7	8	5	9	6	7	8		
A2	Elementos de referencia a efectos de posibilitar edificaciones singulares	3	3	3	1	5	5	3	3	3	5	5
	Aumento de alturas	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Integración de alturas en establecimientos de alojamiento turístico en los tres ejes principales	5	1	3	1	1	3	3	5	3	5	5
	Integración de alturas; tratamiento de bordes sobre las zonas de actividad	5	5	3	1	3	3	3	5	3	5	5
	Conservación de alturas en contacto con los bordes naturales (dunas y laderas)	1	1	1	1	1	1	3	5	3	5	5
	Elementos de referencia a efectos de posibilitar edificaciones singulares	1	1	1	1	1	1	1	1	3	5	1
	Aumento de alturas	5	5	1	1	1	1	5	5	5	5	5

De la evaluación socioeconómica comparativa de las alternativas propuestas dentro de la estrategia en el espacio privado, se han obtenido los siguientes resultados:

EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA ESTRATEGIA EN EL ESPACIO PRIVADO			
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	563	1,39	NADA ADECUADA
ALTERNATIVA 1	1.193	2,95	ALGO ADECUADA
ALTERNATIVA 2	1.173	2,90	ALGO ADECUADA

La **Alternativa 0**, o no intervencionista, considerada “nada adecuada”, implica que las posibilidades de actuar en el espacio privado están muy limitadas, con el consiguiente freno que genera sobre la renovación de la planta de alojamiento y de la oferta turística complementaria, ya que no se podrían aplicar las ayudas a la renovación y/o rehabilitación. La no actuación sobre el espacio privado acentuará el deterioro de los establecimientos de alojamiento así como impedirá el incremento de su categoría y adaptación a los estándares del reglamento de turismo, lo que conllevará a una planta de alojamiento y de oferta complementaria obsoleta y de baja calidad. Por ello, la Alternativa 0 no sólo iría en claro detrimento de la categoría de los establecimientos, de la implantación y mejora de nueva oferta complementaria y de la calidad del destino, sino que también supone no cumplir con algunos de objetivos socioeconómicos planteados tales como:

- Renovación de la planta de alojamiento existente de tal forma que se tienda a un mayor porcentaje de establecimientos hoteleros sobre los extrahoteleros, indicador de calidad del producto turístico.
- Incrementar la oferta y diversidad de la actividad turística complementaria, centrada en la actualidad en el subsector de la restauración, hacia una oferta complementaria de mayor calidad que complemente al producto turístico “sol y playa” ofrecido.
- Potenciar el destino turístico como un destino de calidad que atraiga un turista con un perfil caracterizado por una mayor renta disponible, una mayor estancia en destino, un mayor gasto en destino y su fidelización.
- Mantener y mejorar el posicionamiento del destino en los mercados nacionales e internacionales, potenciando su competitividad calidad-precio frente a otros destinos competidores.
- Mejorar la funcionalidad y la orientación del visitante en el núcleo de manera que se perciba un destino que facilita su experiencia.

- La creación de empleo coyuntural, pues no se llevará a cabo ninguna intervención. Por otro lado, aunque el modelo actual mantiene una parte importante del empleo estructural de la isla, sobre todo el derivado de la oferta de alojamiento, la oferta complementaria y el resto de equipamientos, sin la intervención no se prevé el aumento de empleo estructural.
- Una repercusión económica importante para el núcleo, ya que por un lado, la continuidad del modelo actual no generará nuevos ingresos y por otro, la apariencia y condiciones actuales del núcleo, no provocarán el interés de inversores internos y/o externos al núcleo turístico.

Las **Alternativas 1 y 2** se muestran con iguales valores, ambas como “algo adecuadas”. La estrategia en el espacio privado se caracteriza por la posibilidad e intervenciones en los establecimientos de alojamiento y de oferta turística complementaria, estas dos alternativas se encuentran en concordancia con buena parte de los objetivos establecidos:

- Incrementar la categoría de la planta de alojamiento a través de la renovación y rehabilitación de sus establecimientos, así como, mejorar e incrementar la oferta complementaria existente.
- Mejorar el producto turístico ofrecido a través de la diversificación de la oferta complementaria, dotando al núcleo de un mayor atractivo para el turista y no sólo sustentado en el producto “sol y playa”.
- Atraer un turista con un perfil de mayor renta disponible lo que provocará un incremento del gasto en destino y su fidelización.
- Potenciar la creación de nuevos negocios, de creación de empleo y potenciar la atracción de capital para invertir y reactivar el núcleo.

Desde el punto de vista socioeconómico la potencialidad del núcleo se sustenta en su producto de “sol y playa”, cuyo soporte físico del mismo es la costa, en la Alternativa 1 ésta se encuentra protegida de nuevas edificaciones y aumentos de planta frente a la Alternativa 2 que lo que propicia es continuar con su masiva ocupación, esta diferencia es la que conlleva a, desde el punto de vista socioeconómico, dar una mayor valoración a la Alternativa 1 frente a la 2.

5.2.2.4 Evaluación socioeconómica de las alternativas de la estrategia para la movilidad

A continuación se muestra la matriz multicriterio con la valoración de las alternativas propuestas en la estrategia para la movilidad:

		CRITERIOS DE EVALUACIÓN											
		CRITERIOS DE CALIDAD DEL DESTINO						OTROS CRITERIOS SOCIOECONÓMICOS					
		Oferta turística			Contexto del ámbito			Empleo		Inversión			
		Oferta de alojamiento	Oferta complementaria	Identidad del destino	Accesibilidad	Funcionalidad	Orientación del visitante	Empleo coyuntural	Empleo estructural	Esfuerzo inversor	Repercusión sobre los ingresos	Atracción - captación de capital	
PESO DE LOS CRITERIOS		8	7	9	7	7	8	5	9	6	7	8	
PROPUESTAS DE LAS ALTERNATIVAS A EVALUAR. ESTRATEGIA DE MOVILIDAD	A0	Red viaria	3	3	1	3	3	1	1	1	5	1	1
		Red ciclista	1	1	1	1	1	1	1	1	5	1	1
		Red peatonal	3	1	3	3	1	3	1	3	5	1	1
		Red de transporte público	1	1	1	1	1	1	1	1	5	1	1
	A1	Red viaria	5	5	5	1	1	5	5	5	3	3	3
		Red ciclista	5	5	3	3	5	3	5	1	3	1	1
		Red peatonal	5	5	5	5	3	5	5	5	1	5	3
		Red de transporte público	5	5	1	5	5	3	1	1	5	1	1
	A2	Red viaria	5	5	3	1	1	1	5	3	1	3	3
		Red ciclista	3	3	3	3	3	1	5	1	3	1	1
		Red peatonal	5	5	3	5	3	3	5	3	1	5	3
		Red de transporte público	3	3	1	3	3	1	1	1	5	1	1

De la evaluación ambiental comparativa de las alternativas propuestas dentro de la estrategia para la movilidad, se han obtenido los siguientes resultados:

EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA ESTRATEGIA PARA LA MOVILIDAD			
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	560	1,73	NADA ADECUADA
ALTERNATIVA 1	1.144	3,53	ADECUADA
ALTERNATIVA 2	878	2,71	ALGO ADECUADA

La no intervención, o **Alternativa 0**, es valorada como “nada adecuada” dado que implica continuar y acrecentar la problemática relacionada con las infraestructuras, la accesibilidad y la funcionalidad del destino turístico. La actual movilidad caracterizada por el predominio del automóvil sobre el peatón, la falta de transporte público estructurado y con acceso al mar, la deficiente red de transporte ciclista como actividad complementaria, dan una imagen de un núcleo obsoleto en su red de transporte, poco moderno e insostenible. Por otro lado la elección de esta Alternativa para el desarrollo del Plan implicaría no cumplir con los siguientes objetivos:

- Crear redes viarias, ciclistas, peatonales y de transporte, cuyas conexiones viabilicen la movilidad hacia los propios establecimientos de alojamiento o entre los equipamientos complementarios, de manera que induzcan a la movilidad interna en el núcleo y por ende, al consumo.
- Atraer turistas con otro perfil caracterizado por una mayor renta disponible, un turista comprometido con el medio ambiente cuyo elemento de referencia del núcleo se sustenta en un sistema de transporte sostenible.
- Mejorar la funcionalidad del núcleo, a través de la estructuración de la movilidad urbana, lo que implica mejorar el bienestar, la amabilidad del destino y la sensación de seguridad percibida con la mejora de la orientación interna del núcleo.
- Dotar al núcleo turístico de identidad a través de reforzar los elementos singulares y distintivos del ámbito.
- Contribuir a la mejora del contexto del núcleo y propiciar por ello la atracción de capital.
- La creación de empleo coyuntural derivado de las intervenciones, pues se trata de una alternativa no intervencionista, y por otro lado, aunque bien es cierto que el modelo actual

mantiene una parte importante del empleo de la isla en este núcleo turístico, con la “no intervención” no se crearía nuevo empleo estructural.

- Ausencia de repercusión económica para el núcleo, ya que la continuidad del modelo actual de no intervención no generará nuevos ingresos, aunque tampoco incurrirá en gastos.

La **Alternativa 1** se estima como “adecuada”. Las restricciones de vehículos en el litoral y el incremento de vías peatonales, propiciarían un destino sustentado en el confort del turista al facilitarle la movilidad y la tranquilidad; la redistribución de las líneas de transporte público mejoran la accesibilidad de los turistas a su principal atractivo: la costa y las playas; y la ampliación de la red ciclista y del paseo marítimo incrementarían la oferta de actividad complementaria y diversificarían las opciones de ocio. Por ello, la aplicación de esta Alternativa se consideraría concordante con la consecución de los siguientes objetivos:

- Crear redes viarias, ciclistas, peatonales y de transporte, que favorecen la movilidad hacia los establecimientos donde se aloja el visitante y entre los equipamientos complementarios, lo que el turista percibe como facilidades para acceder a los servicios que ofrece el núcleo, a la vez que dichas redes, sobre todo la ciclista y la peatonal, junto a los elementos singulares que propone esta alternativa, dotan de identidad al destino.
- Mejorar la red de transporte público de tal forma se asegura un cambio sustancial en la accesibilidad y funcionalidad del núcleo.
- Atraer turistas con otro perfil caracterizado por una mayor renta disponible, un turista comprometido con el medio ambiente cuyo elemento de referencia del núcleo se sustenta en un sistema de transporte sostenible.
- Mejorar la funcionalidad del núcleo, a través de la estructuración de la movilidad urbana, lo que implica mejorar el bienestar, la amabilidad del destino y la sensación de seguridad percibida con la mejora de la orientación interna del núcleo.
- Dotar al núcleo turístico de identidad a través de reforzar los elementos singulares y distintivos del ámbito.
- Contribuir a la mejora del contexto del núcleo y propiciar por ello la atracción de capital.
- Creación de empleo coyuntural y, en menor medida, empleo estructural basado principalmente en las intervenciones sobre la red viaria y peatonal.
- Mejoras en la red viaria y la peatonal, las que otorgarán valor al núcleo haciéndolo capaz de atraer capital.

La **Alternativa 2** se considera como “algo adecuada” dado que la propuesta mejora lo existente pero aún siguen existiendo demasiadas vías para vehículos que interfieren en el disfrute del turista; la creación de la vía arterial en medio urbano (VAU) que desestructura la funcionalidad y el confort del resto del ámbito y propone un elemento discordante con la imagen de destino sostenible; se producen ciertas disfunciones relacionadas con la escasa accesibilidad de la línea de transporte público a áreas básicas del destino como la playa; por lo que respecta al paseo la propuesta mejora ya que se le da continuidad al mismo. De lo anterior, se detectan discordancias con algunos de los objetivos perseguidos por el Plan:

- Mejorar la funcionalidad del núcleo, a través de la estructuración de la movilidad urbana, lo que implica mejorar el bienestar, la amabilidad del destino y la sensación de seguridad percibida con la mejora de la orientación interna del núcleo.
- Dotar al núcleo turístico de identidad a través de reforzar los elementos singulares y distintivos del ámbito.
- Contribuir a la mejora del contexto del núcleo y propiciar por ello la atracción de capital.
- De esta alternativa se deriva la creación de empleo coyuntural en la misma medida que en la alternativa 1, pero el empleo estructural en menor medida que la alternativa mencionada, ya que las mejoras a largo plazo de la presente alternativa no se suponen tan importantes.
- La capacidad del núcleo para atraer capital tras las mejoras obtenidas con la intervención, es la misma que en la Alternativa 1.

5.2.2.5 Conclusión de la evaluación socioeconómica de las alternativas

En base a los resultados obtenidos de la evaluación de las alternativas planteadas para el desarrollo de las estrategias propuestas, desde el punto de vista socioeconómico, se entiende como la más apropiada la Alternativa 1 con un resultado global del análisis de “Adecuada”. Esto es debido a que la combinación de las estrategias propuestas en esta alternativa es la que en mayor medida se ajusta y viabiliza los objetivos socioeconómicos establecidos en el presente Plan de Modernización.

ALTERNATIVAS	EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA PARCIAL						EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA	
	ESTRATEGIA ESPACIO PÚBLICO		ESTRATEGIA ESPACIO PRIVADO		ESTRATEGIA MOVILIDAD			
A0	POCO ADECUADA	1,93	NADA ADECUADA	1,39	NADA ADECUADA	1,73	NADA ADECUADA	1,68
A1	ADECUADA	4,03	ALGO ADECUADA	2,95	ADECUADA	3,53	ADECUADA	3,53
A2	ALGO ADECUADA	3,18	ALGO ADECUADA	2,90	ALGO ADECUADA	2,71	ALGO ADECUADA	2,93

En cuanto a los resultados parciales de las alternativas por estrategias, en lo que respecta a la estrategia en el espacio público destaca el posicionamiento de la Alternativa 1 como “Adecuada” frente a la Alternativa 0 como “Poco adecuada” y la Alternativa 2 como “Algo adecuada”.

En las estrategias en el espacio privado la evaluación de la Alternativa 0 da un resultado de “Nada adecuada” pero, respecto a los resultados de las Alternativas 1 y 2 se encuentran dentro del mismo intervalo de valoración, “Algo adecuada” pero, la puntuación mayor lleva a determinar que la Alternativa 1 es más propicia frente a la Alternativa 2.

Respecto a la estrategia de movilidad los resultados más favorables son los de la Alternativa 1 como “Adecuada” frente a la Alternativa 2 y la Alternativa 0 con valores de “Algo adecuada” y “Nada adecuada” respectivamente.

Se debe matizar que la viabilidad socioeconómica de una propuesta no sólo depende de los aspectos territoriales y ambientales planteados en una propuesta de ordenación sino que, depende de otros aspectos que no tienen plasmación directa en el modelo como la formación de los recursos, la dinamización de la sociedad y de su actividad económica, la comercialización del producto, el posicionamiento del destino en el mercado, etc, aspectos para los que es fundamental desde el punto de vista socioeconómico el disponer de un marco estratégico de ayudas, incentivos y subvenciones que facilite las inversiones; de un el marco político que aúne esfuerzos y medidas evitando duplicidades; un marco jurídico que dé fiabilidad a las inversiones y por ende atraiga capital, elementos que no son susceptibles de desarrollar a través de la ordenación del presente Plan de Modernización.

5.2.3 Evaluación comparativa de la incidencia urbanística

5.2.3.1 Metodología de evaluación urbanística

La metodología seguida en la evaluación urbanística de las estrategias planteadas para el espacio público, espacio privado y movilidad de cada una de las alternativas planteadas, coincide en sus etapas metodológicas con las expuestas en el apartado denominado “*Metodología de evaluación ambiental*”, del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental. Sin embargo, al igual que sucedía en las valoraciones anteriores, los criterios y ponderaciones aplicados en la evaluación urbanística son específicos, por lo que difieren de los aplicados en la metodología para la evaluación ambiental y socioeconómica.

En este caso los criterios de evaluación siguen la línea comparativa utilizada anteriormente para la evaluación ambiental, dividiéndose en dos grandes grupos: en primer lugar se describen los criterios de información, diagnóstico y los criterios urbanísticos:

► **Criterios de información:** con estos criterios se describe el soporte territorial desde el punto de vista urbanístico, englobado en tres apartados: nivel de adecuación a la normativa vigente, jerarquización de la red viaria y adecuación de las dotaciones y oferta complementaria.

1. Nivel de adecuación a la normativa: se establece en función de la línea estratégica que se esté considerando. En el espacio público se considerará el cumplimiento de la normativa urbanística, accesibilidad, ratios turísticos, etc. Para el espacio privado se valorará el cumplimiento de las ordenanzas del planeamiento vigente y los estándares. En el apartado de movilidad se evaluará la accesibilidad, conectividad, ancho de vías, ratio de aparcamiento etc.

2. Jerarquización de la red viaria: responde a los requerimientos de optimizar la misma mediante la creación de ejes estratégicos, diferenciación de secciones viarias, mejora de la red interior y accesos, incorporación de la un red ciclable etc.

3. Adecuación de las dotaciones y oferta complementaria: se valora el nivel de actividad que generan las dotaciones, la confluencia de personas o la capacidad de transformación de los espacios vinculados.

► **Criterios de diagnóstico:** los criterios considerados en este apartado son los de adecuación del modelo turístico, identificación de los valores naturales y la adecuación de la accesibilidad y movilidad peatonal y rodada. Estos criterios surgen en gran medida de la valoración de las problemáticas detectadas.

4. Adecuación del modelo turístico: con este criterio se evalúa la capacidad de la ciudad turística de adaptar un modelo más eficiente y contemporáneo basado en las premisas enunciadas en las líneas estratégicas del presente plan de modernización. Aspectos tales como la renovación de la

oferta turística, las infraestructuras, los equipamientos, servicios adaptados a las necesidades turísticas o la sostenibilidad y la coordinación pública y privada.

5. Identificación de los valores naturales: criterio que surge a partir de la idea de destino turístico equipado y de calidad. Este concepto viene aparejado a la necesidad de reflejar y relacionar los valores en presencia de Maspalomas Costa Canaria, como incorporar el mar, las dunas, y la naturaleza dentro del entorno urbano.

6. Adecuación de la accesibilidad y movilidad peatonal y rodada: se tendrá en cuenta las soluciones a la presión excesiva del vehículo privado, discontinuidad de la red peatonal y ciclista o deficiencias en infraestructuras.

► Criterios de características urbanísticas: se han tenido en cuenta dos factores primordiales: la aplicación de las líneas estratégicas y el grado de transformación territorial. Estos factores evalúan las características generales del ámbito urbano dando una valoración del grado de adaptación de las propuestas.

7. Aplicación de las líneas estratégicas: en este criterio se valora la apuesta por una ciudad turística de calidad con identidad propia en coherencia con el modelo elegido. La ordenación y gestión se plantea desde una concepción integral e integrada. Los conceptos e ideas fuerza de las líneas estratégicas son: ordenación urbana, potenciación del espacio público, revitalización y rehabilitación del espacio privado, creación de una identidad basada en las singularidades, estimulación e implantación de una cultura de destino de calidad, participación de la sociedad en las iniciativas de rehabilitación, desarrollo del clúster del destino turístico y la estrategia de gestión y ejecución.

8. Grado de transformación territorial: se evalúan los espacios públicos y privados que generan valor añadido en la oferta turística, tanto por la conectividad como por la calidad de sus dotaciones y servicios. El punto de partida o baremo de medida es la conexión e incremento de la red de espacios públicos, buscando soluciones a la accesibilidad y funcionalidad, así como valorando positivamente la instalación de nuevos usos y actividades.

► Criterios de integración urbana: en este apartado se valoran características pormenorizadas del núcleo turístico. Los criterios considerados son: incorporación del entorno periférico, integración del entorno privado y público, adecuación del mobiliario urbano y pavimentos y capacidad de transformación del escenario urbano.

9. Incorporación del entorno periférico: se valora la integración de los espacios limítrofes y periféricos del ámbito que se caracteriza por el gran patrimonio paisajístico y natural presente. La puesta en valor de lugares en desuso o degradados o enfatizando los recursos naturales y patrimoniales inmediatamente cercanos mediante una puesta en servicio y mantenimiento

adecuados. Estos pueden completar e influir positivamente en el incremento de la calidad de la oferta turística.

10. Integración del entorno privado y público: este criterio valora positivamente la renovación de todo el ámbito mediante propuestas de mejora y potenciación del espacio público e incentivo de las actuaciones privadas. La combinación de actuaciones en los nodos referencia y ejes principales contribuye a la integración formal de la propuesta. Las intervenciones más integradoras permitirán espacios privados abiertos a la vía pública que planteen una mejora de los cerramientos que permitan la aparición de ambientes diferentes donde lo privado y lo público se retroalimentan.

11. Adecuación del mobiliario urbano y los pavimentos: el criterio de evaluación vincula los tres sistemas de la propuesta territorial, el sistema verde, de actividad y costero. La línea argumental valora positivamente la identidad de la calle, acondicionamiento y diferenciación a través del mobiliario y los pavimentos que se incluyen en cada uno de los sistemas. El mobiliario y señalización vinculada sirve a modo de orientación, como imagen diferenciadora y de accesibilidad dentro del núcleo.

12. Capacidad de transformación del escenario urbano: se trata de cumplir con todos los requisitos tanto estéticos como funcionales así como los de interacción de la esfera pública y privada. Los nodos configuran una nueva manera de entender la escena urbana, capacitando espacios en desuso y convirtiéndolos en referentes espaciales y de actividad. Se evalúa la capacidad positiva de incorporar nuevos lugares de valor dentro de la ciudad turística que interactúen con el ámbito público, privado y de movilidad crea la marca de ambiente propuesta.

Respecto a la ponderación o peso de los criterios se ha establecido la siguiente:

- Nivel de adecuación a la normativa: 7
- Jerarquización de la red viaria: 6
- Adecuación de las dotaciones y oferta complementaria: 8
- Adecuación del modelo turístico: 9
- Identificación de los valores naturales: 8
- Adecuación de la accesibilidad y movilidad peatonal y rodada: 8
- Aplicación de las líneas estratégicas: 7
- Grado de transformación territorial: 6

- Incorporación del entorno periférico: 6
- Integración del entorno privado y público: 6
- Adecuación del mobiliario urbano y pavimentos: 9
- Capacidad de transformación del escenario urbano: 9

5.2.3.2 Evaluación urbanística de las alternativas de la estrategia en el espacio público

La estrategia para el espacio público se ha valorado según la matriz multicriterio que se muestra a continuación:

		CRITERIOS DE EVALUACIÓN												
		CRITERIOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO						CRITERIOS URBANÍSTICOS						
		Información			Diagnóstico			Características urbanística		Integración urbana				
		Nivel de adecuación a la normativa.	Jerarquización de la red viaria.	Adecuación de las dotaciones y oferta complementaria.	Adecuación del modelo turístico.	Identificación de los valores naturales.	Adecuación de la accesibilidad y movilidad peatonal y rodada.	Aplicación de las líneas estratégicas.	Grado de transformación territorial.	Incorporación del entorno periférico.	Integración del entorno privado y público.	Adecuación del mobiliario urbano y pavimentos.	Capacidad de transformación del escenario urbano.	
PESO DE LOS CRITERIOS		7	6	8	9	8	8	7	6	6	6	9	9	
PROPUESTAS DE LAS ALTERNATIVAS A EVALUAR ESTRATEGIAS EN EL ESPACIO PÚBLICO	A0	Sistema verde	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		Sistema de actividad	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1
		Sistema costero	3	1	3	1	5	1	3	1	3	1	1	1
	A1	Sistema verde	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5
		Sistema de actividad	5	5	3	5	5	5	5	3	5	5	5	5
		Sistema costero	5	5	3	5	5	5	5	3	5	3	5	3
	A2	Sistema verde	3	5	5	3	3	5	3	5	3	3	5	5
		Sistema de actividad	3	3	3	3	5	3	3	3	3	3	5	3
		Sistema costero	5	3	3	3	5	5	5	3	3	3	5	3

De la evaluación urbanística comparativa de las alternativas propuestas dentro de la estrategia en el espacio público, se han obtenido los siguientes resultados:

EVALUACIÓN URBANÍSTICA DE LA ESTRATEGIA EN EL ESPACIO PÚBLICO			
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	397	1,49	NADA ADECUADA
ALTERNATIVA 1	1.233	4,62	MUY ADECUADA
ALTERNATIVA 2	1.005	3,76	ADECUADA

La **Alternativa 0** corresponde a la no intervencionista. Las características urbanas existentes no dotan al núcleo de una identidad propia que lo identifique como ciudad turística. El escenario urbano actual no tiene elementos que nos permita diferenciarnos de otro destino, además la inexistente vinculación con el entorno natural cercano, los elementos periféricos y la configuración de una trama urbana desorganizada e inconexa, convierten a esta ciudad en un lugar confuso, carente de referentes urbanísticos o arquitectónicos, así como de facilidades de conexión y accesibilidad que permitan al turista ubicarse y moverse con comodidad. Esta alternativa se ha valorado como “nada adecuada” debido a que la no actuación sobre el espacio público genera contradicciones con los siguientes objetivos de este Plan de Modernización:

- Definir un modelo destinado a revitalizar la ciudad turística apoyado en la diversificación de la oferta y puesta en valor de los recursos naturales.
- Dotar al núcleo turístico de identidad a través de reforzar los elementos singulares y distintivos del espacio Maspalomas Costa Canaria.
- Dotar a los ámbitos de centros de actividad generadores de multifuncionalidad y movilidad que funcionen como polos atractores y dinamizadores, creando una red potente de piezas urbanas que revaloricen el conjunto del sistema urbano.
- Recualificar el espacio de uso público como estrategia de diversificación del espacio de ocio y oferta de servicios que incremente la calidad de la ciudad turística.

La **Alternativa 1** resulta como “muy adecuada”. En la valoración de los criterios urbanísticos del espacio público se ha tenido en cuenta la aplicación de las líneas estratégicas del Plan de Modernización y la capacidad de transformación territorial, que generan un incremento de la calidad del espacio urbano. Además la aplicación de esta alternativa coincide con los objetivos establecidos en el Plan, permitiendo:

- Definir un modelo destinado a revitalizar la ciudad turística apoyado en la diversificación de la oferta y puesta en valor de los recursos naturales.
- Dotar al núcleo turístico de identidad a través de reforzar los elementos singulares y distintivos del espacio Maspalomas Costa Canaria.
- Dotar a los ámbitos de centros de actividad generadores de multifuncionalidad y movilidad que funcionen como polos atractores y dinamizadores, creando una red potente de piezas urbanas que revaloricen el conjunto del sistema urbano.
- Conectar y propiciar la continuidad de todo el espacio turístico facilitando la conexión de los tres ámbitos, haciendo que el visitante perciba un contexto del destino que mejore su experiencia, tanto en lo referido al propio establecimiento en el que se aloja, en la medida en que éste se integra en el marco mencionado, así como por los beneficios que ésta estructura de los sistemas aporta al visitante respecto al consumo de oferta complementaria.
- Conectar y propiciar la continuidad de todo el espacio turístico facilitando la conexión de los tres ámbitos, haciendo que el visitante perciba un contexto del destino que mejore su experiencia, tanto en lo referido al propio establecimiento en el que se aloja, en la medida en que éste se integra en el marco mencionado, así como por los beneficios que ésta estructura de los sistemas aporta al visitante respecto al consumo de oferta complementaria.
- Relacionar espacialmente todos los ámbitos de actuación con el mar, considerando la costa como el valor natural más importante por su atractivo para el turismo

La **Alternativa 2** según sus líneas estratégicas se clasifica como “adecuada”. Esta responde a las mismas de forma diferente que la alternativa 1, creando una red de espacios libres y buscando la continuidad del sistema costero. El sistema de actividad no responde de forma estricta a las líneas estratégicas definidas en este plan; se soluciona sin resolver la problemática de desconexión de los centros comerciales o creación de ejes de actividad. Por lo anterior, la elección de esta alternativa para el desarrollo del presente Plan impediría que se cumplieran plenamente algunos de los objetivos marcados:

- Definir un modelo destinado a revitalizar la ciudad turística apoyado en la diversificación de la oferta y puesta en valor de los recursos naturales.
- Conectar y propiciar la continuidad de todo el espacio turístico facilitando la conexión de los tres ámbitos, haciendo que el visitante perciba un contexto del destino que mejore su experiencia, tanto en lo referido al propio establecimiento en el que se aloja, en la medida

en que éste se integra en el marco mencionado, así como por los beneficios que ésta estructura de los sistemas aporta al visitante respecto al consumo de oferta complementaria.

5.2.3.3 Evaluación urbanística de las alternativas de la estrategia en el espacio privado

A continuación se muestra la matriz multicriterio con la valoración de las alternativas propuestas para la estrategia en el espacio privado:

PESO DE LOS CRITERIOS		CRITERIOS DE EVALUACIÓN												
		CRITERIOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO						CRITERIOS URBANÍSTICOS						
		Información			Diagnóstico			Características urbanística			Integración urbana			
		Nivel de adecuación a la normativa.	Jerarquización de la red viaria.	Adecuación de las dotaciones y oferta complementaria.	Adecuación del modelo turístico.	Identificación de los valores naturales.	Adecuación de la accesibilidad y movilidad peatonal y rodada.	Aplicación de las líneas estratégicas.	Grado de transformación territorial.	Incorporación del entorno periférico.	Integración del entorno privado y público.	Adecuación del mobiliario urbano y pavimentos.	Capacidad de transformación del escenario urbano.	
		7	6	8	9	8	8	7	6	6	6	9	9	
PROPUESTAS DE LAS ALTERNATIVAS A EVALUAR ESTRATEGIAS EN EL ESPACIO PRIVADO	A0	Integración de alturas en establecimientos de alojamiento turístico en los tres ejes principales	3	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1
		Integración de alturas; tratamiento de bordes sobre las zonas de actividad	3	1	1	3	3	3	1	1	1	3	1	1
		Conservación de alturas en contacto con los bordes naturales	3	3	1	3	3	3	3	1	3	3	1	1
		Elementos de referencia a efectos de posibilitar edif. singulares	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		Aumento de alturas	1	1	3	1	1	1	1	1	3	1	1	1
	A1	Integración de alturas en establecimientos de alojamiento turístico en los tres ejes principales	5	3	3	3	3	3	5	5	5	3	5	5
		Integración de alturas; tratamiento de bordes sobre las zonas de actividad	3	3	3	3	3	3	5	5	5	3	5	5
		Conservación de alturas en contacto con los bordes naturales	3	3	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5
		Elementos de referencia a efectos de posibilitar edif. singulares	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	5	5
		Aumento de alturas	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	5
	A2	Integración de alturas en establecimientos de alojamiento turístico en los tres ejes principales	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
		Integración de alturas; tratamiento de bordes sobre las zonas de actividad	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
		Conservación de alturas en contacto con los bordes naturales	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3
		Elementos de referencia a efectos de posibilitar edif. singulares	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3
		Aumento de alturas	3	1	5	3	1	3	3	3	3	3	3	3

De la evaluación ambiental comparativa de las alternativas propuestas dentro de la estrategia en el espacio privado, se han obtenido los siguientes resultados:

EVALUACIÓN URBANÍSTICA DE LA ESTRATEGIA EN EL ESPACIO PRIVADO			
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	733	1,65	NADA ADECUADA
ALTERNATIVA 1	1.717	3,86	ADECUADA
ALTERNATIVA 2	1.293	2,91	ALGO ADECUADA

La **Alternativa 0**. Se valora como “nada adecuada” correspondiendo al estado actual del núcleo turístico de San Bartolomé de Tirajana, donde no se resuelve la problemática analizada en el diagnóstico del Plan ni se plantean actuaciones particulares para la y mejora y modernización del espacio privado. La problemática existente comprende varios temas importantes desde el punto de vista urbanístico, como son el incumplimiento de los estándares turísticos, la existencia de ordenanzas obsoletas y usos incompatibles, la insuficiencia de dotaciones públicas y oferta complementaria o las deficiencias en las infraestructuras. Con esta propuesta se incumplen los siguientes objetivos del Plan de Modernización:

- Mejorar la calidad y el valor del destino, al objeto realizar una apuesta de futuro hacia una revitalización del modelo mediante estrategias de renovación.
- Incrementar la calidad de la planta de alojamiento a través de la renovación y rehabilitación de sus establecimientos, así como, mejorar e incrementar la oferta complementaria existente.
- Mejorar el producto turístico ofrecido a través de la diversificación de la oferta complementaria, introduciendo nuevas actividades recreativas y equipamientos, dotando al núcleo de un mayor atractivo para el turista y que complemente el producto “sol y playa”.
- Promover y facilitar la mejora de las condiciones de competitividad de las áreas comerciales y servicios existentes y adaptarlos a una nueva imagen de calidad.

La **Alternativa 1**. Se caracteriza por un aumento de la densidad bruta a partir de las densidades actuales y sus características morfológicas. El incremento de la capacidad de alojamiento total es

otra apuesta clara en busca la adecuación al cumplimiento de los estándares de calidad y mejora de las características urbanísticas del núcleo turístico. Además de ello, se apuesta por la aplicación de los incentivos para la rehabilitación mediante los instrumentos de renovación citados en el presente Plan de Modernización. El resultado de la aplicación de esta alternativa coincide con los objetivos establecidos en el Plan:

- Mejorar la calidad y el valor del destino, al objeto realizar una apuesta de futuro hacia una revitalización del modelo mediante estrategias de renovación.
- Incrementar la calidad de la planta de alojamiento a través de la renovación y rehabilitación de sus establecimientos, así como, mejorar e incrementar la oferta complementaria existente.
- Mejorar el producto turístico ofrecido a través de la diversificación de la oferta complementaria, introduciendo nuevas actividades recreativas y equipamientos, dotando al núcleo de un mayor atractivo para el turista y que complemente el producto “sol y playa”.
- Promover y facilitar la mejora de las condiciones de competitividad de las áreas comerciales y servicios existentes y adaptarlos a una nueva imagen de calidad.

Todo ello se ha traducido en unos resultados que indican que se trata de una alternativa para el espacio privado urbanísticamente “adecuada”.

La **Alternativa 2** se caracteriza por un incremento de la densidad bruta sin distinguir tipologías, en todo el espacio urbano. Esto habilitaría de forma extensiva el incentivo de edificabilidad, pudiendo generar conflictos como la residencialización, por el aumento de alturas de los bungalows, lo que implicaría la imposibilidad de cumplir plenamente los siguientes objetivos urbanísticos:

- Mejorar la calidad y el valor del destino, al objeto realizar una apuesta de futuro hacia una revitalización del modelo mediante estrategias de renovación.
- Incrementar la calidad de la planta de alojamiento a través de la renovación y rehabilitación de sus establecimientos, así como, mejorar e incrementar la oferta complementaria existente.

Todo ello se ha traducido en unos valores que indican que se trata de una alternativa para el espacio privado urbanísticamente “algo adecuada”.

5.2.3.4 Evaluación urbanística de las alternativas de la estrategia para la movilidad

A continuación se muestra la matriz multicriterio con la valoración de las alternativas propuestas en la estrategia para la movilidad:

CRITERIOS DE EVALUACIÓN															
CRITERIOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO															
CRITERIOS URBANÍSTICOS															
PESO DE LOS CRITERIOS															
		Información				Diagnóstico				Características urbanística		Integración urbana			
		Nivel de adecuación a la normativa.	Jerarquización de la red viaria.	Adecuación de las dotaciones y oferta complementaria.	Adecuación del modelo turístico.	Identificación de los valores naturales.	Adecuación de la accesibilidad y movilidad peatonal y rodada.	Aplicación de las líneas estratégicas.	Grado de transformación territorial.	Incorporación del entorno periférico.	Integración del entorno privado y público.	Adecuación del mobiliario urbano y pavimentos.	Capacidad de transformación del escenario urbano.		
		7	6	8	9	8	8	7	6	6	6	9	9		
PROPUESTAS DE LAS ALTERNATIVAS A EVALUAR ESTRATEGIAS PARA LA MOVILIDAD	A0	Red viaria	3	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1		
		Red ciclista	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		Red peatonal	1	1	3	1	1	3	1	1	1	1	1		
		Red de transporte público	3	1	3	1	3	3	1	1	1	1	1		
	A1	Red viaria	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5		
		Red ciclista	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	5		
		Red peatonal	5	5	3	5	5	5	5	3	3	3	5		
		Red de transporte público	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5		
	A2	Red viaria	5	5	3	3	3	5	3	3	5	3	5		
		Red ciclista	5	5	3	3	5	3	3	5	3	3	5		
		Red peatonal	5	5	3	3	5	5	5	3	3	3	5		
		Red de transporte público	5	5	3	3	3	3	5	3	3	3	5		

De la evaluación ambiental comparativa de las alternativas propuestas dentro de la estrategia para la movilidad, se han obtenido los siguientes resultados:

EVALUACIÓN URBANÍSTICA DE LA ESTRATEGIA PARA LA MOVILIDAD			
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	476	1,34	NADA ADECUADA
ALTERNATIVA 1	1.658	4,66	MUY ADECUADA
ALTERNATIVA 2	1.396	3,92	ADECUADA

La **Alternativa 0**, que corresponde al estado actual, resulta valorada como “nada adecuada”. Es la alternativa no intervencionista, manteniendo la actual jerarquización, donde el vehículo privado tiene preferencia frente a otros medios de transporte alternativo como la bicicleta o el transporte público. Las vías están sobredimensionadas para el nivel de tráfico que poseen, mientras que el espacio destinado para el peatón es escaso y con mobiliario escaso e inadecuado. Los resultados de la valoración de esta alternativa obedecen a que se contraponen a los siguientes objetivos del Plan:

- Mejorar la accesibilidad y funcionalidad del núcleo, en el que el visitante verá favorecida su orientación, así como la percepción última de su experiencia que será de confort y bienestar.
- Conectar y propiciar la continuidad de todo el espacio turístico facilitando la conexión de los tres ámbitos, haciendo que el visitante perciba un contexto del destino que mejore su experiencia, tanto en lo referido al propio establecimiento en el que se aloja, en la medida en que éste se integra en el marco mencionado, así como por los beneficios que ésta estructura de los sistemas aporta al visitante respecto al consumo de oferta complementaria.
- Mejorar la red viaria y peatonal, dotándolas de las condiciones necesarias para que el paseo sea agradable añadiendo elementos de sombra y que posibiliten la estancia o el reposo, lo que otorgará valor al núcleo haciéndolo capaz de atraer capital.
- Recuperar los espacios colonizados por el automóvil haciendo que el peatón sea el usuario protagonista del viario público, proponiendo aparcamientos disuasorios.

La **Alternativa 1** se valora como “muy adecuada”. En la valoración de los criterios de movilidad, se ha tenido en cuenta la aplicación de las líneas estratégicas del Plan de Modernización y el cumplimiento de las leyes y recomendaciones aplicadas al viario urbano. Por ello la aplicación de esta alternativa se consideraría concordante con la consecución de los siguientes objetivos:

- Mejorar la accesibilidad y funcionalidad del núcleo, en el que el visitante verá favorecida su orientación, así como la percepción última de su experiencia que será de confort y bienestar.
- Relacionar espacialmente todos los ámbitos de actuación con el mar, considerando la costa como el valor natural más importante por su atractivo para el turismo.
- Recualificar el espacio de uso público como estrategia de diversificación del espacio de ocio y oferta de servicios que incremente la calidad de la ciudad turística.
- Mejorar la red viaria y peatonal, dotándolas de las condiciones necesarias para que el paseo sea agradable añadiendo elementos de sombra y que posibiliten la estancia o el reposo, lo que otorgará valor al núcleo haciéndolo capaz de atraer capital.
- Mejorar el alumbrado público, tanto en la calidad de los elementos como en la cantidad de la iluminación y proponer un mobiliario urbano que dé una imagen ordenada y de calidad del conjunto.
- Mejorar la accesibilidad para personas de movilidad reducida en espacios de uso público y fomentarlo en espacios privados, para promocionar el destino como accesible.
- Recuperar los espacios colonizados por el automóvil haciendo que el peatón sea el usuario protagonista del viario público, proponiendo aparcamientos disuasorios.
- Crear una red de carriles bici que sirva para fomentar el uso de este medio de transporte y ocio y facilite los desplazamientos dentro de los ámbitos de actuación

La **Alternativa 2** se valora como “adecuada”. Esta alternativa intenta solventar los problemas que nos encontramos en la actualidad, utilizando unas líneas estratégicas con los mismos fines que en la alternativa 1, pero con soluciones algo más restrictivas. En este sentido, el exceso en la restricción del acceso al vehículo en la franja costera puede generar problemas de accesibilidad a la playa, el recurso natural por excelencia, y limitar el carril bici al paseo costero, y no ampliarlo a otros ámbitos atractivos para el recorrido, encorseta este aspecto de la movilidad. De lo anterior se deriva la discordancia de algunos objetivos perseguidos por el Plan de Modernización:

- Mejorar la accesibilidad y funcionalidad del núcleo, en el que el visitante verá favorecida su orientación, así como la percepción última de su experiencia que será de confort y bienestar.
- Mejorar la accesibilidad para personas de movilidad reducida en espacios de uso público y fomentarlo en espacios privados, para promocionar el destino como accesible.
- Crear una red de carriles bici que sirva para fomentar el uso de este medio de transporte y ocio y facilite los desplazamientos dentro de los ámbitos de actuación

5.2.3.5 Conclusión de la evaluación urbanística de las Alternativas

Los resultados obtenidos refleja la mayor idoneidad urbanística de la **Alternativa 1** al poderse considerar “muy adecuada” tanto para el espacio público como para la movilidad, siendo “adecuada” para el espacio privado.

La **Alternativa 2** se ha considerado “adecuada” para el espacio público y la movilidad, “algo adecuada” para el espacio privado; según el campo analizado y debiéndose descartar en algunas de las estrategias.

La **Alternativa 0** ha sido evaluada como “nada adecuada” en todas las estrategias. Por tanto no se recomienda seguir con el modelo actual, que no se resuelve la problemática ni permite la transformación positiva del territorio.

ALTERNATIVAS	EVALUACIÓN URBANÍSTICA PARCIAL						EVALUACIÓN URBANÍSTICA	
	ESTRATEGIA ESPACIO PÚBLICO		ESTRATEGIA ESPACIO PRIVADO		ESTRATEGIA MOVILIDAD			
A0	NADA ADECUADA	1,49	NADA ADECUADA	1,65	NADA ADECUADA	1,34	NADA ADECUADA	1,49
A1	MUY ADECUADA	4,62	ADECUADA	3,86	MUY ADECUADA	4,66	ADECUADA	4,38
A2	ADECUADA	3,76	ALGO ADECUADA	2,91	ADECUADA	3,92	ADECUADA	3,53

5.3 Justificación de la opción finalmente adoptada y su coherencia con los objetivos y criterios del Plan

Las evaluaciones parciales realizadas permiten la selección de la alternativa que, en su conjunto, presenta una mayor sostenibilidad ambiental, socioeconómica y urbanística. Esta alternativa se erige, a la postre, como el modelo de propuestas a desarrollar por el Plan de Modernización.

5.3.1 Selección de la alternativa de la estrategia en el espacio público

La ponderación de los resultados obtenidos mediante la valoración ambiental, socioeconómica y urbanística, de las propuestas consideradas por las tres alternativas para el espacio público, permite seleccionar la **Alternativa 1** como la más idónea. Ello deriva de la consideración igualitaria de cada una de las tres vertientes de evaluación, lo que, en la práctica, supone establecer la media aritmética de los valores numéricos alcanzados para cada valoración parcial. Esta consideración, con un mismo peso para el valor derivado de la evaluación ambiental, socioeconómica y urbanística, obedece a un principio de consideración de la sostenibilidad en sentido amplio, que supera el enfoque puramente ambiental y que garantiza que la alternativa elegida resulta la más sostenible en todas las dimensiones que configuran, en conjunto, la realidad territorial.

RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE LA ESTRATEGIA EN EL ESPACIO PÚBLICO					
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	AMBIENTAL	SOCIOECONÓMICA	URBANÍSTICA	VALOR FINAL MEDIO	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	2,26	1,93	1,49	1,88	POCO ADECUADA
ALTERNATIVA 1	4,42	4,03	4,62	4,20	ADECUADA
ALTERNATIVA 2	3,03	3,18	3,76	3,05	ALGO ADECUADA

Como se observa, en función de las intervenciones propuestas para el espacio público, la **Alternativa 1** se considera como “adecuada”, frente a la **Alternativa 2** y la **Alternativa 0**, consideradas como “algo adecuada” y “poco adecuada”, respectivamente.

5.3.2 Selección de la alternativa de la estrategia en el espacio privado

De manera similar al caso anterior, la consideración igualitaria de los resultados obtenidos mediante la valoración ambiental, socioeconómica y urbanística, de las propuestas consideradas por las tres alternativas para el espacio privado, también permite seleccionar la **Alternativa 1** como la más idónea a desarrollar por el Plan de Modernización.

RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE LA ESTRATEGIA EN EL ESPACIO PRIVADO					
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	AMBIENTAL	SOCIOECONÓMICA	URBANÍSTICA	VALOR FINAL MEDIO	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	2,88	1,39	1,65	1,93	POCO ADECUADA
ALTERNATIVA 1	4,03	2,95	3,86	3,57	ADECUADA
ALTERNATIVA 2	2,53	2,90	2,91	2,64	ALGO ADECUADA

Así, en función de las intervenciones propuestas para el espacio privado, la **Alternativa 1** se considera como “adecuada”, frente a la **Alternativa 2**, que se presenta como “algo adecuada” y la **Alternativa 0**, considerada como “poco adecuada”. Por tanto, se aprecia como las categorías de adecuación final de cada alternativa considerada para el espacio privado, resultan similares a los de las evaluadas para el espacio público.

5.3.3 Selección de la alternativa de la estrategia para la movilidad

Finalmente, aplicando el mismo procedimiento a los resultados obtenidos mediante la valoración ambiental, socioeconómica y urbanística, de las propuestas consideradas por las tres alternativas para la movilidad, también se puede considerar la **Alternativa 1** como la más idónea a escoger.

RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE LA ESTRATEGIA PARA LA MOVILIDAD					
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	AMBIENTAL	SOCIO-ECONÓMICA	URBANÍSTICA	VALOR FINAL MEDIO	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	1,89	1,73	1,34	1,64	NADA ADECUADA
ALTERNATIVA 1	4,58	3,53	4,66	4,19	ADECUADA
ALTERNATIVA 2	3,80	2,71	3,92	3,35	ALGO ADECUADA

Como se aprecia, en función de las intervenciones propuestas para la movilidad, la **Alternativa 1** se considera como “adecuada”, frente a la **Alternativa 2**, que se presenta como “algo adecuada” y la **Alternativa 0**, considerada como “nada adecuada”. Por tanto, es en relación con la movilidad cuando la Alternativa 0 se muestra como la más alejada de la realidad territorial, dado que alcanza el valor de menor adecuación entre las tres dimensiones consideradas.

5.3.4 Selección de la alternativa adoptada por el Plan de Modernización

Las etapas metodológicas planteadas para abordar la evaluación comparativa de alternativas han permitido, desde un análisis inicial parcial, alcanzar la significación territorial global de cada una de ellas. Para ello, se ha precisado, en un último paso, la necesidad de considerar cada alternativa como un modelo de intervención global, lo que se ha concretado en establecer la media aritmética entre los valores finales de sus respectivas estrategias sobre el espacio público, privado y la movilidad. En este sentido, se ha considerado lógico dar el mismo peso a las tres dimensiones territoriales, en tanto que la conjunción de las mismas estructura la realidad física y funcional del ámbito de actuación del Plan.

ALTERNATIVAS PROPUESTAS	EVALUACIÓN PARCIAL						VALORACIÓN FINAL	
	ESTRATEGIA ESPACIO PÚBLICO		ESTRATEGIA ESPACIO PRIVADO		ESTRATEGIA MOVILIDAD			
A0	POCO ADECUADA	1,88	POCO ADECUADA	1,93	NADA ADECUADA	1,64	POCO ADECUADA	1,82
A1	ADECUADA	4,20	ADECUADA	3,57	ADECUADA	4,19	ADECUADA	3,99
A2	ALGO ADECUADA	3,05	ALGO ADECUADA	2,64	ALGO ADECUADA	3,35	ALGO ADECUADA	3,01

Como se observa, esta combinación finalista de los valores parciales obtenidos, permite discriminar de manera clara y precisa a la **Alternativa 1** como la idónea para ser adoptada como modelo de intervención del Plan de Modernización, al alcanzar una valoración de “adecuada”, que resulta más alta que la “algo adecuada” de la **Alternativa 2** y la “poco adecuada” de la **Alternativa 0**.

Además, adoptar la opción de la Alternativa 1 supone que, tal como se ha ido demostrando en los apartados anteriores, el modelo propuesto por el Plan resulta coherente con los objetivos y criterios del Plan, expresados en este Informe de Sostenibilidad Ambiental. En este sentido, en su conjunto, la Alternativa 1, u opción adoptada, cumple con los siguientes objetivos ambientales:

- Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental y paisajístico, de modo que repercuta en una imagen turística.
- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y

de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.

- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
- Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
- Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.

Asimismo, la opción adoptada por el Plan se adecua plenamente a los objetivos y criterios de carácter socioeconómico contemplados por el mismo, tales como:

- Dotar de conexión a los distintos sistemas y de interconexión entre ellos, haciendo que el visitante perciba un contexto del destino que mejora su experiencia, tanto en lo referido al propio establecimiento en el que se aloja, en la medida en que éste se integra en el marco mencionado, así como por los beneficios que ésta estructura de los sistemas aporta al visitante respecto al consumo de oferta complementaria.
- Mejorar la accesibilidad y funcionalidad del núcleo, en el que el visitante verá favorecida su orientación, así como la percepción última de su experiencia que será de confort y bienestar.
- La creación de empleo coyuntural derivado de las intervenciones y en menor medida de empleo estructural generado principalmente en el sistema de actividad.
- Una repercusión económica importante para el núcleo, sobre todo por los ingresos derivados de la mejora del sistema de actividad y la capacidad de éste para atraer capital por los resultados obtenidos con la intervención.

- Incrementar la categoría de la planta de alojamiento a través de la renovación y rehabilitación de sus establecimientos, así como, mejorar e incrementar la oferta complementaria existente.
- Mejorar el producto turístico ofrecido a través de la diversificación de la oferta complementaria, dotando al núcleo de un mayor atractivo para el turista y no sólo sustentado en el producto “sol y playa”.
- Atraer un turista con un perfil de mayor renta disponible lo que provocará un incremento del gasto en destino y su fidelización.
- Potenciar la creación de nuevos negocios, de creación de empleo y potenciar la atracción de capital para invertir y reactivar el núcleo.
- Crear redes viarias, ciclistas, peatonales y de transporte, que favorecen la movilidad hacia los establecimientos donde se aloja el visitante y entre los equipamientos complementarios, lo que el turista percibe como facilidades para acceder a los servicios que ofrece el núcleo, a la vez que dichas redes, sobre todo la ciclista y la peatonal, dotan de identidad al destino.
- Mejorar la red de transporte público de tal forma se asegura un cambio sustancial en la accesibilidad y funcionalidad del núcleo.
- Mejorar la funcionalidad del núcleo, a través de la estructuración de la movilidad urbana, lo que implica mejorar el bienestar, la amabilidad del destino y la sensación de seguridad percibida con la mejora de la orientación interna del núcleo.
- Dotar al núcleo turístico de identidad a través de reforzar los elementos singulares y distintivos del ámbito.
- Contribuir a la mejora del contexto del núcleo y propiciar por ello la atracción de capital.
- Mejoras en la red viaria y la peatonal, las que otorgarán valor al núcleo haciéndolo capaz de atraer capital.

En conclusión, se puede argumentar que el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental ha abordado una exhaustiva evaluación comparativa de las diferentes alternativas consideradas, desde un enfoque multidisciplinar, que pretende superar las meras concepciones ambientales para asumir una sostenibilidad integral, en aras de escoger el modelo de intervención que más se ajusta a la problemática y potencialidad territorial, de la zona urbano-turística de Maspalomas Costa Canaria.

5.4 Dificultades, deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida, o de realizar la evaluación de las alternativas

La evaluación de las alternativas, en cuanto se basa en escenarios de futuro que se pueden alcanzar, se encuentra forzosamente sometida a incertidumbre, hecho que se acrecienta por la complejidad y nivel de abstracción de las propuestas, por las referencias temporales que se barajan y por la propia incertidumbre sobre la forma en que van a ser desarrolladas.

Además, una de las principales dificultades detectadas a la hora de llevar a cabo la evaluación de las alternativas ha sido la ausencia de metodologías específicas destinadas a valorar las afecciones ambientales en espacios urbanos. Por otro lado, si bien la evaluación en conjunto de las alternativas, según el enfoque estratégico, se justifica por su visión más amplia y global frente a la evaluación de proyectos concretos (propia de los informes de impacto ambiental) –dado que los impactos ambientales no pueden, ni deben, ser considerados aisladamente-, se revelan determinadas disfunciones en el momento de valorar unas propuestas, que de una manera pormenorizada, obtendrían una estimación diferente (al minimizarse las bondades y las problemáticas por la evaluación de conjunto).

6. Evaluación ambiental

Toda intervención antrópica sobre un territorio, de cualquier magnitud o intensidad, genera un efecto o impacto sobre los principales parámetros ambientales y socioeconómicos que caracterizan al mismo. Sin embargo, tales efectos pueden presentar distinto signo (positivo o negativo) y niveles de reversibilidad (o de recuperación de las condiciones preexistentes a la ejecución de la actuación). El presente apartado pretende abordar un análisis de los efectos ambientales potenciales que pueden derivar de la ejecución de las propuestas de intervención que se recogen en el Plan de Modernización.

6.1 Identificación de las determinaciones del Plan potencialmente generadoras de efectos significativos sobre el medio ambiente

Cualquier modificación del entorno es susceptible de producir impactos o alteraciones sobre el mismo. Es por ello que en el presente apartado se identifican aquellas intervenciones, sobre el espacio público o privado, recogidas en el modelo de intervención del Plan de Modernización que, *a priori* y tomando en cuenta los criterios establecidos en el Anexo II de la Ley 9/2006, se pueden considerar con una mayor carga de transformación de las condiciones ambientales y paisajísticas existentes; por lo que su posible impacto ambiental es susceptible de ser valorado específicamente.

No obstante, cabe recordar que todas las actuaciones propuestas en el Plan de Modernización que estuvieran abocadas, por la legislación sectorial vigente, al oportuno estudio o evaluación de impacto ambiental (en la categoría que legalmente le corresponda), estarán obligadas a su realización.

Por tanto, la relación de actuaciones previstas que se someterán a una evaluación específica de sus probables efectos significativos sobre el medio ambiente, son las siguientes:

➤ Propuestas en suelo rústico.

Las actuaciones que afectan a suelo rústico, conforme a la clasificación del suelo del Plan General de Ordenación Urbana de San Bartolomé de Tirajana, con Aprobación Definitiva en 1996, son:

- 06. Parque Temático Multiaventura.
- 08. Centro de alto rendimiento del motor de Tarajalillo
- 10. Parque Temático Wake Park Feliz.

El ámbito afectado por el desarrollo de estas intervenciones ligadas al espacio privado, se encuentran clasificados como: *suelo rústico de protección territorial*, sin subcategoría definida.

⇒ Propuestas en suelo urbanizable.

La mayor parte de las intervenciones propuestas por el Plan de Modernización, ya sea sobre el espacio público o el privado, no afectan a suelos urbanizables. Así, tan solo de forma parcial, afecta a un ámbito de Suelo Urbanizable las siguientes actuaciones en el espacio público:

SV-03. Sistema Verde: Adecuación paisajística del entorno del Barranco de Maspalomas.

SV-09. Sistema Verde: Avenida Touroperador Neckermann

Cabe matizar que, como se observa, se trata de actuaciones destinadas a una adecuación paisajística de vías o de entornos periurbanos, más que a introducir cambios en los parámetros de ordenación del suelo urbanizable.

⇒ Propuestas en suelo urbano.

Prácticamente la totalidad de las intervenciones propuestas por el Plan de Modernización, ya sea sobre el espacio público o el privado, se circunscriben a suelos urbanos:

➤ Implantación de nuevas infraestructuras y/o construcciones.

Estas nuevas edificaciones y/o construcciones, se realizan, básicamente, sobre suelos sin edificar o parcialmente edificados. Actualmente, estas bolsas de suelo poseen un importante potencial para el aprovechamiento de recursos territoriales infrautilizados, además de presentar una problemática relacionada con el espacio no ocupado de la trama urbana. Estas actuaciones, principalmente ligadas a intervenciones en el espacio privado son:

03. Centro Comercial y de Ocio Baobab.

07. Centro Comercial Parcela 1 Lote 72 Ampliación Playa del Inglés.

13. Centro Comercial Faro II y Parcela CC1.

➤ Cambios y asignación de nuevos parámetros urbanístico que originen un aumento de capacidad de carga de alojamiento.

Las siguientes intervenciones, planteadas para el espacio privado, generan un incremento de la capacidad de carga de alojamiento de los establecimientos turísticos afectados. Del mismo, generan a su vez un aumentando de la carga de alojamiento del ámbito de actuación.

05. Hotel Barceló Margaritas

15. Apartamentos Tenesoya.

➤ Cambios en la distribución de usos.

En el espacio privado, se detectan 2 intervenciones en las que se plantea una modificación en la distribución de usos del suelo. Las mismas, se exponen a continuación:

03. Centro Comercial y de Ocio Baobab.

14. Ocean Park.

De manera general, las propuestas están dirigidas a permutar el uso de suelo turístico alojativo, recreativo y rústico residual (sin uso), por un uso comercial, como oferta turística complementaria.

➔ Síntesis de las propuestas a evaluar.

En definitiva se ha juzgado conveniente someter a evaluación ambiental específica a las 27 propuestas de intervención en el espacio público, así como a las 26 planteadas sobre el espacio privado. Este procedimiento asegura que el modelo del Plan de Modernización sea evaluado, en el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental, con un doble enfoque: desde un punto de vista general o global, tal como se realizó anteriormente en el apartado dedicado a las alternativas; y desde un punto de vista específico, valorando la incidencia detallada de cada propuesta de intervención.

Por tanto, las propuestas a evaluar específicamente son las siguientes:

- Intervenciones en espacio público:

o Sistema verde:

- SV-01 / de SV-01.1 a SV-01.3. Adecuación paisajística del nudo de acceso por La Maleza y creación de Espacios Libres ligados a la GC-500.
- SV-02 / de SV-02.1 a SV-02.3. Adecuación ambiental y paisajística de Barranco de Joseíto.
- SV-03. Adecuación paisajística del entorno del Barranco de Maspalomas.
- SV-04 / SV-04.1 a SV-04.3. Espacios Libres tratados asociados al sistema verde. Mirador de la ladera 1.
- SV-05 / SV-05.1. Avenida de Alféreces Provisionales.
- SV-06 / de SV-06.1 a SV-06.3. Avenida Touroperador Tui (tramo Avenida Touroperador Alejandro del Castillo- Touroperador Luxair).
- SV-07. Viario anexo al Barranco de Maspalomas.

- SV-08 / de SV-08.1 a SV-08.4. Avenida de Estados Unidos.
- SV-09 / de SV-09.1 a SV-09.3. Avenida Touroperador Neckermann.
- Sistema de actividad:
 - SA-01. Nodo. Rotonda Avenida Tirajana - GC500.
 - SA-02 / de SA-02.2 a SA-02.18. Nodo. Rotonda Avenida de Tirajana – Avenida Alféreces Provisionales.
 - SA-03. GC-500.
 - SA-04 / de SA-04.1 a SA-04.2. Avenida de Tirajana.
 - SA-05. Avenida de Italia.
 - SA-06 / de SA-06.1 a SA-06.12. Avenida de Alemania.
 - SA-07. Parking - Ocio Faro de Maspalomas.
- Sistema costero:
 - SC-01. Mirador de Las Dunas.
 - SC-02 / de SC-02.1 a SC-02.12. Miradores del Paseo Marítimo.
 - SC-03 / de SC-03.1 a SC-03.23. Elemento de sombra a la altura del hotel Beverly Park
 - SC-04. Acceso a costa. Ascensor Anexo II
 - SC-05 / de SC-05.1 a SC-05.6. Áreas de oportunidad. Aparcamiento en Avenida de Bonn. Parking subterráneo.
 - SC-07. Adecuación Anexo II. Paseo Marítimo.
 - SC-08. Adecuación Anexo II. Aparcamiento.
 - SC-09. Contacto Avenida Alféreces Provisionales - Paseo Marítimo.
 - SC-10 / de SC-10.1 a SC-10.21. Calle Las Retamas.
- Intervenciones en espacio privado:
 - 01. Apartamentos Carmen (Hotel Asgard).

- 02. Apartamentos Santa Mónica.
- 03. Centro Comercial y de Ocio Baobab.
- 04. Kioscos comerciales en Meloneras.
- 05. Hotel Barceló Margaritas.
- 06. Parque Temático Multiaventura.
- 07. Centro comercial Parcela 1 Lote 72 Ampliación Playa del Inglés.
- 08. Centro de alto rendimiento del motor de Tarajalillo.
- 09. Complejo Colorado Golf.
- 10. Parque Temático Wake Park Feliz.
- 11. Apartamentos Con-Mar.
- 12. Apartamentos El Palmar.
- 13. Centro Comercial Faro II y parcela CC1.
- 14. Ocean Park.
- 15. Apartamentos Tenesoya
- 16. Centro Comercial Oasis.

6.2 Evaluación de los probables efectos significativos sobre el medio ambiente de las determinaciones propuestas

Este apartado adquiere gran significación en el contexto del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental, ya que incorpora la evaluación ambiental específica que identifica los efectos ambientales significativos de las intervenciones del Plan de Modernización.

6.2.1 Efectos sobre las variables ambientales analizadas

A su escala de aplicación, el desarrollo del Plan de Dinamización puede conllevar algunos efectos ambientales sobre los principales elementos territoriales, cuestión que, sin embargo, viene muy matizada por la propia naturaleza urbana de la mayor parte del ámbito de actuación, tratándose de un espacio ya fuertemente transformado.

- **Efectos sobre la geología, geomorfología, hidrología y suelos**

Tratadas las características ambientales, referentes a las particularidades geológicas y geomorfológicas presentes dentro del ámbito de actuación, se puede afirmar que no existen en la zona: materiales geológicos ni topografías de interés significativo (dada la poca relevancia que poseen en cuanto a su singularidad). Del mismo modo, la altísima antropización de los terrenos objeto de estudio –debida a la predominancia del espacio edificado y del soporte funcional sobre el soporte natural- y, por otro lado, la presencia de suelos característicos de zonas desérticas (pobres en materia orgánica), tienen como consecuencia la presencia de unos pésimos valores de capacidad agrológica.

De tal forma, la principal afección ambiental sobre estos elementos naturales, que se entiende poco significativa, vendría dada por la excavación mecánica necesaria para llevar a cabo la ejecución de algunas de las actuaciones presentes en el Plan, que determinan: la desaparición del recurso “suelo”, del sustrato en la profundidad a la que afecta y del perfil natural del terreno.

- **Efectos sobre la vegetación y las áreas de interés florístico**

Desde el punto de vista natural y de la biodiversidad, la vegetación dominante es alóctona, representada principalmente por especies ornamentales asociadas a los espacios libres y a los viales, aunque se detectan determinadas áreas de interés florístico –tanto dentro como en el entorno inmediato del ámbito de actuación- en las que se registran poblaciones vegetales autóctonas de interés botánico (El Palmeral de Maspalomas, la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas y/o los sebadales, entre otras).

Por su parte, el desarrollo del Plan no generará una pérdida de los individuos pertenecientes a las comunidades emplazadas dentro de las áreas de interés florístico, por lo que se entiende que no se detectan efectos adversos significativos sobre los elementos naturales tratados. No obstante, la ejecución de obras que puedan implicar la pérdida de ejemplares protegidos –existentes fuera de las áreas de interés-, serán preservados por conservación in situ o por trasplante de los mismos.

- **Efectos sobre la fauna y las áreas de interés faunístico**

La fauna presente en el ámbito de estudio, al igual que ocurre con la vegetación, se caracteriza por ser esencialmente antropófila. Son especies -con una amplia valencia ecológica- presentes comúnmente en los espacios urbanos del ámbito costero. Por otro lado, se registran áreas de interés faunístico de especial relevancia, tanto dentro (El Palmeral) como contiguas al ámbito de actuación (La Charca, el barranco de la Sabinilla y el Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur).

Los efectos sobre la fauna son básicamente colaterales a la ejecución del Plan, a causa del tránsito de vehículos pesados y el ruido que generen las obras, pudiendo alterar en cierta medida el ciclo vital de algunas de las especies durante el desarrollo del mismo. Por otro lado, la propuesta de cambio de uso, o puesta en actividad, de los terrenos colindantes con el Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur, incidirá negativamente en el libre tránsito, campeo de la fauna de la zona y la estabilidad de las zonas de nidificación cercanas.

En definitiva, especial incidencia tendrá la fase de ejecución o construcción, dado que afectará negativamente sobre las comunidades de entomofauna, roedores y reptiles que, en cualquier caso, abundan en el entorno de los espacios afectados. Así como, el incremento de las perturbaciones acústicas que se registrarán en la fase de ejecución y explotación del área de ocio (próximo al SIC de Juncalillo del Sur), perturbará el hábitat de las comunidades de avifauna limícola.

- **Efectos sobre las condiciones climáticas y calidad atmosférica**

Las posibles afecciones -producidas por el desarrollo del Plan- sobre las variables ambientales clima y calidad del aire, pueden ser consideradas como de escasa significación. Únicamente podría destacarse una cierta emisión de partículas a la atmósfera local, en la fase de ejecución del proyecto de obra, derivada del tránsito de vehículos y de los trabajos a desarrollar. Asimismo, a una microescala, podrían constatarse ligeros incrementos térmicos tanto en el área de trabajo como en las zonas próximas a los viales, relacionados en este último caso con el paso de vehículos. Asimismo, cabe reseñar las posibles variaciones microclimáticas asociadas a los nuevos espacios ajardinados, en los que se pueden generar aumentos de la humedad ambiental, por efecto de los riegos, así como descensos térmicos asociados al aumento de la umbría (especialmente si se implantan especies arbóreas).

- **Efectos sobre el paisaje**

El paisaje, como definidor del sistema territorial y aglutinador de todos los elementos que lo componen, constituye uno de los parámetros ambientales que normalmente suele verse más afectado por cualquier intervención antrópica. El ámbito de actuación, al tratarse de un espacio urbano-turístico maduro, presenta en la actualidad -de manera generalizada- valores moderados de calidad visual del paisaje.

Se prevé que -durante la fase de ejecución del Plan-, la presencia de maquinaria, la acumulación de materiales y la remodelación del terreno necesarias para ejecutar las obras, pueden producir efectos negativos sobre la calidad de la escena urbana (que deben entenderse como temporales). Por el contrario, una vez finalizadas las obras, la calidad visual del paisaje de la ciudad turística se verá corregida, como consecuencia de la integración paisajística de las características estéticas

de las edificaciones, vías y espacios libres, y que se encuentran orientadas desde el Plan para procurar la menor incidencia paisajística posible.

- **Efectos sobre el patrimonio cultural**

Una vez conocidos los elementos del patrimonio cultural, que se emplazan dentro del ámbito de actuación, y determinadas las acciones encaminadas a desarrollar la remodelación urbanística y de las infraestructuras turísticas –por parte del Plan-, no se registra afección alguna sobre los bienes patrimoniales existentes.

En definitiva, el desarrollo del Plan de Modernización puede presentar distintos niveles de afección territorial, que quedan resumidos en la siguiente tabla:

VALORACIÓN DEL NIVEL DE IMPACTO DEL PLAN DE MODERNIZACIÓN			
ELEMENTOS AMBIENTALES	TIPO DE AFECCIÓN	MAGNITUD DEL IMPACTO	NIVEL DE IMPACTO
Geología, geomorfología y suelos	Pérdida de sustrato de interés geológico	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Alteración de topoformas significativas	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Ruptura del perfil de ladera	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Pérdida de suelo agrícola	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Desestructuración físico/química del suelo	MEDIA	POCO SIGNIFICATIVO
Condiciones climáticas y calidad atmosférica	Emisión de partículas sólidas	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Emisión de partículas gaseosas	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Alteración de la humedad ambiental	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Alteración topológica de temperaturas	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
Hidrología	Modificación de la red hídrica	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Alteración de la escorrentía superficial	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
Vegetación y áreas de interés florístico	Pérdida de taxones de interés botánico	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Alteración de comunidades arbóreas	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Emisión de partículas sólidas	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
Fauna y áreas de interés faunístico	Emisión sónica	MEDIA	POCO SIGNIFICATIVO
	Alteración de áreas de nidificación	MEDIA	POCO SIGNIFICATIVO
	Afección de la zona de campeo de avifauna	ALTA	SIGNIFICATIVO
	Limitación al tránsito de fauna terrestre	MEDIA	POCO SIGNIFICATIVO
Paisaje	Alteración de la configuración paisajística	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
Patrimonio cultural	Pérdida de bienes con valor patrimonial	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO

6.2.2 Afección a zonas ambientalmente sensibles, tanto periféricas como que formen parte del ámbito de actuación del Plan

Conforme al análisis y diagnóstico ambiental realizado para el Plan de Modernización, se pueden considerar como zonas ambientalmente sensibles las siguientes:

- Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas (RNE)
- Área de Sensibilidad Ecológica (ASE) de la Reserva Natural Especial de Maspalomas
- Área de Sensibilidad Ecológica (ASE) nº 10 del PIOGC, denominada “ámbito situado al oeste del SIC de Juncalillo del Sur, la autopista del sur GC-1 y entre el cauce del Barranco de Las Palmas y los Llanos del Morrete”
- Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur (SIC)
- Áreas de interés geológico y geomorfológico
- Áreas de interés faunístico y florístico
- Unidades ambientales del soporte natural con alta o muy alta calidad para la conservación

Hay que significar que, pese a su consideración, no se detecta en el ámbito de actuación ninguna unidad ambiental del soporte natural con una alta o muy alta calidad para la conservación, por lo que no procede evaluar las intervenciones con respecto a este criterio de sensibilidad ambiental.

➤ Intervenciones propuestas en espacio público

➡ A ejecutar dentro de zonas ambientales sensibles

- Sistema Verde:
 - SV-03 Adecuación paisajística del entorno del Barranco de Maspalomas

La incidencia directa de esta actuación sobre la RNE de las Dunas de Maspalomas y el ASE de la misma, y su localización limítrofe a las áreas de interés geomorfológico, florístico y faunístico, no repercutirá significativamente sobre los ámbitos especialmente sensibles, ya que las diversas intervenciones se limitarán al embellecimiento de las infraestructuras existentes en espacios libres, como la vía peatonal o un carril bici. No se contempla en ningún caso la ejecución de infraestructuras sobre el cauce, de acceso a las dunas o a la Charca de Maspalomas.

- Sistema Costero:
 - SC-07 Adecuación Anexo II. Paseo marítimo

Esta actuación se desarrolla dentro de la RNE y ASE de las Dunas de Maspalomas, encontrándose asimismo limítrofe a las áreas de interés geomorfológico e interés florístico. Las diferentes intervenciones serán de carácter embellecedor y nunca de ampliación de volumen o altura. Una de las intervenciones, pretende salvar la poca funcionalidad que supone la disposición actual de las terrazas que se encuentran el paseo, localizándolas contiguas a los establecimientos.

- SC-09 Contacto Avenida Alféreces Provisionales - Paseo Marítimo

Al igual que en el caso anterior, esta actuación es tan solo de embellecimiento y mejora de las infraestructuras que actualmente se encuentran en mal estado, o que muestran poca funcionalidad, ganando espacio en favor del peatón y las zonas libres. Su incidencia directa sobre la RNE y ASE de las Dunas de Maspalomas, y su localización limítrofe al área de interés geomorfológico, al área de interés florístico, carece de significación ambiental.

➔ A ejecutar en áreas limítrofes a las zonas ambientales sensibles

- Sistema Verde:

- SV-04 Espacios libres tratados asociados al sistema verde

En la zona limítrofe al ASE de la Reserva, en la culminación de las avenidas Estados Unidos y Francia, se proponen dos miradores en el que las intervenciones consistirán en: una edificación de una altura, zonas ajardinadas y una plaza. En la actualidad estas zonas son aparcamientos, por lo que el ASE de la Reserva no se verá afectada (dado que no se gana espacio hacia ésta), y además se verán reducidos los gases contaminantes de los vehículos que actualmente ocupan el lugar.

- SV-06 Avenida Touroperador Tui

Estas actuaciones, que se encuentran limítrofes al ASE de la Reserva, tan solo pretenden la ampliación de espacios libres y zonas verdes, en contraposición al espacio viario que existe hoy en día, reduciendo los efectos negativos sobre el medio causado por tráfico rodado (contaminación acústica, emanaciones de CO₂, etc.).

- SV-07 Viario Anexo al Barranco de Maspalomas

Estas actuaciones, que se encuentran limítrofes al ASE de la Reserva. Tan solo pretenden la ampliación de espacios libres y zonas verdes, en contraposición al espacio viario que existe hoy en día, reduciendo los efectos negativos sobre el medio causados por tráfico rodado (contaminación acústica, emanaciones de CO₂, etc.).

- SV-09 Avenida Touroperador Neckermann

Estas actuaciones, que se encuentran limítrofes al ASE de la Reserva, tan solo pretenden la ampliación de espacios libres y zonas verdes, en contraposición al espacio viario que existe hoy en día, reduciendo los efectos negativos sobre el medio causados por tráfico rodado (contaminación acústica, emanaciones de CO², etc.).

- Sistema Costero:

- SC-01 Mirador de las Dunas:

Esta actuación se encuentra limítrofe a la RNE de las Dunas de Maspalomas, al área de interés geomorfológico, al área de interés florístico, y al ASE de la Reserva. La intervención resultante puede verse afectada por la dinámica dunar y hacer costoso su mantenimiento, pero carece de afección ambiental negativa pudiendo, al contrario, mejorar un entorno de referencia en la zona turística.

- SC-03 Elementos de sombra

Algunos elementos de sombra se plantean para sectores limítrofes a la RNE de las Dunas de Maspalomas, al área de interés geomorfológico, al área de interés florístico, y al ASE. La introducción de nuevos elementos volumétricos es la afección principal de esta actuación, no creándose accesos a nivel nuevos ni nuevas edificaciones. Por lo que, en principio, no se verían afectadas las zonas ambientalmente sensibles.

- SC-04 Acceso a Costa. Ascensor Anexo II

Limítrofe a la RNE de las Dunas de Maspalomas, se plantea una actuación en el que se ejecutará un ascensor panorámico, ya que los saltos de cota son considerables, garantizando el acceso al paseo en puntos donde en la actualidad no disponen de una alternativa cómoda a las personas con movilidad reducida.

En definitiva, la posible afección de las intervenciones en espacio público a las áreas ambientalmente sensibles, se recogen en la siguiente matriz:

Actuación		RNE de las Dunas de Maspalomas	ASE	SIC de Juncalillo del Sur	Áreas de interés geomorf.	Áreas de interés florístico	Áreas de interés faunístico
A ejecutar dentro de zonas ambientales sensibles							
Sistema verde	SV-03 Adecuación paisajística del entorno del Barranco de Maspalomas						

Actuación		RNE de las Dunas de Maspalomas	ASE	SIC de Juncalillo del Sur	Áreas de interés geomorf.	Áreas de interés florístico	Áreas de interés faunístico
Sistema costero	SC-07 Adecuación Anexo II. Paseo marítimo						
	SC-09 Contacto Avenida Alféreces Provisionales-Paseo Marítimo						
A ejecutar limítrofes a las zonas ambientales sensibles							
Sistema verde	SV-03 Adecuación paisajística del entorno del Barranco de Maspalomas						
	SV-04 Espacios Libres ligados al sistema verde						
	SV-06 Avenida Touroperador Tui						
	SV-07 Viario Anexo al Barranco de Maspalomas						
	SV-09 Avenida Touroperador Neckermann						
Sistema costero	SC-01 Mirador de las Dunas						
	SC-03 Elementos de sombra						
	SC-04 Acceso a Costa						
	SC-07 Adecuación Anexo II. Paseo marítimo						
	SC-09 Contacto Alféreces Provisionales-paseo marítimo						

➤ Intervenciones propuestas en espacio privado

➡ A ejecutar dentro de zonas ambientales sensibles

- 10 Parque Temático Wake Park Feliz.

Esta actuación es la única que se encuentra limítrofe al SIC Juncalillo del Sur y la única privada que se ubica dentro de un ASE, declarada por el PIOGC. Además la zonificación

del PIO lo clasifica como “B.a.2. Moderado valor natural y productivo”. La actuación consistirá en diversas intervenciones (láminas de agua, un restaurante, aparcamientos, un bazar,...) que transformarán significativamente las condiciones ambientales y de uso actuales.

➔ A ejecutar en áreas limítrofes a las zonas ambientales sensibles

▪ 02 Apartamentos Santa Mónica.

La reforma de este hotel -situado en la zona limítrofe a las áreas de interés geomorfológico y faunístico, al ASE y a la RNE de las Dunas de Maspalomas-, no repercutirá negativamente sobre las zonas ambientales sensibles, ya que, esta intervención se limita al interior de la edificación.

▪ 06. Parque Temático Multiaventura

La intervención supone un nuevo equipamiento de parque temático o centro de ocio temático, relacionado con el Paintball, con la idea de cualificar la zona como área de usos complementarios turísticos de gran calidad. La actuación se localiza limítrofe al ASE nº 10 establecida por el PIOGC, aunque no se prevén afecciones significativas sobre la misma.

▪ 08 Centro de alto rendimiento del motor de Tarajalillo.

La ejecución de esta actuación supondrá la implantación de un nuevo equipamiento deportivo-recreativo especializado concebido para contribuir a la modernización y mejora del Karting que ocupa la parcela anexa situada al oeste. Su emplazamiento se sitúa limítrofe al ASE nº 10 establecida por el PIOGC, aunque no se prevén afecciones significativas sobre la misma.

Como en el caso anterior, la posible afección de las intervenciones en espacio privado a las áreas ambientalmente sensibles, se recogen en la siguiente matriz:

Actuación	RNE de las Dunas de Maspalomas	ASE	SIC de Juncalillo del Sur	Áreas de interés geomorf.	Áreas de interés florístico	Áreas de interés faunístico
A ejecutar dentro de zonas ambientales sensibles						
10 Wake Park Feliz						
A ejecutar limítrofes a las zonas ambientales sensibles						
02 Santa Mónica						
06 Parque Temático Multiaventura						
08 Centro de Alto Rendimiento del Motor						

6.2.3 Incidencia sobre el medio litoral y, en su caso, sobre el medio marino

El ámbito de referencia territorial, estudiado en la etapa de análisis ambiental del Plan de Modernización, incorpora las zonas naturales y litorales que configuran el entorno cercano de la zona urbano-turística. Sin embargo, las propuestas del Plan se proyectan sobre un ámbito de actuación más reducido, que excluye el área litoral y el medio marino, por lo que en general no se plantean intervenciones que pudieran afectar a este tipo de espacios. No obstante, dado que en la evaluación ambiental específica, que se ha realizado sobre las propuestas del Plan, se han tomado en consideración las posibles afecciones negativas indirectas que se pudieran generar sobre el litoral o el medio marino, se ha constatado que una intervención planteada en espacio privado (15 Parque temático Wake Park Feliz), sí pudiera precisar de alguna intervención sobre dichos ámbitos. Sin embargo, el nivel de escasa concreción actual del proyecto ha impedido una valoración pormenorizada de tal circunstancia, aunque la misma deberá ser abordada, dadas las características de la actuación y su ubicación en suelo rústico, en un seguro procedimiento de evaluación del impacto ecológico del proyecto, del que derivarán las medidas correctoras oportunas.

6.2.4 Generación de residuos y posible incremento del consumo de agua y energía, así como de la contaminación, incluyendo la lumínica y acústica

⇒ Generación de residuos

- ▶ Generación de residuos derivados de las intervenciones en espacio público

Se puede diferenciar, de manera genérica, entre la generación de residuos producidos por las actuaciones planteadas en el viario y los procedentes en los espacios libres. Así, entre los derivados del viario se prevén los siguientes:

- De los residuos de la prospección, extracción de minas y canteras, y tratamientos físicos y químicos: 914,71 m³ de residuos de grava y roca trituradas; 686,03 m³ de residuos de arena y arcillas; 1.372,06 m³ de de residuos de polvo y arenilla; y, 2.286,76 m³ de de residuos de corte y serrado de piedra.
- De los residuos de la fabricación, formulación, distribución y utilización de revestimientos, adhesivos, sellantes y tintas de impresión: 762,25 m³ de residuos de pintura y barniz; 381,13 m³ de residuos del decapado o eliminación de pintura y barniz; y, 762,25 m³ de de residuos de adhesivos y sellantes.
- De los residuos de envases, absorbentes, trapos de limpieza, materiales de filtración y ropas no especificados en otra categoría: 1.372,06 m³ de envases de papel y cartón; 1.143,38 m³ de envases de plástico; 914,71 m³ de envases metálicos; y, 1.524,51 m³ de absorbentes, material de filtración, trapos de limpieza y ropas protectoras.
- De los residuos de la construcción y demolición (incluida la tierra excavada de zonas contaminadas): 9.147,05 m³ de hormigón; 6.860,29 m³ de mezcla de hormigón, ladrillos, tejas y materiales cerámicos; 1.143,38 m³ de madera; 228,68 m³ de de vidrio; 762,25 m³ de plástico; 311,83 m³ de vidrio, plástico y madera que contienen sustancias peligrosas o están contaminadas por ellas; 15.831,44 m³ de mezclas bituminosas; 457,35 m³ de cables; 914,71 m³ de tierra y piedras; 914,71 m³ de materiales de construcción que contienen amianto; y 457,35 m³ de residuos de construcción y demolición.
- De los residuos municipales (domésticos y residuos asimilables procedentes de los comercios e instituciones), incluidas las fracciones recogidas selectivamente: 3.201,47 m³ de residuos biodegradables; y, 2.744,12 m³ de mezclas de residuos municipales.

En suma, se calcula una generación de residuos total, para las intervenciones planteadas en el viario, de 55.094,48 m³.

Por su parte, para las actuaciones planteadas en los espacios libres, se prevén los siguientes volúmenes de generación de residuos:

- De pavimentación (m²): 585,85 m³ de residuos de grava y rocas trituradas; 22,16 m³ de hormigón (hormigones, morteros y prefabricados); 19,63 m³ de mezclas bituminosas; 21,12 m³ de envases de papel y cartón; 0,58 m³ de plástico; y, 3,89 m³ de madera.

- De compactar y soterrar (m²): 830.224,56 m³ de tierra y piedras.
- De crear plataformas (m³): 3.119,48 m³ de residuos de grava y rocas trituradas.
- De parking vial (m²): 132,41 m³ de residuos de grava y rocas trituradas; 5,01 m³ de hormigón (hormigones, morteros y prefabricados); 4,44 m³ de mezclas bituminosas; 4,77 m³ de envases de papel y cartón; 0,13 m³ de plástico; y, 0,88 m³ de madera.
- De plantación de árboles (Ud.): 4,91 m³ de tierra y piedras.
- De plantación de césped (m²): 552,89 m³ de tierra y piedras.
- De cerramiento metálico (m.): 0,05 m³ de hierro y acero; 0,001 m³ de residuos mezclados de construcción y demolición; y, 0,02 m³ de hormigón (hormigones, morteros y prefabricados).
- De restaurante y terrazas (m²): 52,86 m³ de residuos de grava y rocas trituradas; 9,17 m³ de residuos de arena y arcillas; 246,94 m³ de hormigón (hormigones, morteros y prefabricados); 7,35 m³ de plástico; y, 6,49 m³ de madera.
- De ascensor (m³): 1683,33 m³ de tierra y piedras.
- De hormigonar (m²): 10,15 m³ de hormigón (hormigones, morteros y prefabricados); 0,03 m³ de materiales de aislamiento; y, 0,01 m³ de plástico.

► Generación de residuos derivados de las intervenciones en espacio privado

Se analizan a continuación los probables efectos que, el modelo propuesto, tendrá sobre la generación de residuos y sus consecuencias sobre las disponibilidades actuales.

Desde el punto de vista de las intervenciones privadas, es necesario precisar previamente que, actualmente, el núcleo turístico Maspalomas Costa Canaria cuenta con una planta de alojamiento compuesta por 99.222 plazas de alojamiento totales, siendo 35.650 plazas hoteleras y 63.572 plazas extrahoteleras. Por otra parte, la demanda actual de gestión de residuos está cubierta por las infraestructuras existentes, no existiendo problemas significativos en la gestión de los mismos.

Para el análisis de la afección sobre el medio ambiente de la generación de residuos se parte de los datos extraídos del Plan Territorial de Residuos de Gran Canaria del año 2.011, en fase de aprobación inicial, en este documento se expone que la generación de residuos por habitante de hecho al día asciende a 1,6 kilogramos.

A continuación se procede a valorar si la variación de plazas resultantes de las intervenciones privadas, tendría efectos significativos sobre el medio ambiente, para ello, se calcula la generación

de residuos para las plazas actuales, así como para la planta de alojamiento resultante de las actuaciones privadas. El análisis se realiza partiendo de la hipótesis de que la ocupación es del 100%, esto es, que el total de la planta de alojamiento se ocupa, con ello se analiza la máxima generación de residuos que puede tener el núcleo turístico.

Actualmente la generación de residuos de los turistas, es de 158.755,2 Kg./día.

La estrategia del espacio privado planteada, en el modelo propuesto, se fundamenta en el desarrollo de las actuaciones privadas, se prevén proyectos de rehabilitación y/o renovación de establecimientos de alojamiento, éstos pueden incrementar o reducir sus plazas, o simplemente mantenerlas, aumentando su categoría.

El resultado de la estrategia del espacio privado, hasta el momento, sobre establecimientos de alojamiento provoca un incremento de las plazas hoteleras en 192, mientras que, las extrahoteleras disminuyen en 320 plazas, se debe matizar que el incremento de las hoteleras es por incremento de categoría, de extrahotelera a hotelera, quedando la planta de alojamiento total del núcleo conformada por los siguientes:

- Hotelero 35.842 plazas.
- Extrahotelero 63.252 plazas.
- Total 99.094 plazas.

Se produce pues, una disminución de 128 plazas de alojamiento, que corresponden en su totalidad a plazas extrahoteleras.

Por lo tanto al no haber incremento de plazas turísticas tampoco existe incremento de generación de residuos por lo que, si la demanda actual está satisfecha, no provocará efectos sobre el medio ambiente.

➤ Incremento del consumo de agua y energía

- ▶ Incremento del consumo de agua y energía derivado de las intervenciones en espacio público

El incremento en la demanda de abasto, desde el punto de vista de las intervenciones públicas, no generará efectos negativos significativos, dado que el aumento del consumo de agua y energía se producirá de manera puntual durante la realización de las obras.

- ▶ Incremento del consumo de agua y energía derivado de las intervenciones en espacio privado

Se analiza a continuación a la evaluación de los probables efectos que el modelo propuesto tendrá sobre el incremento del consumo de agua y energía, y sus efectos sobre las disponibilidades actuales.

Se parte del cálculo del consumo de agua y electricidad para las plazas actuales, así como para la planta de alojamiento resultante de la aplicación de convenios. El análisis se realiza partiendo de la hipótesis de que la ocupación es del 100%, esto es, que el total de la planta de alojamiento se ocupa, con ello se analiza el máximo consumo que puede tener el núcleo turístico.

La aplicación de las intervenciones privadas suponen una disminución de la planta de alojamiento en 128.

- Consumo de energía eléctrica:

Los datos de consumo se extraen del Banco Público de Indicadores Ambientales, Ministerio del Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, datos del año 2011. El consumo de energía eléctrica por turista/día es de 14,4 kilovatios.

Actualmente la planta de alojamiento se compone de 99.222 plazas, lo que supone un consumo diario de energía por parte de los turistas, con el 100% de ocupación, de 1.428.796,8 kilovatios.

Como resultado de las actuaciones privadas previstas en el presente plan la planta alojativa disminuye en 128 plazas por lo que no se producirá un incremento en el consumo de energía eléctrica.

- Consumo de agua:

Los datos de consumo de agua se extraen del Plan Hidrológico de Gran Canaria año 2.010, documento de aprobación provisional, dónde se expone que el consumo de agua de un turista al día asciende a 513 litros por turista/día.

Actualmente el consumo diario de agua de los turistas, con el 100% de ocupación, es de 50.900.886 litros.

Como resultado de las actuaciones privadas previstas en el presente plan la planta alojativa disminuye en 128 plazas por lo que no se producirá un incremento en el consumo de agua.

Como se puede observar, no existe incremento en el consumo de agua y ni de energía sobre el consumo actual, y dado que la demanda actual de abastecimiento está satisfecha, no tendrá efectos sobre el medio ambiente.

➔ Contaminación

▶ Contaminación derivada de las intervenciones en espacio público

Se analiza a continuación la probable generación de ruidos y/o contaminación lumínica, de las intervenciones públicas propuestas en el Plan de Modernización:

- Generación de ruidos:

Siguiendo las recomendaciones de la *Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio, del Parlamento Europeo sobre "Evaluación y gestión del Ruido Ambiental"*, se ha llevado a cabo la predicción del ruido de carreteras de los núcleos turísticos a partir del Método Francés (NMPB Routes-96).

El nivel sonoro resultante depende fundamentalmente de tres factores: El tráfico, el diseño y el entorno de la carretera; utilizando para la planificación acústica y la determinación de zonas de ruido los indicadores Lden y Lnight.

De esta manera, las vías de primer orden corresponden a aquellas con mayor sección, en las que se ubican las edificaciones de mayor altura y conectan los establecimientos comerciales, siendo los mayores indicadores de ruido del ámbito. Sin embargo, se ha regulado la limitación de tráfico a 40 km/h y se ha reducido la plataforma rodada con elementos reductores de velocidad a lo largo de la vía, por lo que se traduce en una reducción de carga de la vía y de transmisión de sonido.

Las vías restantes, tendrán actuaciones encaminadas a la reducción del tráfico rodado, por lo que las vías de primer orden serán las únicas que podrían generar algún indicador de ruido elevado.

- Generación de contaminación lumínica:

Las Islas Canarias poseen el sello Starlight, que es una campaña internacional en defensa de la calidad de los cielos nocturnos y el derecho general a la observación de la estrellas, luchando directamente contra el gran problema que supone la Contaminación Lumínica de nuestros cielos.

Para el control de esta contaminación lumínica, en Canarias se cuenta con la Ley de Protección de la Calidad Astronómica de los Observatorios del IAC (la "Ley del Cielo") desde 1988 y su Reglamento de aplicación de 1992, que aunque siendo el ámbito territorial de actuación las islas de La Palma y Tenerife, también lo aplicaremos como recomendaciones para el ámbito de actuación a fin de reducir este problema. Los beneficios más inmediatos que se obtendrán al aplicar esta ley, son:

- Ahorro de energía.
- Mayor seguridad vial.
- Mejora del medioambiente.

- Disfrute del cielo estrellado.

Según el Instituto Astrofísica de Canarias podemos diferenciar entre:

Luminarias no contaminantes

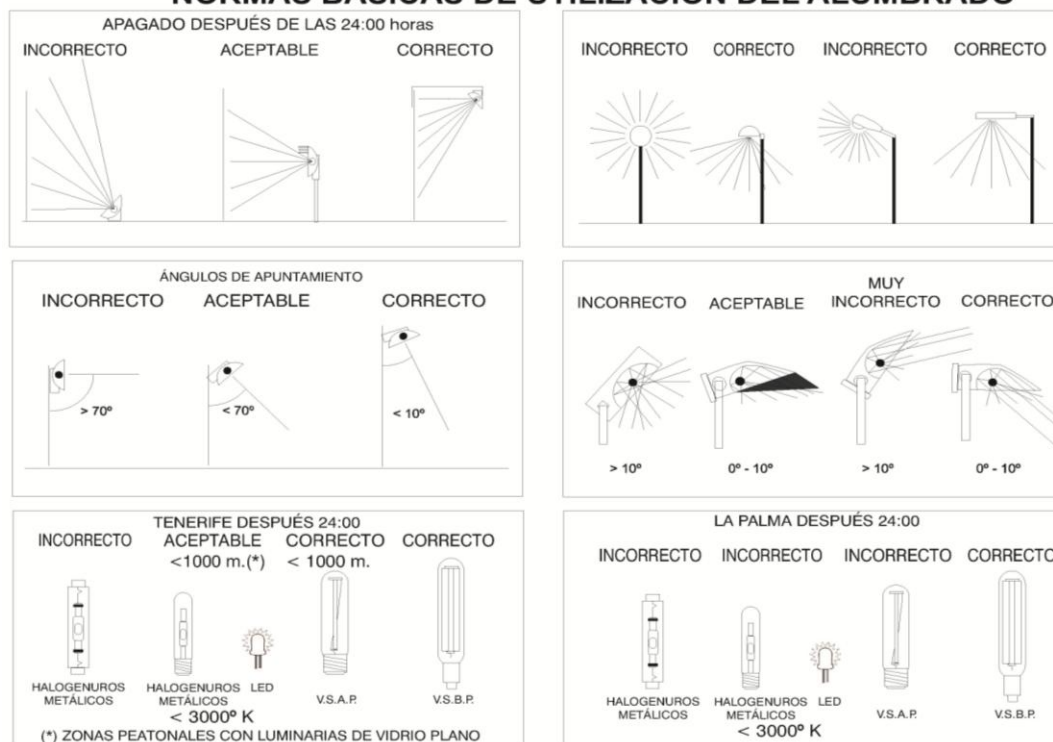


Luminaria contaminantes:

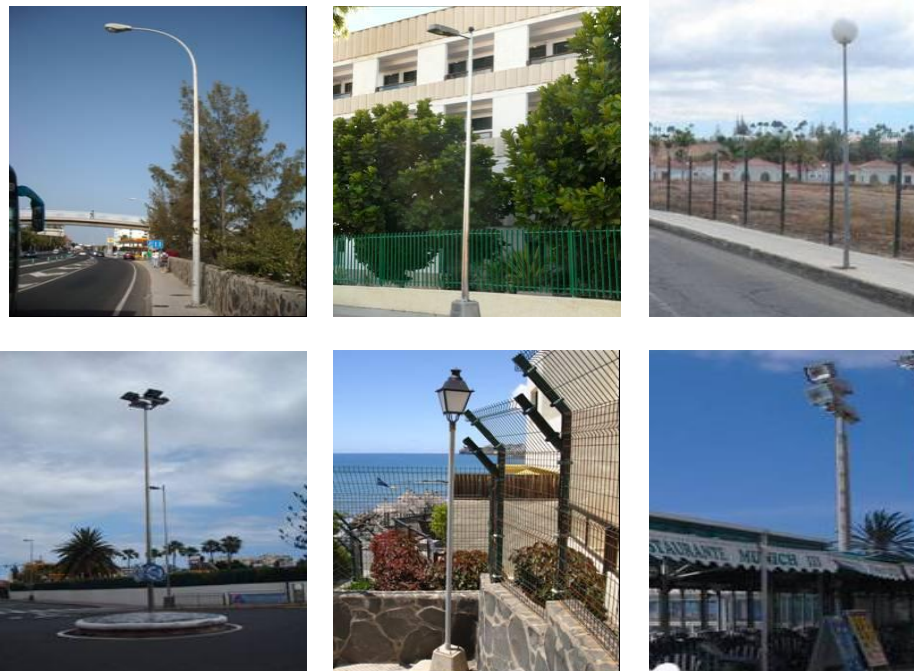


También posee unas normas básicas de aplicación, que se utilizarán como recomendaciones en el caso de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas:

NORMAS BÁSICAS DE UTILIZACIÓN DEL ALUMBRADO



En la actualidad la iluminación en el ámbito de actuación es deficiente, lo que se deriva del cálculo realizado con los siguientes parámetros: separación entre luminarias, anchura de la vía, tipo de luminaria, vegetación u obstáculos que impidan la iluminación, tipo de vía y la disposición de las luminarias en la misma. Esta deficiencia no se contrapone a la producción de contaminación lumínica, cosa que ocurre en casi todo el ámbito, debido principalmente al tipo de luminaria o a su colocación. Del análisis realizado, se diferencian los siguientes tipos de luminarias:



Ante lo expuesto, se entiende que la constatada contaminación lumínica, producida de manera genérica por las luminarias existentes en el ámbito de actuación, se verá reducida mediante la sustitución y reorientación –de las que no son contaminantes pero se encuentran mal colocadas-, por lo que no se detectan efectos negativos significativos sobre el medio ambiente.

► Contaminación derivada de las intervenciones en espacio privado

No se espera que se genere un incremento de la contaminación lumínica ni acústica, más allá de los previsible ruidos derivados de la ejecución de las obras.

6.2.5 Riesgos naturales

Conforme al estudio de riesgos realizado en el análisis territorial del ámbito, se detectan una serie de sectores de riesgos naturales, como son las áreas con potencial de desprendimientos en las laderas con pendientes acusadas del interior y en los escarpes costeros; las zonas de riesgo por avenidas que se concentran en los principales cauces y en los viales con baja capacidad de desagüe; y la afección por oleaje fuerte, que predomina -en mayor o menor medida- a lo largo de todo en el frente litoral. No obstante, las determinaciones o propuestas del Plan, especialmente las planteadas en la estrategia para el espacio público, van ocasionalmente encaminadas a la desaparición de sectores de riesgo localizado, mediante intervenciones orientadas por ejemplo a la limpieza y adecentamiento de barrancos o las estabilizaciones de laderas. Por tanto, en ningún

caso las propuestas del Plan generan una afección que pueda acentuar los niveles de riesgos naturales detectados.

6.3 Evaluación de los efectos de las propuestas del Plan

La valoración de los probables efectos ambientales significativos de las intervenciones propuestas por el Plan de Modernización, se recogen en el fichero presentado en el Anexo del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental: *Fichas de evaluación ambiental de las intervenciones*.

6.3.1 Estructura de las fichas de evaluación

La ficha, elaborada *ad-hoc*, expresa de forma sintética los atributos de la actuación y los problemas que de la misma se derivan. La descripción de los apartados que conforman las fichas y la metodología de evaluación de la incidencia de las distintas actuaciones, se muestran a continuación:

La ficha de evaluación se organiza en tres grandes bloques: uno introductorio, en el que se trata de identificar las características principales de la actuación; el segundo, en el que se describe el entorno físico sobre el que se va a intervenir; y por último, una valoración de las afecciones y del impacto ambiental que se prevé deriven de la actuación propuesta. Del mismo modo, cada bloque se subdivide en la siguiente serie de apartados:

➤ Características principales de la actuación

- **Identificación de la actuación.** Se señala si la intervención se desarrolla en el espacio público o en el espacio privado, y se identifica el código de actuación de la misma.
- **Localización y datos generales.** Se especifican: la denominación de la actuación; la categorización del suelo (de acuerdo a lo desarrollado por el Plan General de Ordenación Urbana, de 1996, de San Bartolomé de Tirajana); y las unidades ambientales afectadas por la intervención (y descritas en el diagnóstico ambiental del Plan). Por otra parte, se aporta información gráfica ilustrativa de su emplazamiento (ortofoto y plano de localización), así como de las características del elemento (fotografía de la situación actual e infografía de la propuesta). En el caso de muchas de las propuestas en espacio público, esta información gráfica hace referencia a una “actuación tipo” (ejemplo: SA-02), que es tomada como modelo de una forma de intervenir y que es generalizable a otros lugares del ámbito de actuación (determinados por una codificación secundaria. Ejemplo: SA-02.2, SA-02.3, etc.)

- **Descripción de la intervención propuesta.** Se realiza un resumen técnico de las actuaciones, en el que se hace especial énfasis en aquellos parámetros en los que se presume una probable afección ambiental.

➤ **Caracterización del entorno sobre el que se interviene**

- **Análisis ambiental.** Se identifican los siguientes parámetros ambientales: geología, geomorfología, suelos, hidrología, clima, vegetación, fauna, calidad del paisaje, calidad atmosférica, riesgos, patrimonio cultural e impactos ambientales. En el caso de las zonas ambientalmente sensibles (ZECs, ZEPAs y hábitats; área de interés geológico-geomorfológico; área de interés florístico-faunístico; área de sensibilidad ecológica; y, espacio natural protegido), se señala si se encuentran afectadas o no, y en el caso se vean afectadas, se especifica si existe incidencia directa o limítrofe.

Por su parte, en la descripción del entorno, como su propio nombre indica, se retrata la escena urbana próxima al espacio en el que se interviene (tipología edificatoria, alturas y las características ambientales de especial relevancia). Para posteriormente, finalizar señalando la zonificación del espacio según lo establecido por el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

- **Diagnóstico ambiental.** En este subapartado se detalla, atendiendo a las unidades ambientales establecidas y valoradas en el diagnóstico ambiental del Plan: la problemática ambiental; la calidad para la conservación; las limitaciones para el uso turístico; y, la potencialidad de las unidades sobre las que se interviene.

➤ **Valoración de las afecciones y del impacto ambiental**

- **Identificación y valoración de afecciones ambientales.** Se efectúa una doble valoración mediante la utilización de tablas cruzadas. En primer lugar, se presenta una tabla que recoge la afección sobre los elementos del medio, donde en las columnas se encuentran representadas las categorías de afección ambiental (alta, moderada, baja y nula); y en las filas, los elementos del medio, identificados en el análisis ambiental del Plan.

En segundo lugar, dada la naturaleza urbano-turística del ámbito de actuación, se establece una matriz que valora la incidencia negativa sobre el entorno urbano, resolviéndose nuevamente mediante las categorías de la afección posible en las columnas, mientras que en las filas se disponen los siguientes criterios de valoración:

- Alteración de las características paisajísticas de las vías de 1º y 2º orden: se considera únicamente en las fichas de evaluación de las intervenciones en el espacio público. Se valora la incidencia paisajística que las propuestas pueden introducir en las vías urbanas, diferenciándose los grandes ejes de conectividad y funcionalidad urbana (1º orden), de las vías secundarias (2º orden).
- Alteración de las características paisajísticas de la manzana: se considera únicamente en las fichas de evaluación de las intervenciones en el espacio privado. Se valora el nivel de afección, atendiendo a la modificación o transformación de la homogeneidad de las características paisajísticas del entorno.
- Alteración de las características paisajísticas de la parcela: se considera únicamente en las fichas de evaluación de las intervenciones en el espacio privado. Se valora el nivel de afección, atendiendo a la modificación o transformación de las particularidades paisajísticas de la parcela.
- Características de los elementos constructivos (fichas de evaluación de intervenciones en espacio público) o características constructivas de la edificación (en fichas de evaluación de intervenciones en espacio privado): se valora la incidencia negativa del incremento de volúmenes y del incremento de alturas (atendiendo al aumento con respecto a las alturas actuales: nula, si no existe incremento; baja, si aumenta en menos de la mitad; moderada, si aumenta en más de la mitad; y alta, si duplica –al menos- las plantas actuales).
- Zonas verdes: se valora la superficie de zonas verdes y de la relación espacio construido-espacio libre (partiendo de valores nulos, si existe incremento de las zonas verdes y/o espacios libres; pasando por valores bajos, cuando se mantiene la superficie actual; hasta llegar –paulatinamente- a valores altos, si se detecta el decrecimiento de estas superficies).
- Visibilidad: se valora la incidencia negativa de la intervención sobre la percepción de la misma, desde el entorno urbano cercano, el entorno urbano lejano y el entorno no urbano.
- Confort ambiental: como indicador de la percepción del bienestar, que se retrotrae de la mezcla de factores físicos (acústica, calidad del aire, paisaje, luminosidad, etc.) y psicológicos, valora la repercusión que la afección sobre los elementos y características ambientales genera sobre el mismo.

Hay que matizar que, como se ha expuesto, existe una pequeña variación entre las fichas de intervenciones en el espacio público con respecto a las del privado, en lo que se refiere a estos criterios de valoración de la incidencia negativa sobre el entorno urbano. Ello se debe a que se ha procurado la adaptación de los mismos a las características específicas de cada tipo de intervención.

- **Valoración del impacto ambiental.** Se valoran los siguientes atributos del impacto ambiental: signo (positivo o negativo), magnitud (mínima o notable), inmediatez (primaria o secundaria), complejidad (simple o acumulativo), sinergia (sinérgico o no sinérgico), duración (permanente o temporal), reversibilidad (reversible o irreversible), recuperabilidad (recuperable o irrecuperable), periodicidad (periódico o esporádico), continuidad (continuo o discontinuo) y plazo (corto, medio o largo).

Del mismo modo, se señala el valor final del impacto, que se deriva de la evaluación realizada en el apartado anterior (*Identificación y valoración de afecciones ambientales*).

Finalmente, el subapartado de conclusiones, se reserva para realizar las aclaraciones necesarias, de acuerdo a los resultados obtenidos en la evaluación de las intervenciones. Mientras que, por su parte, en el de medidas correctoras se recogen aquellas medidas específicas destinadas a reducir, eliminar o compensar los probables efectos ambientales negativos; siempre y cuando los mismos hayan sido detectados para la intervención evaluada.

Por tanto, la ficha de evaluación ambiental de las intervenciones propuestas por el Plan de Modernización, para el espacio público y el privado, se resuelve como sigue:

IDENTIFICACIÓN DE LA ACTUACIÓN

INTERVENCIÓN EN ESPACIO PÚBLICO

INTERVENCIÓN EN ESPACIO PRIVADO

CÓDIGO DE ACTUACIÓN:

LOCALIZACIÓN Y DATOS GENERALES

Denominación de la actuación

Categorización del suelo

Unidades ambientales afectadas

ORTOFOTO

PLANO LOCALIZACIÓN

SITUACIÓN ACTUAL

PROPUESTA

DESCRIPCIÓN DE LA INTERVENCIÓN PROPUESTA

ANÁLISIS AMBIENTAL		DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO	
Geología			<div style="border: 1px solid black; height: 150px; width: 100%;"></div>
Geomorfología			
Suelos			
Hidrología			
Clima			
Vegetación			
Fauna			
Calidad del paisaje			
Calidad atmosférica			
Riesgos			
Patrimonio Cultural			<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>
Impactos ambientales			
ZECs, ZEPAs y Hábitats	Incidencia directa <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SI	Limitrofe <input type="checkbox"/>	
Área de Interés Geológico - Geomorfológico	Incidencia directa <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SI	Limitrofe <input type="checkbox"/>	
Área de interés Florístico - Faunístico	Incidencia directa <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SI	Limitrofe <input type="checkbox"/>	
Área de Sensibilidad Ecológica	Incidencia directa <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SI	Limitrofe <input type="checkbox"/>	
Espacio Natural Protegido	Incidencia directa <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Limitrofe <input type="checkbox"/>	

DIAGNÓSTICO AMBIENTAL	
POTENCIALIDAD DE LAS UNIDADES AFECTADAS	CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN
PROBLEMÁTICA AMBIENTAL	LIMITACIONES PARA EL USO TURÍSTICO

IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE AFECCIONES AMBIENTALES									
Afección sobre los elementos del medio					Incidencia negativa sobre el entorno urbano				
	Alta	Moderada	Baja	Nula		Alta	Moderada	Baja	Nula
Geología	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Alteración de las características paisajísticas de la manzana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geomorfología	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Alteración de las características paisajísticas de la parcela	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Suelos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Características constructivas de la edificación	Incremento de alturas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hidrología	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Incremento de volúmenes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Clima	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zonas verdes	Superficies de zonas verdes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vegetación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Relación espacio construido - espacio libre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fauna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visibilidad	Desde entorno urbano cercano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Calidad del paisaje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Desde entorno urbano lejano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Patrimonio Cultural	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Confort ambiental	Desde entorno no urbano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ZECs, ZEPAs y Hábitats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VALORACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL					CONCLUSIONES									
Signo	Positivo	<input type="checkbox"/>	Negativo	<input type="checkbox"/>										
Magnitud	Mínima	<input type="checkbox"/>	Notable	<input type="checkbox"/>										
Inmediatez	Primaria	<input type="checkbox"/>	Secundaria	<input type="checkbox"/>										
Complejidad	Simple	<input type="checkbox"/>	Acumulativo	<input type="checkbox"/>										
Sinergia	Sinérgico	<input type="checkbox"/>	No sinérgico	<input type="checkbox"/>										
Duración	Permanente	<input type="checkbox"/>	Temporal	<input type="checkbox"/>										
Reversibilidad	Reversible	<input type="checkbox"/>	Irreversible	<input type="checkbox"/>										
Recuperabilidad	Recuperable	<input type="checkbox"/>	Irrecuperable	<input type="checkbox"/>										
Periodicidad	Periódico	<input type="checkbox"/>	Esporádico	<input type="checkbox"/>										
Con inuidad	Con inuo	<input type="checkbox"/>	Discontinuo	<input type="checkbox"/>										
Plazo	Corto	<input type="checkbox"/>	Medio	<input type="checkbox"/>						Largo	<input type="checkbox"/>			
VALOR FINAL DEL IMPACTO:										MEDIDAS CORRECTORAS				
Nada significativo	<input type="checkbox"/>	Poco significativo	<input type="checkbox"/>											
Significativo	<input type="checkbox"/>	Muy significativo	<input type="checkbox"/>											

6.3.2 Metodología de evaluación de las variables ambientales

La identificación de las afecciones de los elementos del medio y del entorno urbano, se traduce de la siguiente manera:

- Afección sobre los elementos del medio e incidencia negativa sobre el entorno urbano “nula” es igual a: 0.
- Afección sobre los elementos del medio e incidencia negativa sobre el entorno urbano “baja” es igual a: 1.
- Afección sobre los elementos del medio e incidencia negativa sobre el entorno urbano “moderada” es igual a: 3.
- Afección sobre los elementos del medio e incidencia negativa sobre el entorno urbano “alta” es igual a: 5.

Una vez asignados los valores de “afección sobre los elementos del medio” y la “incidencia negativa sobre el entorno urbano”, se obtiene el *valor final del impacto*, mediante la multiplicación de los mismos por el peso o coeficiente de ponderación dado a cada criterio (4 y 5 respectivamente, otorgándose mayor peso al segundo criterio, al tratarse de un ámbito esencialmente urbano), sumándose posteriormente los resultados obtenidos. Finalmente, se divide el resultado por la suma total de los coeficientes de ponderación (P), obteniéndose una media ponderada.

A continuación, se muestra la fórmula de valoración ponderada, diseñada para evaluar el impacto ambiental de las intervenciones del Plan:

$$VIA = \frac{\sum (AEM \times 4) + \sum (INEU \times 5)}{\sum P}$$

Donde:

- VIA = Valor del impacto ambiental
- $\sum AEM$ = Sumatoria de la afección sobre los elementos del medio
- $\sum INEU$ = Sumatoria de la incidencia negativa sobre el entorno urbano
- 4 / 5 = Coeficientes de ponderación
- $\sum P$ = Sumatoria de los coeficientes de ponderación

El resultado del impacto final, de *signo negativo*, se clasifica en función de lo siguiente:

- Nada significativo: la actuación obtiene un resultado igual o inferior a 1,25.
- Poco significativo: la actuación obtiene un resultado entre 1,26 y 2,5.
- Significativo: la actuación obtiene un resultado entre 2,51 y 3,75.
- Muy significativo: la actuación obtiene un resultado igual o superior a 3,76.

En el caso de que el impacto sea de *signo positivo*, la categorización del valor final del impacto se invierte, traduciéndose los resultados de la siguiente manera:

- Nada significativo: la actuación obtiene un resultado igual o superior a 3,76.
- Poco significativo: la actuación obtiene un resultado entre 2,51 y 3,75.
- Significativo: la actuación obtiene un resultado entre 1,26 y 2,5.
- Muy significativo: la actuación obtiene un resultado igual o inferior a 1,25.

6.3.3 Síntesis de los resultados obtenidos

Se han elaborado tablas-resumen, donde se sintetizan las valoraciones realizadas en las fichas de evaluación. En las mismas, las columnas están representadas, en primer lugar, por los criterios de evaluación y, en segundo, por los resultados obtenidos de la aplicación de la fórmula de valoración ponderada (descrita en el punto anterior). Por su parte, las filas constituyen cada una de las intervenciones, públicas o privadas, propuestas en el Plan.

En cuanto a la caracterización, de los criterios de evaluación, de la “afección sobre los elementos del medio”, se encuentran simbolizados de la siguiente manera: *Glg.* Geología; *Gmf.* Geomorfología; *Sls.* Suelos; *Hdg.* Hidrología; *Clm.* Clima; *Vgt.* Vegetación; *Fn.* Fauna; *CP.* Calidad del paisaje; *PC.* Patrimonio cultural; y, *ZZH.* ZECs, ZEPAs y hábitats.

Por su parte, los criterios de “valoración de la incidencia negativa sobre el entorno urbano”, se encuentran caracterizados por: *AM.* Alteración de las características morfológicas de la manzana; *AP.* Alteración de las características morfológicas de la parcela; *AVP.* Alteración de las características paisajísticas de vía de primer orden; *AVS.* Alteración de las características paisajísticas de vía de segundo orden; *IA.* Incremento de alturas; *IV.* Incremento de volúmenes; *AZV.* Ampliación de zonas verdes; *MRE.* Mejora de la relación del espacio construido con el espacio libre; *EUC.* Visibilidad desde el entorno urbano cercano; *EUL.* Visibilidad desde el entorno urbano lejano; *ENU.* Visibilidad desde el entorno no urbano; e, *CA.* Incremento del confort ambiental.

En cuanto al apartado “resultado de la evaluación”, el signo puede ser: positivo (P) o negativo (N). Mientras el *valor final del impacto* (VFI), se clasifica en: nada significativo (NS), poco significativo (PS), significativo (S) y muy significativo (MS).

➤ Intervenciones propuestas en espacio público

PESO DE LOS CRITERIOS		CRITERIOS DE EVALUACIÓN																		RESULTADO DE LA EVALUACIÓN				
		AFECCIÓN SOBRE LOS ELEMENTOS DEL MEDIO									VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA NEGATIVA SOBRE EL ENTORNO URBANO									VFI	SIGNO	VALOR		
		Glg	Gmf	Sl	Hdg	Cl	Vgt	Fn	CP	PC	ZZH	AVP	AVS	IA	IV	AZV	MRE	EUC	EUL				ENU	CA
		4									5													
EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LAS INTERVENCIONES EN EL ESPACIO PÚBLICO	SV-01 / de SV-01.1 a SV-01.3	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	3	1	1	0	0,59	P	MS
	SV-02 / de SV-02.1 a SV-02.3	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,18	P	MS
	SV-03	0	0	1	0	0	1	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,27	N	NS
	SV-04 / SV-04.1 a SV-04.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0,28	P	MS
	SV-05 / SV-05.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	P	MS
	SV-06 / de SV-06.1 a SV-06.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	P	MS
	SV-07	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	P	MS
	SV-08 / de SV-08.1 a SV-08.04	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	P	MS
	SV-09 / de SV-09.1 a SV-09.03	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	P	MS
	SA-01	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	3	1	0	3	1	0	0	0,78	N	NS
	SA-02 / de SA-02.2 a SA-02.18	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	3	1	3	1	1	1	0	0	0	0,77	N	NS
	SA-03	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	P	MS
	SA-04 / de SA-04.1 a SA-04.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	P	MS
	SA-05	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	P	MS
	SA-06 / de SA-06.1 a SA-06.12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	P	MS
	SA-07	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	3	5	3	1	5	3	1	0	1,34	N	PS
	SC-01	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	3	0	0	0	0	0	0,37	P	MS
	SC-02 / de SC-02.1 a SC-02.12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0,22	N	NS
	SC-03 / de SC-03.01 a SC-03.23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0,22	N	NS
	SC-04	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	3	3	3	1	5	1	1	0	1,29	N	PS
SC-05 / de SC-05.1 a SC-05.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0,17	N	NS	
SC-07	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0,20	P	MS	
SC-08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	P	MS	
SC-09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0,06	P	MS	
SC-10 / de SC-10.1 a SC-10.21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0,11	P	MS	

SISTEMA VERDE: SV-01 / de SV-01.1 a SV-01.3. Adecuación paisajística del nudo de acceso por La Maleza y creación de espacios libres ligados a GC-500. // SV-02 / de SV-02.1 a SV-02.3. Adecuación ambiental y paisajística del Barranco de Joseito // SV-03. Adecuación paisajística del entorno del Barranco de Maspalomas. // SV-04 / SV-04.1 a SV-04.3. Espacios Libres tratados asociados al sistema verde. Mirador ladera 1 // SV-05 / SV-05.1. Avenida de Alféreces Provisionales. // SV-06 / de SV-06.1 a SV-06.3. Avenida Touroperador Tui. // SV-07. Viario anexo al Barranco de Maspalomas. // SV-08 / de SV-08.1 a SV-08.04. Avenida de Estados Unidos. // SV-09 / de SV-09.1 a SV-09.03. Avenida Touroperador Neckermann. // **SISTEMA DE ACTIVIDAD:** SA-01. Nudo. Rotonda Avenida de Tirajana – GC500 // SA-02 / de SA-02.2 a SA-02.18. Nudo. Rotonda Avenida de Tirajana – Avenida Alféreces Provisionales // SA-03. GC-500. // SA-04 / de SA-04.1 a SA-04.2. Avenida de Tirajana. // SA-05. Avenida de Italia. // SA-06 / de SA-06.1 a SA-06.12. Avenida de Alemania. // SA-07. Parking - Ocio Faro de Maspalomas. // **SISTEMA COSTERO:** SC-01.

Mirador de Las Dunas. // **SC-02 / de SC-02.1 a SC-02.12.** Miradores del paseo Marítimo. // **SC-03 / de SC-03.01 a SC-03.23.** Elementos de sombra a la altura del hotel Beverly Park. // **SC-04.** Acceso a costa. Ascensor Anexo II // **SC-05 / de SC-05.1 a SC-05.6.** Áreas de oportunidad. Aparcamiento en Avenida de Bonn. Parking subterráneo // **SC-07.** Adecuación Anexo II. Paseo Marítimo. // **SC-08.** Adecuación Anexo II. Aparcamiento. // **SC-09.** Contacto Avenida de Alféreces Provisionales-Paseo Marítimo. // **SC-10 / de SC-10.1 a SC-10.21.** Calle Las Retamas.

➤ Intervenciones propuestas en espacio privado

PESO DE LOS CRITERIOS		CRITERIOS DE EVALUACIÓN																				RESULTADO DE LA EVALUACIÓN		
		AFECCIÓN SOBRE LOS ELEMENTOS DEL MEDIO										VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA NEGATIVA SOBRE EL ENTORNO URBANO										VFI	SIGNO	VALOR
		Glg	Gmf	SI	Hdg	Cl	Vgt	Fn	CP	PC	ZZH	AM	AP	IA	IV	AZV	MRE	EUC	EUL	ENU	CA			
		4										5												
	01	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	5	5	5	3	5	5	5	5	3	2,60	N	S
	02	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0,11	N	NS
	03	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	5	5	3	5	0	0	5	3	1	0	1,63	N	PS
	04	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	3	1	5	0	0,78	P	MS
	05	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	5	3	3	3	1	3	1	0	1	1,32	N	PS
	06	0	0	1	1	0	1	3	1	0	1	5	5	3	3	0	1	0	0	3	0	1,47	N	PS
	07	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3	3	5	5	0	0	3	0	1	0	1,24	N	NS
	08	0	0	1	1	0	1	3	1	0	1	5	5	3	3	0	1	0	0	3	0	1,47	N	PS
	09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0,39	N	NS
	10	3	3	3	3	0	1	5	1	0	5	5	5	3	5	0	0	5	3	5	3	2,96	N	S
	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0,11	N	NS
	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	1	3	3	3	0	0	1	0,83	N	NS
	13	1	1	0	0	0	0	0	3	0	0	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	2,78	N	S
	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	5	5	0	1	5	3	0	0	1,61	N	PS
	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	5	3	0	1	1	5	0	0	0	1,00	N	NS
	16	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	5	5	5	1	0	3	5	0	5	0	1,79	N	PS

01 - Apartamentos Carmen (Hotel Asgard) // **02** - Apartamentos Santa Mónica // **03** - Centro Comercial y de Ocio Baobab // **04** - Kiosco Comercial en el Paseo de Meloneras // **05** - Hotel Barceló Margaritas // **06** - Parque Temático Multiaventura // **07** - Centro Comercial Parcela 1 Lote 72 Ampliación Playa del Inglés // **08** - Centro de alto rendimiento del motor de Tarajalillo // **09** - Complejo Colorado Golf // **10** - Parque Temático Wake Park Feliz // **11** - Apartamentos Con-Mar // **12** - Apartamentos El Palmar // **13** - Centro Comercial Faro II y parcela CC1 // **14** - Ocean Park // **15** - Apartamentos Tenesoya // **16** - Centro Comercial Oasis.

Por tanto, el signo y valor de impacto obtenido para las diferentes intervenciones propuestas se pueden concretar de la siguiente manera:

- Positivo
- Negativo y nada significativo
- Negativo y poco significativo
- Negativo y significativo
- Negativo y muy significativo

➤ Intervenciones propuestas en espacio público

Intervención	Valor numérico	Signo	Categoría
SV-01 / de SV-01.1 a SV-01.3. Adecuación paisajística del nudo de acceso por La Maleza y creación de Espacios Libres ligados a la GC-500	0,59	positivo	muy significativo
SV-02 / de SV-02.1 a SV-02.3. Adecuación ambiental y paisajística de Barranco de Joseíto	0,18	positivo	muy significativo
SV-03. Adecuación paisajística del entorno del Barranco de Maspalomas	0,27	negativo	nada significativo
SV-04 / SV-04.1 a SV-04.3. Espacios Libres tratados asociados al sistema verde. Mirador de la ladera 1	0,28	positivo	muy significativo
SV-05 / SV-05.1. Avenida de Alféreces Provisionales	0,00	positivo	muy significativo
SV-06 / de SV-06.1 a SV-06.3. Avenida Touroperador Tui (tramo Avenida Touroperador Alejandro del Castillo-Touroperador Luxair)	0,00	positivo	muy significativo
SV-07. Viario anexo al Barranco de Maspalomas	0,00	positivo	muy significativo
SV-08 / de SV-08.1 a SV-08.4. Avenida de Estados Unidos	0,00	positivo	muy significativo
SV-09 / de SV-09.1 a SV-09.3. Avenida Touroperador Neckermann	0,00	positivo	muy significativo
SA-01. Nudo. Rotonda Avenida Tirajana - GC500	0,78	negativo	nada significativo
SA-02 / de SA-02.2 a SA-02.18. Nudo. Rotonda Avenida de Tirajana – Avenida Alféreces Provisionales	0,77	negativo	nada significativo
SA-03 GC-500	0,00	positivo	muy significativo
SA-04 / de SA-04.1 a SA-04.2. Avenida de Tirajana	0,00	positivo	muy significativo
SA-05 Avenida de Italia	0,00	positivo	muy significativo

Intervención	Valor numérico	Signo	Categoría
SA-06 / de SA-06.1 a SA-06.12. Avenida de Alemania	0,00	positivo	muy significativo
SA-07. Parking - Ocio Faro de Maspalomas	1,34	negativo	poco significativo
SC-01 Mirador de las Dunas	0,37	positivo	muy significativo
SC-02 / de SC-02.1 a SC-02.12. Miradores del Paseo Marítimo	0,22	negativo	nada significativo
SC-03 / de SC-03.1 a SC-03.23. Elemento de sombra a la altura del hotel Beverly Park	0,22	negativo	nada significativo
SC-04. Acceso a costa. Ascensor Anexo II	1,29	negativo	poco significativo
SC-05 / de SC-05.1 a SC-05.6. Áreas de oportunidad. Aparcamiento en Avenida de Bonn. Parking subterráneo	0,17	negativo	nada significativo
SC-07. Adecuación Anexo II. Paseo Marítimo	0,20	positivo	muy significativo
SC-08. Adecuación Anexo II. Aparcamiento	0,00	positivo	muy significativo
SC-09. Contacto Avenida Alféreces Provisionales - Paseo Marítimo	0,06	positivo	muy significativo
SC-10 / de SC-10.1 a SC-10.21. Calle Las Retamas	0,11	positivo	muy significativo

➤ Intervenciones propuestas en espacio privado

Intervención	Valor numérico	Signo	Categoría
01. Apartamentos Carmen (Hotel Asgard)	2,60	Negativo	Significativo
02. Apartamentos Santa Mónica	0,11	Negativo	Nada significativo
03. Centro Comercial y de Ocio Baobab	1,63	Negativo	Poco significativo
04. Kioskos comerciales en Meloneras	0,78	Positivo	muy significativo
05. Hotel Barceló Margaritas	1,32	Negativo	Poco significativo
06. Parque Temático Multiaventura	1,47	Negativo	Poco significativo
07. Centro Comercial Parcela 1 Lote 72. Ampliación Playa del Inglés	1,24	Negativo	Nada significativo
08. Centro de Alto Rendimiento del Motor de Tarajalillo	1,47	Negativo	Poco significativo
09. Complejo Colorado Golf	0,39	Negativo	Nada significativo
10. Parque Temático Wake Park Feliz	2,96	Negativo	Significativo
11. Apartamentos Con-Mar	0,11	Negativo	Nada significativo
12. Apartamentos El Palmar	0,83	Negativo	Nada significativo
13. Centro Comercial Faro II y parcela CC1	2,78	Negativo	Significativo
14. Ocean Park	1,61	Negativo	Poco significativo
15. Apartamentos Tenesoya	1	Negativo	Nada significativo
16. Centro Comercial Oasis	1,79	Negativo	Poco significativo

De los resultados expuestos se pueden extraer las siguientes observaciones:

➤ Intervenciones propuestas en espacio público

Como se aprecia en los resultados obtenidos, el 65% de las intervenciones propuestas en espacio público son de **signo positivo**, lo que supone que mejoran cualitativamente el ambiente y la funcionalidad urbana ahora existente. Todas ellas, presentan además una categoría o un valor de impacto “muy significativo”, lo que es indicativo de que las mejoras que introducen son de amplio calado.

En este sentido, cabe significar que, excepto en un caso, la totalidad de las actuaciones propuestas para el sistema verde presentan un signo de impacto positivo, lo que permite deducir la amplia significación ambiental del Plan de Modernización, dado que dichas actuaciones se centran especialmente en rehabilitaciones paisajísticas e incrementos de zonas verdes que, sin duda, determinarán un salto cualitativo en la mejora del paisaje y del confort urbano. Asimismo, también presentan este tipo de signo el 50% de las intervenciones propuestas para el sistema costero, especialmente las ligadas a mejoras de elementos ya existentes (miradores, paseos, etc.). No cabe olvidar que el sistema costero es el ambientalmente más sensible, por constituir el ámbito de tránsito entre el espacio urbanizado y el entorno natural del litoral (que en Maspalomas Costa Canaria presenta significativos valores naturales.-dunas, acantilados, etc.). Ello determina que cualquier intervención en ese sistema suela generar algún tipo de afección a considerar. Finalmente, también resultan positivas el 57% de las intervenciones propuestas para el sistema de actividad, especialmente aquellas orientadas a la adecuación del viario urbano a unas mejores condiciones paisajísticas y de movilidad.

En el lado contrario, también se han valorado un 35% de las intervenciones con un impacto de **signo negativo**. No obstante, hay que matizar que de ellas el 78% (un 27% del total de intervenciones en espacio público) presentan un valor de impacto de “nada significativo”, lo que equivale a una compatibilidad ambiental de la propuesta, pese a que pueda generar pequeñas transformaciones o alteraciones ambientales o paisajísticas que, de hecho, ni siquiera requieren de medidas correctoras específicas. El mayor número de este tipo de intervenciones se detecta en el sistema costero, dado que sus características ambientales lo hacen sensible ante cualquier intervención que suponga, por ejemplo, la introducción de nuevos elementos volumétricos (kioscos, elementos de sombra, etc.). Finalmente, la idoneidad ambiental de las intervenciones propuestas se evidencia en que tan solo dos de ellas, una en el sistema de actividad y otra en el sistema costero, alcanzan un impacto negativo de valor “poco significativo”, siendo esta una categoría que únicamente requiere de algunas medidas correctoras para asegurar la compatibilidad de la actuación. En ambos casos se trata de intervenciones con una cierta relevancia visual y/o situada próxima a lugares ambientalmente sensibles.

➤ Intervenciones propuestas en espacio privado

Por su propia naturaleza, las intervenciones propuestas en espacio privado sí determinan un mayor peso de los impactos con signo negativo y una variabilidad superior en cuanto a la categoría o valor de los mismos.

Así, tan solo el 6% de las intervenciones (lo que equivale a un caso) muestra un **signo positivo**, al posibilitar la integración paisajística y funcional de pequeños elementos asociados al paseo marítimo que, actualmente, carecen de ella.

Por tanto, el 94% de las intervenciones propuestas en espacio privado (todas excepto una) presentan impactos con **signo negativo**, lo que evidencia que se trata actuaciones que incorporan un gran potencial para la transformación y, por tanto de mejora, del entorno urbano del ámbito de actuación. No obstante, el signo negativo en muchas actuaciones, no implica una afección ambiental de la propuesta en sí misma (que incluso en algunos casos se limitan a reformas interiores de edificaciones ya existentes), sino que se han valorado los posibles inconvenientes ambientales temporales que pudieran derivarse de su ejecución.

Mayor relevancia que el signo del impacto, tiene el hecho de que el 37,5% del total de intervenciones se muestran con un valor de “nada significativo”, lo que evidencia su compatibilidad ambiental y paisajística con el entorno. Además, otro 37,5% del total de intervenciones muestran un valor de impacto “poco significativo”, por lo que sólo requieren de algunas medidas correctoras específicas, para asegurar su integración paisajística. Finalmente, sólo el 18,7% de las intervenciones en espacio privado alcanzan un valor de impacto negativo “significativo”, por lo que requieren de un mayor número de medidas correctoras específicas. En realidad, se trata de 3 actuaciones, caracterizadas por su proyección sobre áreas menos transformadas (próximas al litoral o en suelos no urbanizados) o por su previsión de volúmenes o alturas, que contrastan con los existentes en sus entornos inmediatos.

6.4 Aspectos cuyo análisis de la incidencia ambiental debe posponerse a las evaluaciones ambientales de los instrumentos de desarrollo o de las actuaciones urbanísticas aisladas vinculadas al Plan.

La evaluación ambiental realizada sobre las determinaciones del Plan de Modernización se ha abordado de forma extensa y desde un doble enfoque: más amplio mediante la evaluación ambiental de las alternativas; y más pormenorizado, mediante la valoración específica de todas las intervenciones planteadas en espacio público y privado. En este sentido, el principal inconveniente que ha tenido esta última se relaciona con la falta de concreción formal que, por la naturaleza del propio Plan de Modernización, todavía presentan algunas de las intervenciones

propuestas. Por tanto, a priori, debe considerarse detalladamente la incidencia ambiental que pueden generar las intervenciones, en espacio público o privado, que ya presentan en la propia evaluación realizada en este Informe de Sostenibilidad Ambiental valores de impacto ambiental negativo y significativo.

7. Descripción de las medidas ambientales

El objeto del presente apartado es la determinación de las medidas necesarias para minimizar los impactos ambientales detectados y descritos en el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Las medidas consideradas plantean soluciones, tanto a los impactos ambientales generados por la propia propuesta del Plan de Modernización, como a las afecciones ambientales detectadas en la actualidad que puede ser solucionables, total o parcialmente, mediante el desarrollo del Plan, dando así cumplimiento a las determinaciones exigidas por la legislación vigente.

Este tipo de medidas pueden agruparse en tres categorías:

- **Preventivas:** se consideran como tales aquellas propuestas que ya están incorporadas en el la propuesta de ordenación y que cumplen la función de medidas correctoras. Estas medidas preventivas son las que producen una corrección más eficaz, ya que se materializan en el propio proceso de selección de alternativas.

El Plan de Modernización incorpora una serie de medidas de tipo preventivo entre las que destacan la planificación de la movilidad, la rehabilitación de los establecimientos turísticos existentes, la protección y puesta en valor del patrimonio cultural, la concepción racional e integrada de las instalaciones y construcciones (tipologías, dimensiones, materiales constructivos...) y, en general, todas las medidas de soluciones alternativas.

- **Compensatorias:** estas medidas tratan de compensar los posibles efectos negativos inevitables de algunas de las determinaciones previstas con otros de signo positivo.

Como medida compensatoria básica puede señalarse la cesión obligatoria del porcentaje de incremento de la edificabilidad obtenida por la aplicación del Plan de Modernización, que será destinado a actuaciones públicas dotacionales, sistemas generales u otras actividades de interés social, dentro del ámbito de actuación del Plan.

- **Correctoras:** como tales se entiende la introducción de nuevas acciones, que palian o atenúan los posibles efectos negativos de las situaciones de déficit ambiental preexistentes, así como de algunas determinaciones del Plan. En este sentido, en las fichas de evaluación ambiental de las intervenciones ligadas a las estrategias sobre el espacio público, el privado y la movilidad, se establecen, para aquellas actuaciones susceptibles de generar impacto, las medidas correctoras orientadas a reducir la magnitud del mismo.

Por tanto, esencialmente, el grupo de medidas correctoras está dirigido a reparar los efectos ambientales ocasionados por las determinaciones del Plan de Modernización, mediante la

aplicación de diversos tratamientos, básicamente dirigidos a la integración paisajística y a la protección del medio urbano.

El nivel de definición de un Plan de Modernización no permite entrar en las cuestiones de mayor detalle que precisan sus determinaciones, por lo que las medidas correctoras van más bien encaminadas a establecer criterios de prevención y reducción de potenciales impactos, no pudiendo olvidar que el desarrollo de algunas de las actuaciones más impactantes (especialmente las proyectadas en suelo rústico), están sujetas a un necesario procedimiento de evaluación de impacto ambiental de sus proyectos específicos.

7.1 Medidas correctoras relacionadas con los impactos significativos cuyo objeto sea reducir su probabilidad de ocurrencia

Este grupo de medidas están orientadas a conseguir un doble objetivo: corregir las situaciones de impactos ambientales negativos existentes, detectadas en la fase de diagnóstico ambiental, y atenuar los efectos potenciales, o impactos negativos que pudieran derivarse de las determinaciones del Plan de Modernización.

7.1.1 Medidas para corregir la problemática detectada en el diagnóstico ambiental

Con este tipo de medidas se pretende corregir, específicamente, la incidencia de la problemática ambiental caracterizada en el ámbito de actuación:

- Medidas para la problemática relacionada con las infraestructuras
 - Adecuar la integración paisajística de las infraestructuras, favoreciendo especialmente la eficiencia energética de la de alumbrado.
 - Correcta ubicación de los lugares destinados a la acumulación de residuos en zonas aisladas de los centros comerciales, evitando así que el usuario pueda transitar por ellas o por sus inmediaciones.
- Medidas para la problemática relacionada con la calidad estética de las edificaciones
 - Renovación de tratamientos pictóricos y de la vegetación ornamental en los sectores de mayor densidad edificatoria.
 - Corrección de la alteración visual de fachadas por elementos discordantes, incluyendo las debidas a luminosidad nocturna inadecuada.
 - Renovación o adecuación del tratamiento estético general de las áreas comerciales, favoreciendo así su calidad visual.
- Medidas para la problemática relacionada con espacios libres públicos

- Reconversión de los usos actuales de acuerdo a la demanda existente, mejorando la calidad estética de los entornos y aportando recursos complementarios de uso turístico.
 - Conformación de red temática que una los espacios libres públicos mediante su conexión por corredores verdes, potenciando así la biodiversidad y la calidad de los mismos.
 - Revitalizar las áreas de interés por biodiversidad existentes, como el Palmeral de Maspalomas, La Charca o las Dunas, con el fin de que puedan plantearse como iconos ambientales de la zona turística.
 - Potenciación de los espacios estanciales mediante homogeneización del mobiliario (papeleras, luminarias, elementos de sombra, etc.) y pavimentos, y la recuperación de edificaciones con mala calidad estética.
 - Homogeneización de los materiales constructivos, la integración del mobiliario urbano y la adecuación de los ajardinamientos en el paseo marítimo.
 - Integración visual de los taludes y muros de contención orientados hacia el espacio libre público y/o natural, así como de cualquier infraestructura o elemento discordante. En este sentido, se considera más idónea la cubrición con piedra seca, o con hormigón armado, revestido con mampuesto de piedra vista, igual o similar a la existente en el entorno
 - Refuerzo de ajardinamientos.
 - Eliminación de vertidos.
 - En el suelo rústico intersticial al suelo urbano de la zona turística, erradicación de las especies exóticas y potenciación de las especies autóctonas propias del lugar.
 - Tratamiento de la escorrentía superficial y de labores de revegetación de las laderas de barrancos, como práctica antierosiva que minimice el riesgo de desprendimientos y deslizamientos.
- Medidas para la problemática relacionada con el espacio no ocupado
 - Reconversión de los usos actuales de las parcelas urbanas sin edificar, minimizando el impacto que generan sobre la calidad estética de la zona turística.
 - Eliminación de vertidos.

- Tratamiento paisajístico y una mejora de la accesibilidad de espacios libres litorales no tratados, con potencial como miradores costeros y/o como lugares de esparcimiento.
- Medidas para la problemática relacionada con la funcionalidad urbana y la accesibilidad
 - Homogeneización de los elementos del mobiliario urbano (papeleras, luminarias, elementos de sombra, etc.).
 - Mejorar paisajísticamente el espacio viario, mediante la revitalización de zonas verdes.
 - Ampliación de la red de carril bici, para mejorar el funcionamiento y la calidad estética de la ciudad turística.
 - Eliminar obstáculos que impidan la conexión visual entre el interior del ámbito urbano y el entorno dunas – mar.
 - Remate de la periferia urbana de interior que permita generar bordes con mayor atractivo, limitándose los crecimientos mediante el diseño de paseos ajardinados y espacios libres públicos.
 - Rehabilitación de miradores interpretativos en lugares con potencial visual sobre el paisaje del litoral y/o de montaña.
- Medidas para la problemática relacionada con la contaminación ambiental
 - Redistribución del tráfico en viales sobreutilizados y/o la ampliación de la sección viaria dedicada en ellos al tránsito no motorizado y/o implantación de pantallas sónicas vegetales en estos viales.
 - Adopción de las medidas propuestas para la protección del medio ambiente general.

7.1.2 Medidas relacionadas con las determinaciones del Plan de Modernización

Constituyen este tipo de medidas las recogidas en las fichas de evaluación ambiental de las intervenciones sobre el espacio público y privado (ver Anexo del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental), que distinguen, para cada una de las distintas intervenciones identificadas como impactantes, la naturaleza de la afección a corregir y la solución de protección o corrección propuesta.

Muchos de los impactos esperados pueden minimizarse, en gran medida, con un diseño adecuado de las actuaciones previstas y, ocasionalmente, por la aplicación de medidas de prevención y protección durante la fase de construcción de las obras que se desarrollen.

En este sentido, es preciso matizar que las intervenciones propuestas, en espacio público y privado, que han resultado con un impacto de signo positivo o de signo negativo, pero de valor “nada significativo”, no precisan de medidas correctoras específicas, siendo suficiente la adopción de las genéricas, que se plantean en este apartado, y que les sean de aplicación. Sin embargo, aquellas actuaciones que han resultado con un impacto negativo de valor “poco significativo” o “significativo”, sí que requieren de medidas correctoras específicas, que quedan suficientemente recogidas en las fichas de evaluación de cada propuesta de intervención.

7.2 Medidas protectoras que se dirijan a conservar recursos afectados por las determinaciones del Plan según a la evaluación ambiental realizada

En este apartado se señalan un glosario de medidas y buenas prácticas ambientales encaminadas a la atenuación o eliminación de la posible incidencia ambiental que, sobre los recursos del medio, pudieran generar las propuestas y obras de ejecución del Plan de Modernización.

7.2.1 Medidas genéricas de protección ambiental

Se trata de un conjunto de medidas orientadas a la protección de las condiciones ambientales básicas, ligadas al consumo y afección de recursos esenciales:

- Medidas para la eficiencia energética
 - En el diseño de edificios se favorecerá la eficiencia energética. En este sentido se recomienda el uso de sistemas de iluminación y de aislamiento térmico que favorezcan un consumo bajo de energía. Se fomentarán los elementos que favorezcan la iluminación natural y se tendrá en cuenta las condiciones bioclimáticas del entorno, así como la introducción de elementos de sombra en las fachadas más soleadas.
 - Se recomienda la instalación de paneles solares térmicos para la producción de agua caliente sanitaria tanto en edificios públicos como privados.
 - En el alumbrado público se utilizarán lámparas y luminarias de máxima eficiencia energética y lumínica, y se diseñarán siguiendo criterios de ahorro energético, priorizando las alimentadas por paneles fotovoltaicos instalados sobre las mismas y/o dispositivos de iluminación de bajo consumo energético (LED).

- Incorporación de vegetación como elemento que regule la temperatura y humedad de los edificios y del entorno urbano.
- Medidas para la eficiencia en el consumo de agua
 - Los grifos y alimentadores de los aparatos sanitarios de uso público dispondrán de mecanismos de ahorro en el consumo de agua.
 - Se recomienda la implantación en parques y jardines de sistemas de riego de alto rendimiento en caso de que fuera necesario. Se emplearán sistemas de riego que conlleven la minimización de la aspersion, empleándose en su caso sistemas de riego por exudación o goteo a fin de incrementar la eficacia y el ahorro del recurso. Siempre que sea posible se empleará el riego con agua reciclada y secundariamente se empleará el riego con agua no potable. En el caso de necesidad de baldeo de los viales interiores se empleará el sistema a alta presión, con una mayor eficacia en el resultado y disminución del consumo de agua, utilizando, siempre que sea posible, agua reciclada o no potable.
 - Los parques y jardines tendrán mínimas exigencias de agua, con especies arbóreas y arbustivas adaptadas a las características climáticas existentes.
- Medidas para la gestión de residuos
 - En ningún caso se verterán aguas residuales al sistema hidrológico local, quedando prohibidos los vertidos directos sobre el terreno.
 - Se prestará especial atención a la evacuación y conducción de aguas pluviales, que se dimensionarán con la amplitud suficiente y siguiendo estrictamente los criterios técnicos y normas aplicables. Se habrá de controlar la escorrentía superficial con un diseño de vertientes que evite la concentración de las aguas en las zonas más deprimidas topográficamente.
 - La infraestructura de saneamiento deberá contemplar la separación de la recogida de aguas pluviales de las residuales (sistema separativo) y deberá garantizar la correcta evacuación de las aguas residuales que se generen conectando, obligatoria y exclusivamente, con la red municipal de saneamiento.
 - No se podrán otorgar las licencias de apertura/ocupación en tanto los terrenos no cuenten con conexión a las redes de abastecimiento y saneamiento.
 - Los proyectos de obra deberán prever la recogida y transporte de todas las aguas residuales hasta su vertido a los colectores generales de saneamiento.

- Si se prevén elementos de depuración previos al vertido a la red municipal, por no alcanzar los parámetros mínimos exigidos para el vertido directo a la red, las instalaciones deberán ser proyectadas por un técnico competente de acuerdo con los criterios de la normativa vigente, y revisadas por el titular del servicio de saneamiento. Éste tendrá la facultad de inspección y control sobre dichas instalaciones de tratamiento previo.
 - Los escombros y residuos inertes generados durante la fase de obras y ejecución, serán conducidos a vertederos de inertes controlados y legalizados. Asimismo, el proyecto de la obra contendrá expresamente un apartado dedicado a definir la naturaleza y volumen de los excesos de excavación que puedan ser generados en la fase de ejecución, especificándose el destino del vertido de esas tierras.
 - Los promotores de las actuaciones estarán obligados a poner a disposición del Ayuntamiento los residuos en las condiciones higiénicas más idóneas, con el fin de evitar malos olores y derrames.
 - Todas las áreas de nuevo crecimiento contemplarán la recogida selectiva de envases, papel-cartón, vidrio y materia orgánica.
 - Control de la emisión de malos olores, corrigiéndose los niveles inadecuados conforme a la legislación sectorial vigente.
 - Acondicionar los espacios destinados al estacionamiento y operaciones de mantenimiento de maquinaria de obras, con objeto de evitar vertidos contaminantes. Se vigilará especialmente que la gestión de grasas, aceites y otros residuos contaminantes se realice conforme señala la legislación vigente.
 - Tendrá preferencia el uso de materiales alternativos al PVC en todo elemento constructivo (tuberías, aislamientos, mecanismos...).
- Medidas para la contaminación atmosférica
 - Las emisiones de contaminantes a la atmósfera, cualquiera que sea su naturaleza, no podrán rebasar los niveles máximos de emisión establecidos en la normativa vigente.
 - Se potenciará el uso de la bicicleta y de vehículos que funcionen con energías limpias.

- Durante la fase de obras, ligada a la ejecución del Plan de Modernización, se deberán observar las siguientes medidas:
 - Los movimientos de tierra y el desplazamiento de maquinas y vehículos pueden provocar la emisión de grandes cantidades de polvo en suspensión. Por ello, se administrarán riegos frecuentes mediante camiones cisternas y utilizando agua de depuradoras, en aquellas zonas donde exista trasiego de vehículos y maquinaria.
 - Se procederá igualmente a estabilizar, frente a removilizaciones, los depósitos de materiales que deban conservarse para rellenos, con el fin de aminorar la dispersión de partículas sólidas. Esta estabilización se logrará mediante riegos o recubrimiento con plásticos preferiblemente.
 - Se recomienda la instalación de pantallas protectoras contra el viento en las zonas de carga y descarga y transporte de material.
 - Los vehículos de transporte de tierra y escombros, o materiales pulverulentos u otros que puedan ensuciar carreteras y vías públicas, estarán dotados de redes antipolvo y toldos adecuados.
- Medidas para la contaminación acústica y vibratoria
 - Se evitará que se superen los umbrales establecidos en las zonas destinadas a cada uso, con objeto de que los niveles sonoros generados no supongan la aparición de problemas ambientales en las áreas turísticas y residenciales.
 - No se permitirá el anclaje de maquinaria y de los soportes de la misma o cualquier elemento móvil en las paredes medianeras, techos o forjados de separación entre locales y viviendas, o usos asimilables a éste. Se interpondrán los amortiguadores y otro tipo de elementos adecuados si fuera preciso.
 - Tras la puesta en marcha de un proyecto, se recomienda realizar un estudio acústico de la zona para determinar si es necesaria la aplicación de medidas adicionales para la mitigación de la intensidad sonora en los establecimientos turísticos, o en las viviendas más expuestas a este tipo de contaminación, según la legislación vigente.
 - Durante la fase de obras, ligada a la ejecución del Plan de Modernización, se deberán observar las siguientes medidas:

- Control del horario de tráfico de vehículos de transporte empleados en la construcción, así como del uso de todo tipo de maquinaria. No deberán producirse ruidos de maquinaria de obra y vehículos de este tipo de transporte en horario nocturno (22h a 8h).
 - Evitar la contaminación acústica derivada del tránsito de maquinarias de obra. Para ello se pueden instalar pantallas artificiales que eviten la propagación del ruido hacia las zonas turísticas o residenciales. También se puede incidir en la organización del tránsito de maquinaria y de vehículos, de manera que se controlen los incrementos de niveles sonoros ocasionados por los mismos.
- Medidas para la contaminación lumínica
 - Regulación de la intensidad lumínica mediante sistemas automáticos de control (empleo de iluminación pública sólo en las franjas horarias con mayores requerimientos de iluminación).
 - Para la iluminación nocturna de viales, se utilizarán lámparas, convenientemente protegidas y montadas sobre luminarias que hagan que la luz se concentre hacia el suelo como mínimo 20º por debajo de la horizontal. De este modo la luz se proyecta donde se necesita aprovechándose al máximo la energía lumínica emitida.
 - Se recomienda no utilizar cañones de luz o láseres, así como lámparas de descarga a alta presión.

7.2.2 Medidas para la topografía del terreno, red hídrica, sustrato y suelo

Se trata de un conjunto de medidas orientadas a la protección de los elementos abióticos más ligados a la gea, es decir, al escenario o soporte físico de las actuaciones propuestas en el Plan:

- Evitar en lo posible la formación de desmontes y taludes, adaptando las edificaciones a la pendiente existente. En caso contrario, procurar:
 - Taludes tendidos de superficie ondulada.
 - Bancales en los desmontes en que se puedan plantear.
- Evitar las obras, construcciones o actuaciones que puedan dificultar el curso de las aguas en los cauces de los barrancos que atraviesan la zona turística, así como en los terrenos inundables durante las crecidas no ordinarias, sea cualquiera el régimen de propiedad y la clasificación de los terrenos.

- En suelo rústico, donde fuere necesario, se deberán adoptar medidas de control de la erosión del suelo (barreras, disminución de cárcavas, abanalamientos, cavado de zanjas, terrazas...).
- Durante la fase de obras, ligada a la ejecución del Plan de Modernización, se deberán observar las siguientes medidas:
 - Las obras de ejecución de las propuestas del Plan deberán tener un carácter autocontenido, es decir, todas sus acciones deberán realizarse dentro del ámbito de actuación. En el caso contrario, se tendrá que justificar obligatoriamente la necesidad de ocupación de terrenos circundantes.
 - Minimizar dentro de lo posible las variaciones bruscas de la topografía del terreno para evitar el efecto barrera, como consecuencia de la ejecución de las obras.
 - La topografía resultante de las obras deberá cumplir en cualquier caso tres objetivos principales: a) integrarse armoniosamente en el paisaje circundante, b) facilitar el drenaje del agua superficial, y c) ser estructuralmente estable y acorde con el entorno.
 - Las obras que conlleven movimientos de tierra en terrenos con pendientes superiores al 15%, o que afecten a un volumen alto de terreno, deben garantizar la ausencia de impacto negativo sobre la estabilidad o erosionabilidad de los suelos circundantes.
 - Durante las obras, el material de acopio y tránsito se acumulará en puntos previamente seleccionados, donde el deterioro medioambiental sea mínimo.
 - Evitar la compactación del suelo seleccionando, en lo posible, maquinaria ligera y evitando el tránsito o aparcamiento de vehículos en las zonas no diseñadas al efecto.
 - En los casos en los que los movimientos de tierras den lugar al mantenimiento de grandes superficies expuestas o taludes se tomarán las medidas oportunas, como la revegetación, para evitar los procesos erosivos. En este sentido la revegetación deberá evitar la disposición regular y alineada de las plántulas.
 - Disminución de las pendientes de los taludes originados, así como su longitud como mecanismo para evitar la erosión por aceleración de la escorrentía superficial.
 - Garantizar la no afección al volumen y calidad de las aguas superficiales y subterráneas de los acuíferos locales, como consecuencia de la ejecución de obras.

7.2.3 Medidas para la vegetación y la fauna

En este apartado se señalan las medidas orientadas a la protección de los elementos bióticos caracterizadores del área de actuación:

- En la intervención y mejora de los viarios, los árboles y especies de interés afectables por las nuevas obras, se conservarán siempre que sea posible, adaptando las características del proyecto a este fin. En caso de no ser así, se trasplantarán garantizando un manejo que facilite su supervivencia o, se plantarán nuevos ejemplares.
- En caso de que se tengan irremediablemente que desplazar pies arbóreos o arbustivos se hará, dentro del ámbito de actuación, por personal técnico cualificado. Asimismo, también se deberán preparar, previamente al arranque, las zonas donde vayan a ser trasplantados, debiéndose realizar durante la parada vegetativa.
- Se evitarán las molestias a la fauna asociada al ámbito de actuación, debiéndose tener especial cuidado en las intervenciones localizadas próximas a las áreas de interés faunístico.
- Se exigirá que durante el transcurso de cualquier obra los troncos del arbolado que pudieran quedar afectados estén dotados, hasta una altura mínima de 2 m, de un adecuado recubrimiento que impida su lesión o deterioro.

7.2.4 Medidas para el patrimonio cultural

Dada la naturaleza del Plan de Modernización y las características del patrimonio cultural existente, únicamente cabe aportar la siguiente medida:

- Se deberá garantizar el adecuado estudio y conservación de todos los materiales de interés arqueológico, etnográfico e histórico que pudieran verse afectados durante las distintas actuaciones previstas.
- El hallazgo fortuito de un yacimiento arqueológico durante la ejecución de las obras llevará su paralización hasta que se analice su valor y se determinen las medidas a adoptar.
- Cualquier intervención sobre edificaciones deterioradas de valor arquitectónico o etnográfico, además de acometer una adecuada restauración, deberá atajar las causas que provocaron los daños.

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

Este apartado recoge otro grupo de medidas orientadas a la adecuada integración paisajística de los nuevos crecimientos edificatorios y de las infraestructuras que pudieran derivarse de la ejecución de las determinaciones del Plan de Modernización.

7.3.1 Medidas para la mejora del paisaje

Se recogen en este apartado las medidas enfocadas a la mejor integración paisajística, de las determinaciones del Plan:

- Se deberá evitar cualquier actuación que resulte antiestética o lesiva para la imagen de la zona turística, en particular en lo referente al uso, las dimensiones de las edificaciones, las características de las fachadas, de las cubiertas, de los huecos, la composición, los materiales empleados y el modo en que se utilicen, su calidad o su color, la vegetación, en sus especies y su porte y, en general, a cualquier elemento que configure la imagen de la ciudad.
- Las edificaciones en Suelo Urbano habrán de adaptarse, en lo básico, al ambiente en que estuvieran situadas, y a tal efecto:
 - Las obras de nueva edificación deberán proyectarse tomando en consideración la topografía del terreno, la vegetación existente, la posición del terreno respecto a cornisas, hitos u otros elementos visuales (disposición y orientación de los edificios en lo que respecta a su percepción visual desde las vías perimetrales, los accesos y los puntos más frecuentes e importantes de contemplación), el impacto visual de la construcción proyectada sobre el medio que la rodea y el perfil de la zona, su incidencia en términos de soleamiento y ventilación de las construcciones de las fincas colindantes. Así mismo, en vía pública, su relación con ésta, la adecuación de la solución formal a la tipología y materiales del área, y demás parámetros definidores de su integración en el medio urbano.
 - En los supuestos en que la singularidad de la solución formal o el tamaño de la edificación así lo aconsejen, el Ayuntamiento podrá exigir, como documentación complementaria del proyecto de edificación, la aportación de análisis de impacto sobre el entorno, con empleo de documentos gráficos del conjunto de los espacios públicos a que las construcciones proyectadas dieran frente y otros aspectos desde los lugares que permitieren su vista.
 - En toda edificación y construcción se deberá procurar una integración paisajística de los paramentos exteriores mediante un cromatismo adecuado o mimético con el

entorno, evitando emplear materiales reflectantes que pudieran incidir en una mayor apreciación visual de las mismas.

- Cuando una edificación sea objeto de una obra que afecte a su fachada y se encuentre contigua o flanqueada por edificaciones objeto de protección individualizada, se adecuará la composición de la nueva fachada a las preexistentes, armonizando las líneas fijas de referencia de la composición (cornisa, aleros, impostas, vuelos, zócalos, recercados, etc.) entre la nueva edificación y las colindantes.
 - En todo caso, salvo en soluciones de reconocida singularidad, los ritmos y proporción entre los huecos y macizos en la composición de las fachadas, deberán adecuarse en función de las características tipológicas de la edificación, del entorno, y específicas de las edificaciones catalogadas, si su presencia y proximidad lo impusiere.
 - En las obras en los edificios que afecten a la planta baja, ésta deberá armonizar con el resto de la fachada, debiéndose a tal efecto incluir sus alzados en el proyecto del edificio y ejecutarse conjuntamente con él.
 - En edificios en que se hubieran realizado cerramientos anárquicos se podrá requerir para la adecuación de las mismas a una solución de diseño unitario.
 - En lo posible se procederá a la mejora de la envolvente del edificio, mediante cubierta de zonas ajardinadas, que además de mejorar el impacto visual mejora el confort ambiental y la calidad paisajística.
 - En los edificios que contengan elementos que no se integren en el medio en que se insertan, la concesión de licencia de obras quedará condicionada a la realización de las obras que eliminen o atenúen los impactos negativos que contengan.
- En las intervenciones en los parques, jardines, plazas, rotondas, paseos marítimos y espacios libres públicos, deben contemplarse las siguientes medidas de integración ambiental:
 - Las zonas verdes se adecuarán para la estancia y paseo de las personas, basando su acondicionamiento en razones estéticas y conteniendo suficiente arbolado y especies vegetales.
 - Los jardines deberán dedicar al menos un 30 % de su superficie a zona arbolada capaz de dar sombra en verano y/o ajardinada, frente a la que se acondicione mediante urbanización.

- Para el ajardinamiento mediante alcorques, se deberá contemplar al menos un alcorque por cada 9 metros de vía, y éstos deberán ser lo suficientemente amplios como para garantizar la supervivencia de la plantación en su mayor desarrollo. Así mismo en las playas de aparcamientos se deberá prever la localización de un alcorque ajardinado al menos cada 8 plazas de parking.
- Las obras en los espacios públicos en general no comportarán la desaparición de ningún árbol, salvo cuando sea indispensable por no existir alternativas, en cuyo caso se procurará afectar a los ejemplares de menor edad y porte.
- Toda pérdida o deterioro no autorizado del arbolado de las vías o espacios públicos deberá ser repuesta a cargo del responsable, sin perjuicio de las sanciones a que ello diera lugar. La sustitución se hará por especies de igual o parecido porte que la desaparecida.
- Los parques infantiles contarán con áreas arboladas y ajardinadas de aislamiento y defensa de la red viaria, áreas con mobiliario para juegos infantiles e islas de estancia para el reposo y recreo pasivo.
- La elección del mobiliario urbano (bancos, papeleras, luminarias,...) se hará buscando su integración en el paisaje.
- Los elementos de sombra a implantar en los paseos marítimos, en ningún caso podrán afectar significativamente a la servidumbre visual de las edificaciones colindantes. Así mismo, no podrán interferir en la visión del espacio litoral desde el propio paseo, ni interrumpir la transitabilidad, en más de un tercio, de la sección transversal del mismo.
- La altura de todo cuerpo volumétrico de nueva introducción, no podrá superar la cota media de las edificaciones de mayor altura colindantes que superen las dos plantas.
- Los elementos singulares que cumplan el objetivo de hito / nodo en rotondas, deberán tener en cuenta además las siguientes determinaciones:
 - La volumetría de los elementos no podrá ocupar más de un 15%, en el caso de que el área de intervención sea un cruce, y de un 60% en el caso de que el área de intervención sea únicamente la rotonda.
 - Preferentemente los materiales a utilizar deberán favorecer la integración volumétrica del elemento mediante el uso de transparencias o reflexión del paisaje circundante.

- La altura del elemento será la establecida de manera genérica para todo cuerpo volumétrico de nueva introducción, salvo que justificadamente sea imprescindible superarla de manera puntual.

■ Las labores de ajardinamiento y revegetación se realizarán, prioritariamente, utilizando especies autóctonas de la zona, pudiéndose también utilizar otras exóticas, adaptadas a las características ambientales existentes y frecuentes en el entorno. De entre ellas, se recomienda realizar las labores de ajardinamiento utilizando preferentemente las siguientes:

ESPECIES AUTÓCTONAS DE ÁRBOLES Y PALMERAS	
NOMBRE CIENTÍFICO	NOMBRE COMÚN
<i>Phoenix canariensis</i>	Palmera canaria

ESPECIES ARBUSTIVAS AUTÓCTONAS	
NOMBRE CIENTÍFICO	NOMBRE COMÚN
<i>Argyranthemum frutescens</i>	Magarza
<i>Convolvulus floridus</i>	Guaydil
<i>Echium decaisnei</i>	Taginaste
<i>Euphorbia balsamifera</i>	Tabaiba dulce
<i>Euphorbia regis-jubae</i>	Tabaiba amarga
<i>Euphorbia canariensis</i>	Cardón
<i>Limonium sventenii</i>	Siempreviva
<i>Tamarix canariensis</i>	Tarajal

ESPECIES HERBÁCEAS Y TREPADORAS EXÓTICAS	
NOMBRE CIENTÍFICO	NOMBRE COMÚN
<i>Bougainvillea spectabilis</i>	Bouganvilla

ESPECIES EXÓTICAS DE ÁRBOLES Y PALMERAS	
NOMBRE CIENTÍFICO	NOMBRE COMÚN
<i>Acacia cyanophylla</i>	Mimosa o Acacia Azul
<i>Albizia julibrissin</i>	Acacia de Constantinopla
<i>Delonix regia</i>	Flamboyant
<i>Ficus microcarpa</i>	Laurel de Indias
<i>Jacaranda mimosifolia</i>	Jacaranda
<i>Pandanus utilis</i>	Pándano
<i>Schinus molle</i>	Falso Pimentero
<i>Spathodea campanulata</i>	Tulipero del Gabón

ESPECIES ARBUSTIVAS EXÓTICAS	
NOMBRE CIENTÍFICO	NOMBRE COMÚN
<i>Acalypha wilkesiana</i>	Acalifa/Parcha Roja
<i>Caesalpinia pulcherrima</i>	Orgullo de Barbados
<i>Cassia didymobotrya</i>	Flor de Gofio
<i>Coccoloba uvifera</i>	Uva de Mar
<i>Lantana camara</i>	Bandera Española
<i>Plumbago auriculata</i>	Plumbago/Embeleso
<i>Tecoma stans</i>	Bignonia Amarilla
<i>Casuarina equisetifolia</i>	Pino costero

7.3.2 Medidas para la mejora de la movilidad y la accesibilidad

La mejora de la movilidad, presenta como objetivo principal la reducción del impacto ambiental y social de la movilidad motorizada existente. Para ello se propone el desarrollo de las siguientes medidas:

- Mejora y coordinación de las redes de transporte colectivo.
- Liberación de espacio viario para su uso por los vehículos del transporte colectivo.
- Mejora de las terminales del transporte colectivo para aumentar su atractivo.

- Mejora de la imagen pública del transporte colectivo y de sus cualidades sociales y ambientales.
- Reducción del consumo energético, de las emisiones contaminantes y del ruido producido por los vehículos del transporte colectivo.

Por su parte, la mejora de la accesibilidad tiene como objetivo principal la reducción de la demanda de desplazamientos motorizados. Para ello se recurre a dos estrategias simultáneas e interrelacionadas: creación de proximidad e incremento de la accesibilidad peatonal y ciclista. En base a ello, se plantea la necesaria adopción de las siguientes medidas:

- Acercamiento/descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos hasta el radio de acción de las personas andando o de la bicicleta.
- Rehabilitación/creación de alguna de las funciones urbanas (comercio, zonas verdes y de esparcimiento) en piezas concretas de la zona turística, con el fin de eludir su satisfacción a través de desplazamientos lejanos.
- Reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, con el fin de conciliar los entornos en los que existe una interacción entre personas y automóviles. El objetivo es mejorar la calidad de vida a partir de crear zonas confortables y seguras para el peatón.
- Jerarquización de la red viaria y red peatonal, separando las vías según su capacidad y velocidad de circulación, a objeto de mitigar los impactos negativos provocados por las velocidad, los efectos barrera, los impactos por ruido, etc. y conseguir un entorno urbano más humanizado, con una mejora en la calidad de vida.
- Eliminación de barreras para las personas con movilidad reducida, niños y personas mayores, a través de actuaciones de mejora de la accesibilidad: adecuación de aceras, pasarelas y pasos de peatones a partir de rebajar las aceras en los pasos de peatones o preservar un ancho mínimo de las aceras y pasarelas, así como, actuaciones de adecuación de paradas y vehículos de transporte público para facilitar el servicio.
- Potenciar una red de aparcamientos estratégicos: aparcamientos en periferia o disuasorios con disponibilidad de transporte colectivos eficiente.

7.3.3 Medidas para integrar los nuevos crecimientos edificatorios, equipamientos e infraestructuras

Específicamente, la integración de los nuevos crecimientos edificatorios, equipamientos e infraestructuras, deberán adoptar las siguientes medidas:

- Se adaptarán las formas al medio, proyectando estructuras que provoquen el mínimo corte visual, de manera que las actuaciones resulten integradas en el entorno, con el fin de garantizar la menor incidencia en el medio de la infraestructura viaria y los volúmenes a edificar. De este modo, se ordenarán los volúmenes de las edificaciones en relación con las características del terreno y del paisaje circundante, tanto urbano como rural, con el establecimiento de criterios para su disposición y orientación en lo que respecta a su percepción visual desde las vías perimetrales, los accesos y los puntos de vista más frecuentes, así como la mejor disposición de vistas de unos edificios sobre otros, y del conjunto hacia los panoramas exteriores.
- Se deberá evitar todo tipo de instalaciones aéreas de suministro de servicios públicos. La nueva instalación y la sustitución o ampliación de redes de servicios, se efectuará siempre mediante canalización subterránea. Esto afecta, en particular, a las redes de energía eléctrica y de telecomunicación, aunque sean de baja, media y alta tensión o de servicio supramunicipal.
- Los desmontes o terraplenes que fuesen necesarios ejecutar por causa de la topografía no deberán alterar el paisaje, para lo cual recibirán un tratamiento superficial que incluya medidas de repoblación o plantación.
- Por las características del clima, las aceras deberán acompañarse en lo posible de alineaciones de árboles. Se plantarán de forma que conserven la guía principal, con tronco recto, con tutores y protecciones que aseguren su enraizamiento y crecimiento en los primeros años. Se recomienda que los alcorques vayan protegidos con rejillas, a ser posible de fundición, con un área circular central libre de suficiente diámetro para facilitar el crecimiento transversal del tronco.
- Las superficies de ocupación temporal por obras deben restaurarse inmediatamente después de dejar de ser funcionales, antes de la entrada en funcionamiento de crecimientos edificatorios, equipamientos e infraestructuras. Este hecho debe quedar definido en el calendario de trabajo de las obras.
- El diseño de las instalaciones asociadas a las infraestructuras viarias han de adecuarse estéticamente al paisaje del entorno, adoptando en el diseño, formas, materiales, texturas y colores propios del lugar.
- Las servidumbres provocadas en el interior de los espacios libres por el trazado de infraestructuras deberán ser resueltas de forma que su tratamiento y diseño no origine impacto visual y se acomode a la configuración formal del conjunto.

- En relación con la implantación de nuevas vías, se evitarán los taludes de grandes proporciones, tanto horizontales como verticales, siendo más idónea la construcción de muros de piedra seca, o de hormigón armado, revestido con mampuesto de piedra vista, igual o similar a la existente en el entorno. En cualquier caso, deberá realizarse un tratamiento paisajístico de todos los taludes y desmontes, así como garantizar su mantenimiento.
- La afección paisajística debida a la presencia de viales puede ser aminorada mediante la plantación de setos arbustivos y pies arbóreos a cada lado del vial.

7.4 Medidas correctoras a introducir en los instrumentos de desarrollo o, en su caso, en los proyectos de las actuaciones urbanísticas aisladas vinculadas al Plan

Los instrumentos de desarrollo o los proyectos de las actuaciones urbanísticas aisladas, a través de los cuales se podrán materializar las propuestas contenidas en el Plan, deberán cumplir con las medidas recogidas en los apartados 7.2 y 7.3 del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental. En todo caso, se deberá asegurar el correcto tratamiento ambiental y paisajístico de la zona de actuación que incluirá, entre otros, los siguientes aspectos:

- Análisis de las áreas afectadas por la ejecución de las obras o por actuaciones complementarias de éstas, tales como instalaciones auxiliares, vertederos o escombreras, zonas de extracción y depósito, red de drenaje de aguas de escorrentía, accesos y vías abiertas para las obras y carreteras públicas utilizadas por la maquinaria pesada.
- Los materiales de préstamo habrán de proceder de explotaciones debidamente legalizadas.
- Intervenciones a realizar en las áreas afectadas para conseguir la integración paisajística de la actuación y recuperación de las zonas deterioradas, dedicando una especial atención a aspectos tales como nueva red drenaje de las escorrentías y descripción detallada de los métodos de implantación de especie vegetales.
- Un inventario detallado de la vegetación existente en caso de que afecten a especies arbustivas o arboladas. Este inventario servirá para que se respete al máximo su conservación.
- Un análisis de la incidencia paisajística del lugar en que se identifiquen sus límites visuales desde los puntos de contemplación más frecuentes, las vistas desde o hacia el sitio a intervenir, las siluetas características, así como los elementos importantes en cuanto a rasgos del área, puntos focales, arbolado y edificios existentes.

7.5 Medidas compensatorias para entornos de alto valor ambiental, tanto natural como paisajístico

Ninguna de las actuaciones propuestas en el Plan de Modernización afectan de manera directa a entornos que posean un alto valor ambiental, tanto natural como paisajístico, que deban requerir de medidas de mejora ambiental al encontrarse más o menos degradados. No obstante, en caso de que algunas de ellas pudieran generar algún efecto imprevisto, los promotores estarían obligados a tomar las medidas necesarias para compensar dicha afección.

8. Descripción de las medidas previstas para el seguimiento

8.1 Identificación de las zonas, aspectos o variables ambientales que deben ser objeto de seguimiento

El desarrollo de las distintas actuaciones propuestas en el Plan de Modernización puede generar efectos adversos sobre el medio ambiente. En concreto, en el ámbito al que afecta este plan, deben ser especialmente objeto de seguimiento las actuaciones que se propongan en el entorno inmediato a las zonas de mayor riqueza natural. En este sentido destacan como zonas con variables ambientales que se deban tener en cuenta, la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas, el Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur y toda la franja costera, compuesta por distintas playas y zonas acantiladas.

Por otro lado, las actuaciones que se proponen en el interior de la zona urbano-turística, también deben ser objeto de seguimiento. Especialmente en cuanto a la influencia que pueda generar el incremento de alturas, los materiales constructivos que se utilicen y las posibles sinergias que se puedan ocasionar al ejecutar las obras de rehabilitación o de nueva construcción en relación con las distintas variables ambientales analizadas y diagnosticadas en el Plan.

8.2 Definición de los indicadores y fijación de los datos cuantitativos y cualitativos necesario para el seguimiento de los efectos adversos, estableciendo la definición del indicador, la fuente para su obtención y las unidades de medida de sus parámetros cuantificables

En relación con lo que dispone el artículo 15 de la *Ley 9/2006*, donde se indica la obligación de realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del Plan de Modernización, para identificar los efectos adversos que puedan generar y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos, se plantean en este apartado una serie de indicadores ambientales a tener en cuenta.

8.2.1 Aspectos metodológicos.

El plan de seguimiento se basa en el uso de indicadores que permitan determinar en cada momento el grado de ejecución del Plan de Modernización, el grado de consecución de los objetivos previstos y los efectos de las actuaciones sobre el medio ambiente. Para ello, se ha adoptado la batería de indicadores ambientales que incorpora el apartado III del Documento de Referencia, planteándose además otros que se han considerado de interés.

La información que proporcionan estos indicadores sirve para mostrar la evolución a corto plazo de los elementos que se tienen en cuenta, produciendo señales de alarma en caso de que se produzcan afecciones negativas, de manera que éstas puedan ser corregidas o se puedan establecer medidas de prevención.

Para la obtención de esta información, se han considerado necesarios los siguientes indicadores:

➤ Indicadores sobre objetivos ambientales

➤ 01: Nivel de cumplimiento de los objetivos ambientales del Plan.

Teniendo en cuenta los objetivos ambientales del Plan de Modernización, se hace necesario considerar un indicador que permita medir el nivel de cumplimiento de los mismos.

Para cuantificar dicho nivel, se le asignan a cada uno de los objetivos valores comprendidos entre 1 y 5, siendo el 5, el valor máximo de cumplimiento. Posteriormente, se realiza una media aritmética con todos los valores, y se obtiene así, un valor final que hace referencia al total de objetivos.

➤ Indicadores sobre el espacio urbano-turístico

➤ 02: Ratio de superficie antropizada en el ámbito de actuación.

Las variaciones en los tipos de ocupación del suelo afectan a los ecosistemas de forma directa, así como a la filtración y existencia de recursos de agua, la absorción de contaminantes, etc. Las modificaciones en el uso del suelo pueden tardar siglos en volver a la situación anterior, o incluso ser irreversibles. Por esto, es necesario utilizar un indicador que tenga en cuenta la cantidad de territorio transformado o antropizado existente, así como la evolución del mismo.

Así, este indicador presenta el porcentaje de superficie antropizada en relación con la superficie total del ámbito de actuación. Para la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

➤ 03: Ratio de espacios libres y zonas verdes públicas.

Este indicador tiene por finalidad establecer la relación entre la superficie ocupada por espacios libres y zonas ajardinadas públicas y el total de la superficie del ámbito de actuación. Con ello, se puede llevar a cabo el seguimiento del porcentaje resultante, teniendo en cuenta que cuanto mayor sea este, mayor será la calidad del entorno ambiental del ámbito de actuación. Para la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

➤ 04: Ratio de zonas verdes privadas en relación con el total del espacio antropizado.

Este indicador tiene por finalidad establecer la relación entre la superficie ocupada por espacios libres y zonas ajardinadas privadas y el total de la superficie antropizada del ámbito de actuación. Con ello, se puede llevar a cabo el seguimiento del porcentaje resultante, teniendo en cuenta que cuanto mayor sea este, mayor será la calidad del entorno ambiental del ámbito de actuación. Para

la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

➤ 05: Ratio de espacios abiertos en relación con infraestructura viaria.

Este indicador tiene por finalidad establecer la relación entre la superficie ocupada por espacios libres y zonas ajardinadas públicas y el total de la infraestructura viaria del ámbito de actuación. Con ello, se puede llevar a cabo el seguimiento del porcentaje resultante, teniendo en cuenta que cuanto mayor sea este, mayor será la calidad del entorno ambiental del ámbito de actuación. Para la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

➤ Indicadores sobre el producto turístico

➤ 06: Establecimientos turísticos alojativos con sistema de calidad ambiental certificado.

Se considera necesaria la utilización de este indicador, en cuanto a que la implantación y certificación de sistemas de gestión de la calidad y/o medio ambiente en establecimientos alojativos, implica que estos han desarrollado políticas de calidad y medio ambiente, han establecido objetivos y procesos para alcanzar los compromisos relacionados con la calidad y el medio ambiente, han realizado el seguimiento y medición de los procesos relevantes y aquellos con incidencia ambiental, evaluado el cumplimiento de requisitos del cliente, requisitos legales y periódicamente toman acciones para mejorar continuamente su desempeño.

➤ 07: Establecimientos turísticos no alojativos con sistema de calidad ambiental certificado.

Se considera necesaria la utilización de este indicador, en cuanto a que la implantación y certificación de sistemas de gestión de la calidad y/o medio ambiente en establecimientos no alojativos, implica que estos han desarrollado políticas de calidad y medio ambiente, han establecido objetivos y procesos para alcanzar los compromisos relacionados con la calidad y el medio ambiente, han realizado el seguimiento y medición de los procesos relevantes y aquellos con incidencia ambiental, evaluado el cumplimiento de requisitos del cliente, requisitos legales y periódicamente toman acciones para mejorar continuamente su desempeño.

➤ Indicadores sobre la población

➤ 08: Densidad de población.

La presión demográfica del medio considerado como “urbano” tiene una relevancia básica para el análisis y seguimiento de los factores ambientales vinculados al desarrollo urbanístico y la ordenación del territorio.

Según esto, este indicador relaciona, mediante la fórmula: superficie total / número de habitantes; el número de habitantes que viven en los distintos núcleos de población del ámbito de actuación, con la extensión total de dicho ámbito, con el fin de aproximarse a la presión que ejerce la población sobre el conjunto del territorio que ordena este Plan.

➤ 09: Ratio de espacios libres por habitantes.

Este indicador tiene por finalidad establecer la relación entre la superficie ocupada por espacios libres y zonas ajardinadas públicas y el total de la población del ámbito de actuación. Con su aplicación, se obtiene el dato de cuantos metros de espacio libre o zona verde existen por habitante. Así, se puede llevar a cabo el seguimiento del valor resultante, teniendo en cuenta que cuanto mayor sea este, mayor será la calidad del entorno ambiental del ámbito de actuación. Para la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

➤ 10: Proximidad de espacios libres y zonas verdes.

Con este indicador se pretende calcular el número de personas que tienen acceso a cada espacio libre o zona verde en el ámbito, a menos de 15 minutos caminando. Para realizar este cálculo se ha utilizado la herramienta SIG, con la cual se han establecido áreas de influencia de estos espacios. Estas áreas de influencia, se establecen a 1500 metros, partiendo del valor medio de 6 Km/h de velocidad para el caminante. Una vez calculada el área que ocupan estas áreas de influencia en conjunto, se ha relacionado este valor con la densidad de población establecida para el ámbito de actuación, obteniendo así, un valor promedio del número de personas que tienen acceso a estos espacios a menos de 15 minutos caminando.

➤ 11: Ratio de desplazamientos en transporte público.

Los valores actuales de este indicador se han obtenido a partir de las encuestas realizadas a los usuarios del ámbito de actuación del Plan de Modernización. En concreto, se han tenido en cuenta los usuarios de guaguas y de taxis, estableciendo el porcentaje correspondiente a cada uno de ellos.

➤ Indicadores sobre el medio ambiente

➤ 12: Superficie antropizada dentro de Espacios Naturales Protegidos.

Con este indicador se establece la relación porcentual de suelo antropizado presente en Espacios Naturales Protegidos. En concreto, se centra en la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas y en el Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur. Con este indicador, se puede llevar a cabo el seguimiento del porcentaje resultante, teniendo en cuenta que cuanto menor sea este, mayor será la calidad del entorno ambiental del ámbito de actuación.

➤ 13: Calidad del aire.

Este indicador tiene en cuenta los niveles de contaminación atmosférica existentes en el ámbito de actuación. Para ello tiene en cuenta la concentración media anual de dióxido de nitrógeno (NO₂) existente en el ámbito de actuación. Este valor se obtiene mediante la consulta de fuentes estadísticas.

➤ 14: Calidad sonora.

El indicador muestra los niveles medios de ruido existentes en las aglomeraciones urbanas y en los grandes ejes viarios del ámbito de actuación. Este valor se obtiene mediante la consulta de fuentes estadísticas. Con este indicador, se puede llevar a cabo el seguimiento del mismo, teniendo en cuenta que cuanto menor sea este, mayor será la calidad del entorno ambiental del ámbito de actuación.

➤ Indicadores del Documento de Referencia

➤ 15: Superficie de suelo transformada por las determinaciones del Plan de Modernización.

El indicador muestra la proporción entre la superficie del suelo transformado y la superficie del ámbito. Las intervenciones afectan al espacio público, vías y espacios libres, y al espacio privado. Estas actuaciones, así como sus determinaciones vienen recogidas en la Normativa y están cuantificadas en el Estudio Económico.

➤ 16: Superficie de áreas restauradas respecto al total de áreas degradadas.

Este indicador muestra la relación entre la superficie de áreas restauradas que se incorporan en el Plan, frente a la superficie de las unidades con dominio de problemática relacionada con los espacios libres. Estas áreas restauradas se refieren a las intervenciones de mejora ambiental y/o paisajística en zonas verdes o espacios libres, como barrancos, parques y miradores.

➤ 17: Superficie en m² destinada a nuevas zonas verdes.

Este indicador se refiere a los incrementos en m² de la presencia de masa vegetal asociada a zonas de estancia, disfrute y paseo. Este tipo de zonas se han incorporado en las intervenciones de los sistemas verde, de actividad y costero, y en los espacios libres.

➤ 18: Inversiones destinadas al mantenimiento de zonas verdes.

Este indicador valora económicamente la inversión de intervenciones públicas en espacios libres propuestos en el Plan de Modernización. Bajo las intervenciones públicas en espacios libres se incluyen la creación de nuevos espacios libres y/o mejora de los mismos.

➤ 19: Presupuesto destinado a obras de infraestructuras destinadas a la disminución de riesgos.

Este indicador valora económicamente la estimación presupuestaria asignada a intervenciones públicas que impliquen una disminución de riesgos naturales.

- 20: Presupuesto destinado a regeneración y conservación de los ecosistemas de alto valor.

Este indicador valora económicamente la estimación presupuestaria asignada a intervenciones públicas limítrofes a áreas de alto valor ambiental.

- 21: Incremento en la demanda total de agua.

Teniendo en cuenta que el agua es un recurso natural indispensable para la actividad humana y el desarrollo socioeconómico, se entiende que su estudio y seguimiento, mediante la obtención de datos estadísticos, es esencial para su adecuada gestión. Por ello, se establece como indicador ambiental la cantidad de litros de agua que consume cada habitante al día.

- 22: Valor absoluto del agua potabilizada, y relativa con respecto al agua facturada.

El porcentaje del consumo total de agua suministrada a través de sistemas de potabilización.

- 23: Volumen de agua depurada reutilizada.

Porcentaje de reutilización del volumen total de agua depurada.

- 24: Valor absoluto y relativo del consumo anual de energía eléctrica.

Se hace necesario tener en cuenta los flujos de consumo de energía por persona que afectan al ámbito de actuación, y así prever los impactos ambientales que pueden provenir de los mismos. Por ello, parece conveniente hacer un seguimiento del consumo de la energía que utilizan por sus efectos inmediatos en la calidad del aire y en el cambio climático. Este valor se obtiene mediante la consulta de fuentes estadísticas.

- 25: Valor absoluto y relativo de residuos recogidos selectivamente.

La adecuada gestión de residuos debe tener como prioridad la prevención de su generación, asociada a un consumo más sostenible, tanto por parte de las empresas como de los ciudadanos. Por ello, parece conveniente hacer un seguimiento de los datos facilitados por los responsables de la gestión de los residuos urbanos del ámbito de actuación. Este valor se obtiene mediante la consulta de fuentes estadísticas.

- 26: Número de puntos de recogida de residuos.

El indicador se refiere al número de puntos de recogida de residuos, contabilizado en el trabajo de campo realizado para la elaboración del Plan.

- 27: Porcentaje de población expuesta a niveles sonoros superiores a los establecidos en la legislación vigente.

Porcentaje de población expuesta a niveles de ruido ambiental de referencia. Se considera de referencia el nivel equivalente a (Leq) diurno = 70 dBA y el nivel equivalente (leq) nocturno = 60 dBA.

➤ 28: Número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación.

El indicador se refiere al número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación, contabilizado en el trabajo de campo realizado para la elaboración del Plan.

➤ 29: Nuevas infraestructuras de transporte.

El indicador se refiere al número de kilómetros lineales de infraestructura de nueva implantación: carril bici.

➤ 30: Metros lineales de itinerarios peatonales

Para la aplicación de este indicador, se lleva a cabo el recuento de Km. de calles peatonales existentes, entendiendo como tales aquellas en las que el uso es exclusivo para peatones, para relacionarlo con el total de infraestructura viaria y valorar su aumento o disminución. Para la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

➤ 31: Metros lineales de itinerarios para ciclistas.

El paso previo al fomento del transporte sostenible es dotarlo de las infraestructuras necesarias, este indicador pretende valorar los kilómetros de carril bici de que se disponen, en relación con el total de infraestructura viaria existente, para lograr la transición hacia la movilidad sostenible. Para la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

➤ 32: Accesos a playas recuperados

El indicador se refiere al número de acceso sobre los que se actúa mediante una mejora, bien sea con el mobiliario, la accesibilidad o la inclusión de uno nuevo. Se han contabilizado los accesos a la costa, los accesos a distintos niveles y los ascensores.

➤ 33: Incremento en la población turística equivalente en relación con la población residente.

Este indicador determina la relación entre la llegada de turistas y la población residente en un destino turístico en un período determinado

➤ 34: Longitud de costa con paisaje de alta naturalidad afectada.

Para la aplicación de este indicador, se lleva a cabo el recuento de Km. de costa con paisaje de alta naturalidad afectada (aunque sea por su ubicación limítrofe al ámbito de actuación) por las determinaciones del Plan de Modernización, entendiendo como tal a aquella que presenta un

mejor estado de conservación de sus condiciones geoecológicas originales, para relacionarlo con el total de costa de alta naturalidad existente.

➤ 35: Número y superficie de espacios con funciones sociales y culturales.

El indicador se refiere al número de espacios, y superficie de los mismos, que son susceptibles de ser utilizados con fines sociales y/o culturales, tales como museos, palacios de congresos, centros de atención al visitante e interpretación, centros de encuentros religiosos, bibliotecas, centros de turismo, asociaciones de vecinos, etc.

➤ 36: Número de elementos culturales conservados o restaurados.

Este indicador hace referencia al nivel de integración de la gestión sostenible del patrimonio cultural en las determinaciones del Plan de Modernización. Su formulación pone en relación el número de elementos culturales conservados o restaurados en base al Plan, con el número total de elementos culturales existentes en el ámbito de actuación.

➤ 37: Número de elementos costeros recuperados, conservados o restaurados ambientalmente

Este indicador hace referencia al tratamiento de los elementos costeros ambientalmente destacables en las determinaciones del Plan de Modernización. Su formulación pone en relación el número de elementos costeros conservados o restaurados en base al Plan, con el número total de elementos costeros existentes en el ámbito de actuación.

A continuación se presenta una tabla resumen de la metodología propuesta para la utilización de los distintos indicadores ambientales:

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	INDICADORES	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	FUENTE ESTADÍSTICA
OBJETIVOS AMBIENTALES	01	Nivel de cumplimiento de los objetivos ambientales del Plan	Este indicador mide el nivel de cumplimiento de los objetivos ambientales que plantea el plan mediante una valoración aritmética.	Nivel de cumplimiento (del 1 al 5) del objetivo A	Elaboración propia
				Nivel de cumplimiento (del 1 al 5) del objetivo B	
				Nivel de cumplimiento (del 1 al 5) del objetivo C	
				Nivel de cumplimiento (del 1 al 5) del objetivo D	
				Nivel de cumplimiento (del 1 al 5) del objetivo E	
				Nivel de cumplimiento (del 1 al 5) del objetivo F	
				Nivel de cumplimiento (del 1 al 5) del objetivo G	
				Nivel de cumplimiento (del 1 al 5) del objetivo H	
ESPACIO URBANO-TURÍSTICO	02	Ratio de superficie antropizada en el ámbito de actuación	Este indicador relaciona la cantidad de territorio construido (infraestructuras y edificaciones) frente a la extensión total del ámbito.	Territorio edificado x 100 / superficie total	Elaboración propia
	03	Ratio de espacios libres y zonas verdes públicas	Este indicador relaciona la cantidad de territorio ocupado por espacios libres y zonas verdes frente a la extensión total del ámbito.	Área de E.L y zonas verdes x 100/ superficie total	Elaboración propia
	04	Ratio de zonas verdes privadas en relación con el total del espacio antropizado	Con este indicador se valora cuanta superficie se destina a espacios libres y jardines en las parcelas edificatorias del ámbito de actuación	Zonas verdes privadas (Ha) x 100 / Superficie construida (Ha)	Elaboración propia
	05	Ratio de espacios abiertos en relación con infraestructura viaria	Este indicador tiene en cuenta la superficie ocupada por espacios abiertos y por infraestructura viaria, para compararlos y observar el predominio de uno sobre otro.	Superficie total de espacios libres y ajardinamientos / Superficie total de infraestructura viaria	Elaboración propia

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	INDICADORES	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	FUENTE ESTADÍSTICA
PRODUCTO TURÍSTICO	06	Establecimientos turísticos alojativos con sistema de calidad ambiental certificado	Este indicador se basa en el número de plazas que poseen los establecimientos turísticos alojativos que tengan certificado su sistema de calidad ambiental.	Número de plazas de establecimientos alojativos con sistema de calidad ambiental certificado	Empresas Certificadoras de Sistemas de Gestión Ambiental / Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE)
	07	Establecimientos turísticos no alojativos con sistema de calidad ambiental certificado	Este indicador se basa en el número de establecimientos no alojativos que poseen certificación del sistema de calidad ambiental	Número de establecimientos no alojativos con sistema de calidad ambiental certificado	Empresas Certificadoras de Sistemas de Gestión Ambiental / Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE)
POBLACIÓN	08	Densidad de población	El indicador mide el número de habitantes por unidad de superficie, en habitantes por kilómetro cuadrado.	Número de habitantes de hecho / Superficie total del ámbito (km ²)	Elaboración propia
	09	Ratio de espacios libres por habitantes	Este indicador establece la proporción de metros cuadrados de espacios libres que existen en el ámbito de actuación por habitante.	Metros cuadrados de espacios libres / N° de habitantes de hecho en el ámbito de actuación	Elaboración propia
	10	Proximidad de espacios libres y zonas verdes	Este indicador establece el porcentaje de habitantes que tienen acceso a zonas verdes a menos de 15 minutos caminando	N° de habitantes de hecho / Habitantes a menos de 15 minutos de zonas verdes	Elaboración propia
	11	Ratio de desplazamientos en transporte público	Este indicador tiene en cuenta el porcentaje de habitantes encuestados que hacen uso de los distintos tipos de transporte público	% de habitantes encuestados	Elaboración propia a partir de encuestas del Plan de Modernización

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	INDICADORES	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	FUENTE ESTADÍSTICA
MEDIO AMBIENTE	12	Superficie antropizada dentro de Espacios Naturales Protegidos	Este indicador establece la relación porcentual de suelo antropizado presente en Espacios Naturales Protegidos	Sup. total de esp. antrop. x 100 / Sup. total de E.N.P.)	Elaboración propia
	13	Calidad del aire	Este indicador tiene en cuenta los niveles de contaminación atmosférica existentes en el ámbito de actuación	Concentraciones medias anuales de NO ₂ existentes	Ministerio de medio ambiente y medio rural y marino
	14	Calidad sonora	Este indicador tiene en cuenta los niveles de contaminación acústica existentes en el ámbito, centrándose en el ruido del espacio público	Concentraciones medias anuales de dB existentes	Consejería de medio ambiente y ordenación territorial del Gobierno de Canarias
INDICADORES DEL DOCUMENTO DE REFERENCIA	15	Superficie de suelo transformada por las determinaciones del Plan	El indicador muestra la proporción entre la superficie del suelo transformado y la superficie del ámbito.	Sup. total de suelo transformado. x 100 / Sup. total del ámbito	Elaboración propia
	16	Superficie de áreas restauradas respecto al total de áreas degradadas	Este indicador muestra la relación entre la superficie de de áreas restauradas que se incorporan en el Plan, frente a la superficie de las unidades con dominio de problemática relacionada con los espacios libres	Sup. total de áreas restauradas x 100 / Sup. total de unidades con problemática	Elaboración propia
	17	Superficie destinadas a nuevas zonas verdes	Este indicador se refiere a los incrementos en m ² de la presencia de masa vegetal asociada a zonas de estancia, disfrute y paseo	m ² de zona verde	Elaboración propia
	18	Inversiones destinadas al mantenimiento de zonas verdes	Este indicador valora económicamente la inversión de intervenciones públicas en espacios libres	€ dedicados a la inversión en espacios.	Elaboración propia
	19	Presupuesto destinado a obras de infraestructuras destinadas a la disminución de riesgos	Valoración económica de la estimación presupuestaria asignada a intervenciones públicas que impliquen una disminución de riesgos naturales	€ dedicados a la disminución de riesgos naturales	Elaboración propia.
	20	Presupuesto destinado a regeneración y conservación de los ecosistemas de alto valor	Valoración económica de la estimación presupuestaria asignada a intervenciones públicas limítrofes a áreas de alto valor ambiental	€ dedicados a la inversión en conservación y mejora.	Elaboración propia.

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	INDICADORES	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	FUENTE ESTADÍSTICA
	21	Incremento de la demanda total de agua	Con este indicador se tiene en cuenta el número de litros de agua de abastecimiento por día que consume cada habitante, obteniéndose progresivamente el incremento de la demanda	Consumo de agua por habitante y día (litros)	Ministerio de medio ambiente y medio rural y marino
	22	Valor absoluto del agua potabilizada, y relativa con respecto al agua facturada	Porcentaje del consumo total de agua suministrada a través de sistemas de potabilización.	% consumo de agua potabilizada.	Elaboración propia a partir de datos del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.
	23	Volumen de agua depurada reutilizada	Porcentaje de reutilización del volumen total de agua depurada.	% reutilización de agua depurada.	Elaboración propia a partir de datos del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.
	24	Valor absoluto y relativo del consumo anual de energía eléctrica	Con este indicador se tiene en cuenta el número de Gw/h de energía eléctrica que consume cada habitante al año	Gw/h totales consumidos por habitante	Ministerio de medio ambiente y medio rural y marino
	25	Valor absoluto y relativo de residuos recogidos selectivamente	Con este indicador se tiene en cuenta el número de toneladas de residuos urbanos por persona y año que se generan	Kg. de residuos sólidos urbanos por habitante y año	Ministerio de medio ambiente y medio rural y marino
	26	Número de puntos de recogida de residuos	El indicador se refiere al número de puntos de recogida de residuos, contabilizado en el trabajo de campo realizado para la elaboración del Plan.	Nº de puntos	Elaboración propia
	27	Porcentaje de población expuesta a niveles sonoros superiores a los establecidos en la legislación vigente	Porcentaje de población expuesta a niveles de ruido ambiental de referencia. Se considera de referencia el nivel equivalente a (Leq) diurno = 70 dBA y el nivel equivalente (leq) nocturno = 60 dBA.	% de población	Ayuntamiento
	28	Número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación	El indicador se refiere al número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación, contabilizado en el trabajo de campo realizado para la elaboración del Plan	Nº de puntos	Elaboración propia
	29	Nuevas infraestructuras de transporte	El indicador se refiere al número de metros lineales de infraestructura de nueva implantación: carril bici.	Metros	Elaboración propia
	30	Metros lineales de itinerarios peatonales	Este indicador relaciona el número de Km. de calles peatonales que existen con el total de Km. de infraestructura viaria	Km. de viarios peatonales x 100 / Km. de viarios totales	Elaboración propia

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	INDICADORES	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	FUENTE ESTADÍSTICA
	31	Metros lineales de itinerarios para ciclistas	Este indicador relaciona el número de Km. de carril bici que existen con el total de Km. de infraestructura viaria	Km. de carril bici x 100 / Km. de viarios totales	Elaboración propia
	32	Accesos a playas recuperados	El indicador se refiere al número de acceso sobre los que se actúa mediante una mejora, bien sea con el mobiliario, la accesibilidad o la inclusión de uno nuevo	Nº de puntos	Elaboración propia
	33	Incremento de la población turística en relación con la población residente	Relación entre la llegada de turistas y la población residente en un destino turístico en un período determinado	Ratio o porcentaje	Elaboración propia a partir de datos del ISTAC.
	34	Longitud de costa con paisaje de alta naturalidad afectada	Relación entre los km de costa con paisaje de alta naturalidad afectados por el Plan y los Km de costa con alta naturalidad existente.	Porcentaje	Elaboración propia
	35	Número y superficie de espacios con funciones sociales o culturales	El indicador se refiere al número de espacios, y superficie de los mismos, que son susceptibles de ser utilizados con fines sociales y/o culturales.	Nº de espacios m ²	Elaboración propia
	36	Número de elementos culturales conservados o restaurados	Relación entre el número de elementos culturales conservados o restaurados en base al Plan, y el número total de elementos culturales existentes en el ámbito de actuación.	Porcentaje	Elaboración propia
	37	Número de elementos costeros recuperados, conservados o restaurados ambientalmente	Relación entre el número de elementos costeros conservados o restaurados en base al Plan, y el número total de elementos costeros existentes en el ámbito de actuación.	Porcentaje	Elaboración propia

8.2.2 Obtención de resultados.

Para establecer un punto de partida del plan de seguimiento que se propone en el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental, se ha tenido en cuenta el estado actual de cada uno de los indicadores propuestos, valorando sus parámetros cuantificables y obteniendo los siguientes resultados para cada uno de ellos:

➤ Indicadores sobre objetivos ambientales

➤ 01: Nivel de cumplimiento de los objetivos ambientales del Plan.

El resultado que se obtiene al aplicar esta valoración en la actualidad, es de 1,75. Este valor, dista mucho del máximo que se alcanzaría con el cumplimiento total de los objetivos ambientales del

Plan, siendo previsible que este valor aumente a medida que se vayan ejecutando las actuaciones que se proponen en el Plan de Modernización.

➤ Indicadores sobre el espacio urbano-turístico

➤ 02: Ratio de superficie antropizada en el ámbito de actuación.

Según el método aplicado para el cálculo de este indicador, en la actualidad, el 78,83% de la superficie del ámbito de actuación se encuentra antropizada, perteneciendo la gran mayoría de este porcentaje al tejido urbano continuo, formado por las edificaciones y las infraestructuras viarias existentes

➤ 03: Ratio de espacios libres y zonas verdes públicas.

La aplicación de este indicador en la actualidad para el ámbito de ordenación, da como resultado que el 3,10% de la superficie se encuentra ocupada por espacios libres y zonas verdes públicas. Para llevar a cabo el seguimiento del indicador, se debe observar la evolución de este porcentaje, para así poder apreciar su disminución o crecimiento.

➤ 04: Ratio de zonas verdes privadas en relación con el total del espacio antropizado.

Al valorar este indicador en la actualidad en el ámbito de ordenación, da como resultado que el 85,14% de la superficie se encuentra ocupada por espacios libres y zonas verdes privadas. Para llevar a cabo el seguimiento del indicador, se debe observar la evolución de este porcentaje, para así poder apreciar su disminución o crecimiento.

➤ 05: Ratio de espacios abiertos en relación con infraestructura viaria.

La aplicación de este indicador en la actualidad para el ámbito de ordenación, da como resultado que 36,03 Ha. de la superficie se encuentran ocupadas por espacios libres y zonas verdes públicas, frente a las 170 Ha. que ocupa el total de la infraestructura viaria. Para llevar a cabo el seguimiento del indicador, se debe observar la evolución de esta comparativa, para así poder apreciar el predominio de uno sobre otro.

➤ Indicadores sobre el producto turístico

➤ 06: Establecimientos turísticos alojativos con sistema de calidad ambiental certificado.

En la actualidad no se dispone de datos publicados al respecto.

➤ 07: Establecimientos turísticos no alojativos con sistema de calidad ambiental certificado.

En la actualidad no se dispone de datos publicados al respecto.

➤ Indicadores sobre población

➤ 08: Densidad de población.

En la actualidad, el resultado que se obtiene en cuanto a la densidad de población del ámbito de actuación, es de 3,3 habitantes por km², el cual es un dato bastante bajo. Este dato, se justifica por la amplia extensión del territorio que se tiene en cuenta, en donde existen grandes vacíos poblacionales, relacionados esencialmente con paquetes de suelo rústico o grandes equipamientos de uso lúdico y deportivo, como los parques o los campos de golf.

➤ 09: Ratio de espacios libres por habitantes.

La aplicación de este indicador en la actualidad para el ámbito de ordenación, da como resultado que existen 9,30 m² de espacio libre o ajardinado por habitante. Para llevar a cabo el seguimiento del indicador, se debe observar la evolución de este valor, para así poder apreciar su disminución o crecimiento.

➤ 10: Proximidad de espacios libres y zonas verdes.

La aplicación de este indicador en la actualidad, da como resultado el valor de 186 personas por cada espacio libre o zona verde, es decir, una media de 186 personas tienen acceso, a menos de 15 minutos caminando, a alguno de estos espacios en el ámbito de actuación.

➤ 11: Ratio de desplazamientos en transporte público.

Según los datos obtenidos de las encuestas realizadas a los usuarios del ámbito de actuación del Plan de Modernización, un 5% de los mismos hacen uso del taxi como medio de transporte, mientras que un 9,25% utilizan la guagua para moverse por la zona. Se prevé que, con la aplicación de las propuestas de movilidad del Plan de Modernización, este porcentaje aumente. Para verificar este crecimiento, en el futuro se deberá llevar a cabo el seguimiento de este indicador periódicamente.

➔ Indicadores sobre medio ambiente

➤ 12: Superficie antropizada dentro de Espacios Naturales Protegidos.

El dato que se obtiene en la actualidad para este indicador, establece que el 6,78%, de la superficie de Espacio Natural Protegido existente, se encuentra antropizada. En concreto, este porcentaje resulta de la presencia del Centro Comercial Anexo II, el cual invade parte de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas. Si bien, la única posibilidad de que este porcentaje disminuya se basa en la demolición de la superficie construida, lo cual no es previsible a corto plazo, las propuestas que plantea el Plan de Modernización van encaminadas a minimizar el impacto resultante de su localización.

➤ 13: Calidad del aire.

La concentración media anual de dióxido de nitrógeno (NO₂) existente, en la actualidad, en el ámbito de actuación es de 28 µg/m³. A partir de este dato, se espera que después de la ejecución de las distintas propuestas del Plan de Modernización, especialmente las de movilidad, este valor disminuya o al menos no aumente. Para comprobarlo y tener en cuenta este indicador, se deberán consultar las fuentes periódicamente.

➤ 14: Calidad sonora.

Las fuentes estadísticas consultadas para la valoración de este indicador, establecen la contaminación acústica media existente en el ámbito de actuación en 60,7 dB. A partir de este dato, se espera que después de la ejecución de las propuestas del Plan de Modernización, este valor disminuya o al menos no aumente. Para comprobarlo y tener en cuenta este indicador, se deberán consultar las fuentes periódicamente.

➤ Indicadores del Documento de Referencia

➤ 15: Superficie de suelo transformada por las determinaciones del Plan.

La ejecución de las intervenciones, tanto públicas como privadas, del Plan de Modernización, supone el incremento de esta superficie. Para comprobarlo y tener en cuenta este indicador, se deberá llevar a cabo el seguimiento periódicamente.

➤ 16: Superficie de áreas restauradas respecto al total de áreas degradadas.

El Plan de Modernización propone, incluida en sus intervenciones, la restauración de las áreas degradadas, por lo que la ejecución de las mismas posibilita que la relación de superficie vaya creciendo. Para verificar este crecimiento, en el futuro se deberá llevar a cabo el seguimiento de este indicador periódicamente.

➤ 17: Superficie en m² destinada a nuevas zonas verdes.

La aplicación de las propuestas del Plan de Modernización con las intervenciones destinadas a recuperar espacios libres, además de los incrementos de masa vegetal asociada a zonas de estancia, disfrute y paseo, posibilita que esta superficie vaya creciendo. Para verificar este crecimiento, en el futuro se deberá llevar a cabo el seguimiento de este indicador periódicamente.

➤ 18: Inversiones destinadas al mantenimiento de zonas verdes.

El Estudio Económico-Financiero del presente Plan de Modernización estima una inversión de 12.238.413,63 € en la creación y/o mejora de espacios libres.

Para verificarlo será necesario analizar la inversión realmente ejecutada periódicamente.

- 19: Presupuesto destinado a obras de infraestructuras destinadas a la disminución de riesgos.

El Estudio Económico del presente Plan de Modernización estima un presupuesto de 1.120.810 € en intervenciones públicas que implican una disminución de riesgos naturales.

Para verificarlo será necesario analizar la inversión realmente ejecutada periódicamente.

- 20: Presupuesto destinado a regeneración y conservación de los ecosistemas de alto valor.

El Estudio Económico estima un presupuesto de 841.025,55 € en intervenciones públicas limítrofes a áreas de alto valor ambiental.

Para verificarlo será necesario analizar la inversión realmente ejecutada periódicamente.

- 21: Incremento en la demanda total de agua.

Las fuentes estadísticas consultadas para la valoración de este indicador, establecen el consumo de agua por habitante y día en 126 litros. A partir de este dato, se espera que después de la ejecución de las propuestas del Plan de Modernización, este valor disminuya o al menos no aumente. Para comprobarlo y tener en cuenta este indicador, se deberán consultar las fuentes periódicamente.

- 22: Valor absoluto del agua potabilizada, y relativa con respecto al agua facturada.

Se establece como el valor óptimo que el 100% del agua facturada proceda de agua potabilizada, pero para obtener el valor actual sería necesario un estudio específico a nivel de ámbito ya que, los datos disponibles se refieren al término municipal.

- 23: Volumen de agua depurada reutilizada.

Se establece como el valor óptimo que el 100% del agua depurada sea reutilizada, pero para obtener el valor actual sería necesario un estudio específico a nivel de ámbito ya que, los datos disponibles se refieren al término municipal.

- 24: Valor absoluto y relativo del consumo anual de energía eléctrica.

El consumo de energía eléctrica por habitante actual, en el ámbito de actuación, es de 3308 Gw/h. La obtención de este dato se realiza mediante la consulta de fuentes estadísticas. A partir de este dato, se espera que después de la ejecución de las propuestas del Plan de Modernización, este valor disminuya o al menos no aumente. Para comprobarlo y tener en cuenta este indicador, se deberán consultar las fuentes periódicamente.

- 25: Valor absoluto y relativo de residuos recogidos selectivamente.

Las fuentes estadísticas consultadas para la valoración de este indicador, establecen la generación de residuos sólidos urbanos por habitante y año en 572 Kg. A partir de este dato, se

espera que después de la ejecución de las propuestas del Plan de Modernización, este valor disminuya o al menos no aumente. Para comprobarlo y tener en cuenta este indicador, se deberán consultar las fuentes periódicamente.

➤ 26: Número de puntos de recogida de residuos.

El total de puntos de recogida de residuos es de 362, y el número total de contenedores, de cristal, de papel, de plástico y orgánico, es de 530. Entre los objetivos del presente Plan no se incluyen actuaciones sobre las infraestructuras de residuos por lo que no se valora su incidencia.

➤ 27: Porcentaje de población expuesta a niveles sonoros superiores a los establecidos en la legislación vigente.

Las fuentes consultadas (mapa de ruido de Canarias y el plano de impactos ambientales del propio Plan de Modernización), identifican sectores con niveles sonoros mejorables en los entornos cercanos a las grandes vías de acceso (GC-500) y funcionalidad urbana, así como en determinados puntos relacionados con el ocio nocturno. No obstante, la determinación del porcentaje de población afectada requiere de un estudio específico, que ha de considerar la estacionalidad de gran parte de la posible población afectada. En todo caso, las propuestas del Plan de Modernización sobre la movilidad y la adaptación funcional del tráfico rodado en el ámbito de actuación, así como sobre la integración de centros comerciales, están también orientadas al descenso de esos incrementos sonoros, por lo que es previsible su progresiva corrección.

➤ 28: Número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación.

El número total de antenas es de 7. Entre los objetivos del presente Plan no se incluyen actuaciones sobre las antenas e instalaciones de radiotelecomunicación, por lo que no se valora su incidencia.

➤ 29: Nuevas infraestructuras de transporte.

Actualmente, el ámbito de ordenación del Plan de Modernización, posee un total de 8,21 Km. de carril bici. En el Plan se propone que el carril bici tenga un desarrollo total de 30,47 Km, lo que supone un importante incremento. Para verificar este crecimiento, en el futuro se deberá llevar a cabo el seguimiento de este indicador periódicamente.

➤ 30: Metros lineales de itinerarios peatonales

Actualmente, el ámbito de ordenación del Plan de Modernización, posee un total de 23,8 Km. de viario peatonal, los cuales suponen el 29,28% del total de infraestructura viaria existente. Se prevé que, con la aplicación de las propuestas de movilidad del Plan de Modernización, este porcentaje aumente. Para verificar este crecimiento, en el futuro se deberá llevar a cabo el seguimiento de este indicador periódicamente.

➤ 31: Metros lineales de itinerarios para ciclistas.

Actualmente, el ámbito de ordenación del Plan de Modernización, posee un total de 8,21 Km. de carril bici, los cuales suponen el 10,10% del total de infraestructura viaria existente. Se prevé que, con la aplicación de las propuestas de movilidad del Plan de Modernización, este porcentaje aumente. Para verificar este crecimiento, en el futuro se deberá llevar a cabo el seguimiento de este indicador periódicamente.

➤ 32: Accesos a playas recuperados.

Actualmente, la línea de costa incluida en el Plan de Modernización, tiene un total de 19 accesos a la costa, 14 accesos a distintos niveles y un ascensor. El Plan propone un nuevo acceso mediante ascensor, además de mejoras con la inclusión de ocho elementos de sombra que se pliegan para desarrollar una pasarela de madera desde el paseo marítimo a la arena. Para verificar este crecimiento y mejora, en el futuro se deberá llevar a cabo el seguimiento de este indicador periódicamente.

➤ 33: Incremento en la población turística en relación con la población residente.

Al tratarse de un ámbito de uso exclusivo turístico sería conveniente una disminución del ratio de población residente frente a la turística. Para obtener el valor actual sería necesario un estudio específico a nivel de ámbito ya que, los datos disponibles se refieren a la isla.

➤ 34: Longitud de costa con paisaje de alta naturalidad afectada.

El ámbito de actuación del Plan de Modernización no incorpora y, por tanto, no afecta a la orla litoral. No obstante, sí es límite parcial con áreas costeras de alta naturalidad, como sucede a lo largo de los 3,97 Km en los que coincide con el campo dunar de Maspalomas. En todo ese tramo, y fuera del espacio dunar, el Plan de Modernización sólo plantea intervenciones en el Centro Comercial Anexo II y en el Mirador de Las Dunas, lo que supone 0,62 Km de costa límite a las propuestas del Plan.

➤ 35: Número y superficie de espacios con funciones sociales y culturales.

Al tratarse de un ámbito de uso exclusivo turístico el número de espacios destinados a fines sociales y/o culturales resulta limitado. Entre ellos destacan los templos religiosos, los centros de información turística y, por su proyección y singularidad, el Palacio de Congresos y el Faro de Maspalomas.

➤ 36: Número de elementos culturales conservados o restaurados

En el ámbito de actuación del Plan de Modernización, total o parcialmente, 4 yacimientos arqueológicos y 1 bien de interés arquitectónico y etnográfico que, en su conjunto, suponen 2

Bienes de Interés Cultural (yacimiento arqueológico de Punta Mujeres y Faro de Maspalomas). Sobre los mismos el Plan de Modernización no presenta determinaciones o actuaciones específicas, si bien hay que destacar que ambos Bienes de Interés Cultural se encuentran en perfecto estado de conservación e integración en el espacio urbano – turístico.

➤ 37: Número de elementos costeros recuperados, conservados o restaurados ambientalmente.

El ámbito de actuación del Plan de Modernización no incorpora y, por tanto, no afecta al ámbito costero, por lo que no plantea intervenciones de recuperación, conservación o restauración de elementos costeros.

A continuación se presenta una tabla resumen de los resultados obtenidos en la actualidad al aplicar los distintos indicadores ambientales:

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	NOMBRE DE INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	VALORES	FÓRMULA APLICADA	UNIDAD	RESULTADO ACTUAL	VALOR LÍMITE	FUENTE ESTADÍSTICA
OBJETIVOS AMBIENTALES	01	Nivel de cumplimiento de los objetivos ambientales del Plan	Nivel de cumplimiento del objetivo A	2	Media aritmética del conjunto de objetivos	N	1,75	Para el cumplimiento total de los objetivos: N = 5	Elaboración propia
			Nivel de cumplimiento del objetivo B	2					
			Nivel de cumplimiento del objetivo C	1					
			Nivel de cumplimiento del objetivo D	2					
			Nivel de cumplimiento del objetivo E	2					
			Nivel de cumplimiento del objetivo F	1					
			Nivel de cumplimiento del objetivo G	2					
			Nivel de cumplimiento del objetivo H	2					
ESPACIO URBANO-TURÍSTICO	02	Ratio de superficie antropizada en el ámbito de actuación	Superficie total de territorio antropizado (Ha)	917,16	Territorio edificado x 100 / superficie total	%	78,83	100	Elaboración propia
			Superficie total del ámbito (Ha)	1163,39					
	03	Ratio de espacios libres y zonas verdes públicas	Superficie total de territorio ocupado por espacios libres y zonas verdes públicas (Ha)	36,03	Área de E.L y zonas verdes x 100/ superficie total	%	3,09	100	Elaboración propia
			Superficie total del ámbito (Ha)	1163,39					

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	NOMBRE DE INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	VALORES	FÓRMULA APLICADA	UNIDAD	RESULTADO ACTUAL	VALOR LÍMITE	FUENTE ESTADÍSTICA
	04	Ratio de zonas verdes privadas en relación con el total del espacio antropizado	Zonas verdes privadas (Ha)	780,93	Zonas verdes x 100 / superficie antropizada	%	85,14	100	Elaboración propia
			Superficie antropizada (Ha)	917,16					
	05	Ratio de espacios abiertos en relación con infraestructura viaria	Superficie total de territorio ocupado por espacios libres y zonas verdes públicas (Ha)	36,03	-	N	36,03	Relacionar con su evolución temporal y considerar el predominio de uno sobre otro	Elaboración propia
			Superficie total de infraestructura viaria (Ha)	170					
PRODUCTO TURÍSTICO	06	Establecimientos turísticos alojativos con sistema de calidad ambiental certificado	Número de plazas de establecimientos alojativos con sistema de calidad ambiental certificado	-	Sumatorio de las plazas	N	-	Relacionar con evolución temporal	Empresas Certificadoras de Sistemas de Gestión Ambiental / Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE)
	07	Establecimientos turísticos no alojativos con sistema de calidad ambiental certificado	Número de establecimientos no alojativos con sistema de calidad ambiental certificado	-	Sumatorio de los establecimientos	N	-	Relacionar con evolución temporal	Empresas Certificadoras de Sistemas de Gestión Ambiental / Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE)
POBLACIÓN	08	Densidad de población	Número de habitantes de hecho en el ámbito de actuación	38750	Superficie total / Número de habitantes	N	3,33	Relacionar con evolución temporal	Elaboración propia
			Superficie total del ámbito (km²)	11634					
	09	Ratio de espacios libres por habitantes	Metros cuadrados de espacios libres	360000	Metros cuadrados de espacios libres / número de habitantes de hecho	m²	9,29	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia
			Número de habitantes de hecho en el ámbito de actuación	38750					

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	NOMBRE DE INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	VALORES	FÓRMULA APLICADA	UNIDAD	RESULTADO ACTUAL	VALOR LÍMITE	FUENTE ESTADÍSTICA
	10	Proximidad de espacios libres y zonas verdes	Habitantes a menos de 15 minutos de cada espacio libre o zona verde	186	Promedio de habitantes por espacio libre o zona ajardinada	N	186	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia
	11	Ratio de desplazamientos en transporte público	% de habitantes que hacen uso de Taxis	5	% de habitantes encuestados	N	5	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia a partir de encuestas del Plan de Modernización
% de habitantes que hacen uso de Guaguas			9,25	9,25					
MEDIO AMBIENTE	12	Superficie antropizada dentro de Espacios Naturales Protegidos	Superficie total de Espacios Naturales Protegidos (Ha)	359,6	Sup. total de esp. antrop. x 100 / Sup. total de E.N.P.	%	6,78	100	Elaboración propia
			Superficie total de espacio antropizado en Espacios Naturales Protegidos (Ha)	24,4					
	13	Calidad del aire	Concentraciones medias anuales de NO ₂ existentes	28	Total de emisiones	µg/m ³	28	Relacionar con su evolución temporal	Ministerio de medio ambiente y medio rural y marino
	14	Calidad sonora	Concentraciones medias anuales de dB existentes	60,7	Media aritmética del Total de datos registrados en el ámbito	dB	60,7	Relacionar con su evolución temporal	Consejería de medio ambiente y ordenación territorial del Gobierno de Canarias
INDICADORES DEL DOCUMENTO DE REFERENCIA	15	Superficie de suelo transformada por las determinaciones del Plan	Superficie de suelo transformado(km ²)	1.704	Superficie transformada x 100 / superficie total	%	-	100	Elaboración propia
			Superficie total del ámbito (km ²)	11.634					
	16	Superficie de áreas restauradas respecto al total de áreas degradadas	Superficie áreas restauradas (m ²)	365.745	Áreas restauradas x 100 / áreas degradadas	%	-	100	Elaboración propia
			Superficie áreas degradadas (m ²)	709.678					

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	NOMBRE DE INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	VALORES	FÓRMULA APLICADA	UNIDAD	RESULTADO ACTUAL	VALOR LÍMITE	FUENTE ESTADÍSTICA
	17	Superficie destinadas a nuevas zonas verdes	Superficie nuevas zonas verdes (m ²)	422.777	Territorio edificado x 100 / superficie total	m ²	0	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia
	18	Inversiones destinadas al mantenimiento de zonas verdes	Inversión destinada a ejecución y/o mejora de espacios libres.	-	Total de inversión.	€	12.238.413,63€	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia.
	19	Presupuesto destinado a obras de infraestructuras destinadas a la disminución de riesgos	Presupuesto destinado a obras cuyo objeto sea la disminución de riesgos naturales	-	Total presupuestado.	€	1.120.810 €	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia.
	20	Presupuesto destinado a regeneración y conservación de los ecosistemas de alto valor	Presupuesto destinados a la regeneración y conservación de ecosistemas de alto valor.	-	Total presupuestado.	€	841.025,55€	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia.
	21	Incremento de la demanda total de agua	Consumo de agua por habitante y día (litros)	126	Consumo de agua por habitante y día	Litros	126	Cantidad adecuada: 80 litros	Ministerio de medio ambiente y medio rural y marino
	22	Valor absoluto del agua potabilizada, y relativa con respecto al agua facturada	% consumo de agua potabilizada.	-	m ³ agua potabilizada/ m ³ agua facturada	%	Dato disponible a nivel municipal, a nivel de ámbito se requeriría un estudio específico.	100%	Elaboración propia a partir de datos del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.
	23	Volumen de agua depurada reutilizada	% reutilización de agua depurada.	-	m ³ agua reutilizada/ m ³ agua depurada	%	Dato disponible a nivel municipal, a nivel de ámbito se requeriría un estudio específico.	100%	Elaboración propia a partir de datos del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria. Elaboración propia.
	24	Valor absoluto y relativo del consumo anual de energía eléctrica	Gw/h consumidos por habitante	3308	Gw/h totales consumidos por habitante	Gw/h	3308	Relacionar con su evolución temporal	Ministerio de medio ambiente y medio rural y marino

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	NOMBRE DE INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	VALORES	FÓRMULA APLICADA	UNIDAD	RESULTADO ACTUAL	VALOR LÍMITE	FUENTE ESTADÍSTICA
	25	Valor absoluto y relativo de residuos recogidos selectivamente	Kilogramos de residuos sólidos urbanos por habitante y año	572	Kilogramos de residuos totales al año	Kg	572	Relacionar con su evolución temporal	Ministerio de medio ambiente y medio rural y marino
	26	Número de puntos de recogida de residuos	Puntos de recogida	362	-	N	362	Relacionar con evolución temporal	Elaboración propia
			Nº de contenedores	530					
	27	Porcentaje de población expuesta a niveles sonoros superiores a los establecidos en la legislación vigente	Población expuesta a nivel sonoro límite (Leq) diurno = 70 dBA y (leq) nocturno = 60 dBA	-	Población expuesta a niveles de ruido ambiental de referencia / población total x 100	%	-	100	Ayuntamiento. Elaboración propia
	28	Número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación	Nº de antenas	7	-	N	7	Relacionar con evolución temporal	Elaboración propia
	29	Nuevas infraestructuras de transporte	Kilómetros de carril bici	8,21	-	Km	8,21	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia
	30	Metros lineales de itinerarios peatonales	Kilómetros de viarios peatonales	23,8	Km. peatonales x 100/ Km. viarios total	%	29,23	100	Elaboración propia
			Kilómetros de viarios totales	81,26					
31	Metros lineales de itinerarios para ciclistas	Ratio de carril bici	Kilómetros de carril bici	Km. carril bici x 100/ Km. viarios total	%	8,21	100	Relacionar con el total de kilómetros de viales	
		Kilómetros de viarios totales	81,26						
32	Accesos a playas recuperados	Acceso a la costa	19	-	N	34	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia	
		Acceso a distintos niveles	14						
		Ascensor	1						

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	NOMBRE DE INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	VALORES	FÓRMULA APLICADA	UNIDAD	RESULTADO ACTUAL	VALOR LÍMITE	FUENTE ESTADÍSTICA
	33	Incremento de la población turística en relación con la población residente	Relación de turistas sobre población residente	-	Nº Turistas / Nº Residentes	Ratio ó Porcentaje	Dato disponible a nivel insular, a nivel de ámbito se requeriría un estudio específico.	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia a partir de datos del ISTAC
	34	Longitud de costa con paisaje de alta naturalidad afectada	Km de costa de alta naturalidad afectada	0,62	$(\text{Km de costas de alta naturalidad afectada} \times 100) / \text{Km de costa de alta naturalidad existente}$	%	15,61	100	Elaboración propia
			Km de costa de alta naturalidad existente	3,97					
	35	Número y superficie de espacios con funciones sociales o culturales	Números de espacios	6	-	N	6	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia
			Superficie	42.148		m ²	42.148		
	36	Número de elementos culturales conservados o restaurados	Número de elementos culturales	5	$(\text{Nº de elementos culturales conservados o restaurados} \times 100) / \text{nº total de elementos culturales existentes}$	%	40	100	Elaboración propia
	37	Número de elementos costeros recuperados, conservados o restaurados ambientalmente	Número de elementos costeros	-	$(\text{Nº de elementos costeros conservados o restaurados} \times 100) / \text{nº total de elementos costeros existentes}$	%	-	100	Elaboración propia

8.3 Propuesta de serie de indicadores ambientales de seguimiento

Se entiende que este apartado establecido en el Documento de Referencia debe referirse a los indicadores que se recogen en el apartado III del propio Documento, denominado *Indicadores ambientales*. Como se puede observar los 21 indicadores propuestos han sido profusamente desarrollados en el apartado anterior (8.2) del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental.

8.4 Aplicación de los indicadores

Tal como se recoge en este apartado del Documento de Referencia, los indicadores recogidos en el epígrafe 8.2 del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental se podrán emplear indistintamente durante la planificación y el desarrollo de cada actuación propuesta, dependiendo de sus características particulares y de la efectividad de cada indicador.

8.5 Información de los indicadores

La información aportada por los indicadores recogidos en el epígrafe 8.2 del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental, cumple con los requisitos que para la misma se establecen en el apartado 8.5 del Documento de Referencia.

9. Resumen

El presente resumen corresponde al **Informe de Sostenibilidad Ambiental** del Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad del Sector Turístico de San Bartolomé de Tirajana, Maspalomas Costa Canaria (en adelante, Plan de Modernización).

El Plan de Modernización se encuentra enmarcado dentro de la *Ley 6/2009 de 6 de Mayo, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación del Territorio para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo*; en virtud de la cual, los planes y programas específicos de ordenación se elaboran para mejorar e incrementar la competitividad del sector turístico, mediante acciones que reactiven la actividad económica y permitan aumentar la cualificación de la oferta. Las estrategias que se establecen para este documento son la transformación, reforma, recualificación y promoción del núcleo turístico mediante la rehabilitación del espacio público y la renovación de los establecimientos pertenecientes a esta actividad existente. Para esto se hace necesaria la coordinación entre los sectores, público y privado, así como entre las diversas administraciones intervinientes en el proceso.

A su vez, el Plan de Modernización se adapta a las Directrices de Ordenación del Turismo, Probadas por la *Ley 19/2003*, relativos a límites de crecimiento, renovación y sustitución de los establecimientos y aumento cualitativo de la oferta turística.

A partir de ello, el Plan de Modernización permite organizar actuaciones integradas para la renovación y recualificación del núcleo turístico Maspalomas Costa Canaria y contiene parámetros de ordenación de actuaciones particulares conforme a los siguientes **objetivos generales**:

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

Además de estos objetivos generales, el Plan de Modernización recoge **criterios y objetivos de carácter ambiental**, que son estructurales en el desarrollo de su propuesta de intervención:

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

El ámbito de referencia territorial, configurado a partir de los núcleos urbano-turísticos de Bahía Feliz, San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, se localiza en el extremo sur de la isla de Gran Canaria, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana. Con una superficie de 2.276,25 hectáreas, se extiende longitudinalmente a lo largo de 13,89 Km., distancia que separa su extremo oriental (cauce de Cañada del Morrete) del occidental (vía de acceso al puerto deportivo de Pasito Blanco). Su límite septentrional lo constituye la autopista GC-1 (siendo rebasado puntualmente a la altura de el Cañón del Águila, hasta unos 750 m. más al norte) y el meridional el litoral insular, lo que le confiere un desarrollo transversal máximo de 4,58 Km.

El paisaje del ámbito se resuelve en una serie de rampas lávicas y terrazas sedimentarias, en general de escasa pendiente, seccionadas por diversos cauces de barrancos. Por su carácter costero, adquieren también particular relevancia las morfologías litorales, entre las que destacan el amplio sistema dunar de Maspalomas. Por otra parte, el ámbito destaca por su escasa altitud (<120 m.) y una relativa planitud clinométrica (pendiente <2°), que domina en toda la amplia plataforma del Inglés-Maspalomas. Por su parte, las condiciones de vegetación, fauna y del propio paisaje vienen marcadas por la intensa transformación territorial que ha supuesto la conformación de una de las principales zonas urbano-turísticas de Canarias.

Tras un exhaustivo análisis territorial, la caracterización del ámbito se completó mediante la determinación de 62 unidades ambientales, que sintetizan las características ambientales básicas existentes. La definición de tales unidades permitió abordar un **diagnóstico** amplio del territorio, tanto de su problemática como de sus capacidades de uso, que resultan fundamentales para establecer el modelo de ordenación del Plan de Modernización.

Así, desde el punto de vista de la **problemática ambiental**, los estudios realizados sobre el medio, revelaron una serie de afecciones o problemas que tienen como denominador común la estrecha relación entre el espacio y el planeamiento que se ha desarrollado en la zona en los últimos años, con numerosos planes parciales o unidades de actuación sin interconexión entre los mismos. De los impactos detectados en la fase de análisis se desprenden los diferentes problemas dominantes, que contribuyen al detrimento de la calidad ambiental de las unidades ambientales definidas, dando como resultado la siguiente clasificación:

- Unidades con dominio de problemática relacionada con las infraestructuras.
- Unidades con dominio de la problemática relacionada con la calidad estética de las edificaciones.
- Unidades con dominio de problemática relacionada con los espacios libres públicos.
- Unidades con dominio de problemática relacionada con el espacio no ocupado.
- Unidades con dominio de la problemática relacionada con la funcionalidad urbana y la accesibilidad.
- Unidades con dominio de la problemática relacionada con la contaminación ambiental.

Por su parte, el diagnóstico de la capacidad de uso se plantea desde un doble enfoque: en primer lugar, el establecimiento de la **calidad para la conservación** revela que: el 15,4% de la superficie del núcleo presenta una calidad para la conservación muy baja; el 41,8% tiene una valoración baja, el 21% una valoración media; el 15,1% una valoración alta; y, el 6,6% una valoración muy alta. Por su parte, del análisis de los distintos núcleos turísticos se desprenden

que: Maspalomas, presenta la mayor ocupación territorial con valores positivos; Playa del Inglés, se muestra como la zona con menor potencial para la conservación; y San Agustín, posee bajos valores de calidad para la conservación.

La capacidad de uso también se proyecta mediante un **diagnóstico de potencialidades**, o conjunto de elementos positivos que se detectan para el desarrollo turístico. Así, a partir de las unidades ambientales, se definen las siguientes potencialidades:

- Unidades con potencial para la mejora de la accesibilidad y funcionalidad.
- Unidades con potencial para la reconversión de usos y mejora de espacios libres públicos.
- Unidades con potencial para el aprovechamiento de recursos territoriales infrautilizados.
- Unidades con potencial para la mejora de tratamiento estético y gestión de residuos de áreas comerciales.

El diagnóstico ambiental anterior constituye una de las bases para plantear tres **alternativas** de ordenación en el espacio público, privado y para la movilidad, incluida la Alternativa 0, que supone la no intervención o ejecución del Plan de Modernización:

➤ **Alternativas de la estrategia en el espacio público**

➔ **Alternativa 0.**

Esta alternativa representa el estado existente del ámbito turístico Maspalomas Costa Canaria. En la actualidad, los elementos que configuran la trama urbana no son capaces de estructurarla de un modo eficiente, dejando patentes, entre otros, los principales problemas basados en la obsolescencia del espacio público, la falta de conectividad peatonal, la movilidad rodada o la escasez de dotaciones públicas y focos de actividad.

El esparcimiento en espacios libres públicos se realiza en áreas ajardinadas, parques públicos, zonas verdes y algunos espacios libres y áreas no tratadas. La mayoría de estos lugares se encuentran desconectados entre sí, sin llegar a organizar una estructura clara de referencia.

La actividad comercial y de ocio existente se desarrolla de manera puntual en torno a los centros comerciales existentes que se organizan en piezas aisladas dentro de la trama de la ciudad turística. La articulación de estos espacios es muy complicada debido a la falta de itinerarios organizados de manera eficiente y a las carencias de conexión en la movilidad rodada y peatonal.

En el litoral existe una serie de áreas de oportunidad anexas al Paseo Marítimo que no forman parte del recorrido, con lo que, este espacio de gran potencialidad se configura como un eje discontinuo y sin elementos de referencia y de actividad.

➔ Alternativa 1

Esta alternativa pretende solventar la problemática existente mediante el desarrollo de tres sistemas entrelazados: sistema verde, sistema costero y sistema de actividad. Esta organización tiene el objetivo de acoger y orientar a los visitantes dentro de la ciudad turística, configurando espacios interrelacionados con una propuesta de mejora de la calidad del entorno de la calle e implemento de la actividad en el espacio público. Los encuentros entre los sistemas conforman lugares especiales y representativos que se denominan nodos, los cuales, según su localización y escala, organizan la operatividad y funcionalidad de la red viaria y generan actividad, acogiendo dotaciones de pequeña escala para la calle y el espacio público.

El sistema verde vertebra la red de espacios libres de mayor entidad resolviendo de manera eficiente la conectividad de los mismos, reorganizando para ello una serie de calles a modo de avenidas, con un ambiente más doméstico y amable para el peatón y con un tratamiento similar al de los parques. El sistema verde está compuesto por un eje principal y ejes secundarios, cuyo objetivo es el acondicionamiento del espacio público, diseñado para ayudar a su identificación con el entorno natural cercano.

El sistema de actividad se plantea con una serie de actuaciones puntuales a modo de nuevas centralidades, que funcionan en red y activan áreas en desuso o infradotadas en torno a las zonas comerciales abiertas, centros comerciales o áreas de actividad. En estas áreas se integran el ámbito público y el privado que, por su posición estratégica y mezcla con otros usos de carácter público, requieren una intervención conjunta. La espina dorsal del sistema es la recualificación de la red de conexiones entre estas centralidades, fomentando los itinerarios, recorridos y los destinos, generando sinergias de actividad.

Finalmente, el sistema costero trata de resolver los problemas de conectividad entre la trama urbana y la costa, potenciando el carácter de la franja litoral como elemento de transición entre ambos ambientes, constituyéndose como zona de preferencia peatonal, donde se intensifica el contacto visual con el mar y los recorridos para el paseo. En este sistema se genera una red de conexiones en el frente litoral donde la principal línea estratégica es la incorporación del ambiente marino por su valor natural, potenciando la linealidad del borde costero e introduciendo los elementos de borde presentes. El paseo marítimo tiene una identidad propia y las vías perpendiculares de acceso y conexión con el mismo se convierten en elementos orientadores para facilitar la llegada a la costa.

➔ Alternativa 2

La alternativa 2 supone un modelo diferente, donde la problemática se resuelve organizando los mismos sistemas, pero utilizando otros elementos como referencia dentro del territorio.

El sistema verde crea un corredor desde San Agustín hasta Maspalomas, organizado con itinerarios diferentes a la Alternativa 1, con recorridos más sinuosos, lo que influye negativamente a la hora de la orientación del turista y en la jerarquización del viario, además de ser menos eficiente desde el punto de vista de la conectividad. Incluso en algún tramo aislado no permite acoger todos los elementos necesarios para recrear el ambiente de eje verde principal. La red mantiene el aspecto positivo en cuanto a la adecuación del mobiliario y del pavimento o la continuidad de los espacios libres, además de agregar a la propuesta espacios periféricos degradados o en desuso. El sistema verde secundario es el elemento que comunica el eje verde principal con los otros dos sistemas, actividad y costero, ejerciendo de ayuda y guía a los itinerarios hacia el paseo, los accesos a la playa o centros comerciales.

Por su parte, en esta alternativa el sistema de actividad, a diferencia de la Alternativa 1 basada en anillos, se caracteriza por configurar vías comerciales o de actividad. Se parte de los ejes principales donde se localizan los centros de actividad que tienen la capacidad de formar centralidades por sí mismos con sus ampliaciones, mejoras o modernización. La diferencia de esta alternativa es que no soluciona la desconexión de los centros comerciales y además no tiene en cuenta los elementos de borde que pueden apoyar el sistema de actividad con incorporación de usos o dotaciones públicas.

Finalmente, el sistema costero propone que el paseo marítimo sea continuo en todo el recorrido desde Bahía Feliz a Meloneras, incorporando mejores conexiones y accesos a la costa. Los accesos verticales se resuelven con medios manuales o mecánicos.

➤ **Alternativas de la estrategia en el espacio privado**

➤ **Alternativa 0**

La Alternativa 0 corresponde al estado actual del núcleo turístico de San Bartolomé de Tirajana, comprendido entre Bahía Feliz y Meloneras, cuya forma de crecimiento ha sido resultado de una sucesión de planes de ordenación.

Esta alternativa supone mantener un modelo de crecimiento contiguo, donde las posibilidades de renovación son mínimas debido a la falta de incentivos y a la rigidez de la normativa vigente, en cuanto a interpretación de los parámetros urbanísticos.

➤ **Alternativa 1**

Esta alternativa apuesta por un uso eficiente del suelo mediante el incremento parcial de la densidad bruta, partiendo de las densidades actuales y sus características morfológicas. Esto, que en un principio pudiera suponer un incremento de la capacidad de alojamiento, se traduce en dar la posibilidad a los establecimientos de alojamiento actuales, de adaptarse a los estándares de

calidad y poder recualificarse con el objeto de aumentar la categoría. Por tanto, con esta propuesta se plantea la estrategia de incorporar en los incentivos de la rehabilitación el incremento parcial de la edificabilidad, que ampara la generación de mayor oferta complementaria.

Se concreta en las siguientes propuestas:

- Integración de alturas en establecimientos de alojamiento turístico en los tres ejes principales: se trata de permitir el incremento de una planta, pudiéndose alcanzar un máximo de 9 plantas en la GC-500, en su recorrido por Playa del Inglés, así como de hasta 6 plantas en la Avenida Tirajana y Avenida de los Alféreces Provisionales. Esto permitiría obtener una nueva imagen urbana con elementos que unifiquen el espacio, conjugando funciones diferentes según la altura y reforzando el carácter de elementos estructurantes de estos ejes.
- Integración de alturas; tratamientos de bordes sobre la zona de actividad: se establecen unos ámbitos en torno a las zonas de actividad en los cuales las alturas se integran, pudiéndose incrementar 1 planta, hasta un máximo de 5 plantas, donde fuere necesario y posibilitando el escalonamiento controlado de la sección de la calle, que minimice el salto cuantitativo de un lado de la acera con la de enfrente. Esto además se implementa con la posibilidad de los centros comerciales podrán incrementar su altura en una planta.
- Conservación de alturas en contacto con los bordes naturales: se pretende conservar y potenciar los valores paisajísticos del ámbito de ordenación, conservando las alturas en los bordes naturales (borde litoral, laderas, dunas, etc.) y mejorando la imagen edificatoria.
- Elementos de referencia a efectos de posibilitar edificaciones singulares: esta propuesta se apoya en los nodos de actividad, pertenecientes a las intervenciones públicas, que se utilizan como referentes espaciales para la localización de edificaciones singulares, con el fin de establecer criterios que hagan que estos edificios sean elementos significativos.

➔ Alternativa 2

Esta alternativa apuesta por un uso eficiente del suelo mediante el incremento homogéneo de la densidad bruta, sin diferenciar entre las diferentes tipologías edificatorias. Se concreta en la siguiente propuesta:

- Aumento de alturas: se propone aumentar una planta en todo el ámbito con el objeto de posibilitar la rehabilitación aumentando la edificación y la altura, inclusive las zonas en contacto con el borde costero. Con esta propuesta se pretende que cada establecimiento se reordene internamente liberando ocupación en el entorno de las zonas comunes y densificando en los linderos que den a viales, con el fin de liberar mayor espacio libre.

➤ Alternativas de la estrategia para la movilidad

➔ **Alternativa 0**

La Alternativa 0 respecto a la estrategia para la movilidad mantiene la jerarquización actual, proporcionando al vehículo privado la soberanía frente al peatón. De esta forma la actual carretera GC-500 ejerce de vía de servicio de la autopista GC-1, con un diseño funcional de elemento repartidor interurbano entre los distintos núcleos turísticos de San Bartolomé de Tirajana.

➔ **Alternativa 1**

En esta alternativa viaria se propone una recomposición morfológica y de diseño, mediante intervenciones en la red interior, que jerarquice y tematice los elementos, avenidas, calles e intersecciones, por sus propios contenidos específicos, tratando de orientar a los usuarios tanto motorizados como a pie, dando prioridad al peatón y medios de transporte alternativos, frente al vehículo privado.

➔ **Alternativa 2**

Se propone una intervención mediante la jerarquización de vías, dando prioridad al peatón y al ciclista, frente al tráfico motorizado. De esta forma la propuesta va orientada a limitar la oferta de aparcamiento, con el fin de reducir la necesidad de la circulación con el vehículo privado por los núcleos turísticos.

Tales alternativas fueron evaluadas comparativamente desde un triple enfoque: ambiental, socioeconómico y urbanístico. Este análisis determinó las siguientes conclusiones:

- a. En función de las intervenciones propuestas para el espacio público, la Alternativa 1 se considera como “adecuada”, frente a la Alternativa 2 y la Alternativa 0, consideradas como “algo adecuada” y “poco adecuada”, respectivamente.
- b. Por su parte, en función de las intervenciones propuestas para el espacio privado, la Alternativa 1 se considera como “adecuada”, frente a la Alternativa 2, que se presenta como “algo adecuada” y la Alternativa 0, considerada como “poco adecuada”. Por tanto, se aprecia como las categorías de adecuación final de cada alternativa considerada para el espacio privado, resultan similares a los de las evaluadas para el espacio público.
- c. Finalmente, en función de las intervenciones propuestas para la movilidad, la Alternativa 1 se considera como “adecuada”, frente a la Alternativa 2, que se presenta como “algo adecuada” y la Alternativa 0, considerada como “nada adecuada”. Por tanto, es en relación con la movilidad cuando la Alternativa 0 se






muestra como la más alejada de la realidad territorial, dado que alcanza el valor de menor adecuación entre las tres dimensiones consideradas.

Por tanto, la combinación finalista de los valores parciales obtenidos, permite discriminar de manera clara y precisa a la Alternativa 1 como la idónea para ser adoptada como modelo de intervención del Plan de Modernización, al alcanzar una valoración de “adecuada”, que resulta más alta que la “algo adecuada” de la Alternativa 2 y la “poco adecuada” de la Alternativa 0.

En conclusión, se puede argumentar que el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental ha abordado una exhaustiva evaluación comparativa de las diferentes alternativas consideradas, desde un enfoque multidisciplinar, que pretende superar las meras concepciones ambientales para asumir una sostenibilidad integral, en aras de escoger el modelo de intervención que más se ajusta a la problemática y potencialidad territorial, de la zona urbano-turística de Maspalomas Costa Canaria.

La selección de la Alternativa 1 como modelo de intervenciones a desarrollar por el Plan de Modernización, pone las bases para abordar los **probables efectos significativos sobre el medio ambiente** que el mismo pudiera generar. Sin embargo, esta cuestión viene muy matizada por la propia naturaleza urbana de la mayor parte del ámbito de actuación, tratándose de un espacio ya fuertemente transformado.

Por tanto, en el Informe de Sostenibilidad Ambiental se aborda un exhaustivo procedimiento de evaluación ambiental, considerando específicamente las intervenciones propuestas en el espacio público y privado; pudiéndose concretar el signo y valor del impacto obtenido para las mismas tal como sigue:

-  Positivo
-  Negativo y nada significativo
-  Negativo y poco significativo
-  Negativo y significativo
-  Negativo y muy significativo

➤ Intervenciones propuestas en espacio privado

Intervención	Valor numérico	Signo	Categoría
01. Apartamentos Carmen (Hotel Asgard)	2,60	Negativo	Significativo
02. Apartamentos Santa Mónica	0,11	Negativo	Nada significativo
03. Centro Comercial y de Ocio Baobab	1,63	Negativo	Poco significativo
04. Kioskos comerciales en Meloneras	0,78	Positivo	muy significativo
05. Hotel Barceló Margaritas	1,32	Negativo	Poco significativo
06. Parque Temático Multiaventura	1,47	Negativo	Poco significativo
07. Centro Comercial Parcela 1 Lote 72. Ampliación Playa del Inglés	1,24	Negativo	Nada significativo
08. Centro de Alto Rendimiento del Motor de Tarajalillo	1,47	Negativo	Poco significativo
09. Complejo Colorado Golf	0,39	Negativo	Nada significativo
10. Parque Temático Wake Park Feliz	2,96	Negativo	Significativo
11. Apartamentos Con-Mar	0,11	Negativo	Nada significativo
12. Apartamentos El Palmar	0,83	Negativo	Nada significativo
13. Centro Comercial Faro II y parcela CC1	2,78	Negativo	Significativo
14. Ocean Park	1,61	Negativo	Poco significativo
15. Apartamentos Tenesoya	1	Negativo	Nada significativo
16. Centro Comercial Oasis	1,79	Negativo	Poco significativo

➤ Intervenciones propuestas en espacio público

Intervención	Valor numérico	Signo	Categoría
SV-01 / de SV-01.1 a SV-01.3. Adecuación paisajística del nudo de acceso por La Maleza y creación de Espacios Libres ligados a la GC-500	0,59	positivo	muy significativo
SV-02 / de SV-02.1 a SV-02.3. Adecuación ambiental y paisajística de Barranco de Joseíto	0,18	positivo	muy significativo
SV-03. Adecuación paisajística del entorno del Barranco de Maspalomas	0,27	negativo	nada significativo
SV-04 / SV-04.1 a SV-04.3. Espacios Libres tratados asociados al sistema verde. Mirador de la ladera 1	0,28	positivo	muy significativo
SV-05 / SV-05.1. Avenida de Alféreces Provisionales	0,00	positivo	muy significativo
SV-06 / de SV-06.1 a SV-06.3. Avenida Touroperador Tui (tramo Avenida Touroperador Alejandro del Castillo-Touroperador Luxair)	0,00	positivo	muy significativo
SV-07. Viario anexo al Barranco de Maspalomas	0,00	positivo	muy significativo
SV-08 / de SV-08.1 a SV-08.4. Avenida de Estados Unidos	0,00	positivo	muy significativo
SV-09 / de SV-09.1 a SV-09.3. Avenida Touroperador Neckermann	0,00	positivo	muy significativo
SA-01. Nudo. Rotonda Avenida Tirajana - GC500	0,78	negativo	nada significativo
SA-02 / de SA-02.2 a SA-02.18. Nudo. Rotonda Avenida de Tirajana – Avenida Alféreces Provisionales	0,77	negativo	nada significativo
SA-03 GC-500	0,00	positivo	muy significativo
SA-04 / de SA-04.1 a SA-04.2. Avenida de Tirajana	0,00	positivo	muy significativo
SA-05 Avenida de Italia	0,00	positivo	muy significativo

Intervención	Valor numérico	Signo	Categoría
SA-06 / de SA-06.1 a SA-06.12. Avenida de Alemania	0,00	positivo	muy significativo
SA-07. Parking - Ocio Faro de Maspalomas	1,34	negativo	poco significativo
SC-01 Mirador de las Dunas	0,37	positivo	muy significativo
SC-02 / de SC-02.1 a SC-02.12. Miradores del Paseo Marítimo	0,22	negativo	nada significativo
SC-03 / de SC-03.1 a SC-03.23. Elemento de sombra a la altura del hotel Beverly Park	0,22	negativo	nada significativo
SC-04. Acceso a costa. Ascensor Anexo II	1,29	negativo	poco significativo
SC-05 / de SC-05.1 a SC-05.6. Áreas de oportunidad. Aparcamiento en Avenida de Bonn. Parking subterráneo	0,17	negativo	nada significativo
SC-07. Adecuación Anexo II. Paseo Marítimo	0,20	positivo	muy significativo
SC-08. Adecuación Anexo II. Aparcamiento	0,00	positivo	muy significativo
SC-09. Contacto Avenida Alféreces Provisionales - Paseo Marítimo	0,06	positivo	muy significativo
SC-10 / de SC-10.1 a SC-10.21. Calle Las Retamas	0,11	positivo	muy significativo

En relación con lo anterior, la determinación de la probabilidad de impacto ambiental precisa de la adopción de una serie de **medidas correctoras**, necesarias para prevenir o minimizar los posibles efectos derivados del mismo. Muchos de los impactos esperados pueden minimizarse, en gran medida, con un diseño adecuado de las actuaciones previstas y, ocasionalmente, por la aplicación de medidas de prevención y protección durante la fase de construcción de las obras que se desarrollen.

En este sentido, es preciso matizar que las intervenciones propuestas, en espacio público y privado, que han resultado con un impacto de signo positivo o de signo negativo, pero de valor “nada significativo”, no precisan de medidas correctoras específicas, siendo suficiente la adopción de las genéricas, recogidas en el apartado correspondiente del Informe de Sostenibilidad Ambiental, que les sean de aplicación. Sin embargo, aquellas actuaciones que han resultado con un impacto negativo de valor “poco significativo” o “significativo”, sí que requieren de medidas correctoras específicas, que quedan suficientemente recogidas en las fichas de evaluación de cada propuesta de intervención.

Además, el Informe de Sostenibilidad Ambiental incorpora un amplio glosario de medidas y buenas prácticas ambientales, encaminadas a la atenuación o eliminación de la posible incidencia ambiental que, sobre los recursos del medio, pudieran generar las propuestas y obras de ejecución del Plan de Modernización.

Finalmente, el futuro desarrollo del Plan de Modernización también requiere de **medidas de seguimiento**, para identificar los efectos adversos que se puedan generar y permitir adoptar las soluciones adecuadas para evitarlos. Así, se han valorado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental los siguientes indicadores ambientales a considerar en el plan de seguimiento:

➤ Indicadores sobre objetivos ambientales

- 01: Nivel de cumplimiento de los objetivos ambientales del Plan.

➤ Indicadores sobre el espacio urbano-turístico

- 02: Ratio de superficie antropizada en el ámbito de actuación.
- 03: Ratio de espacios libres y zonas verdes públicas.
- 04: Ratio de zonas verdes privadas en relación con el total del espacio antropizado.
- 05: Ratio de espacios abiertos en relación con infraestructura viaria.

➤ Indicadores sobre el producto turístico

- 06: Establecimientos turísticos alojativos con sistema de calidad ambiental certificado.

- 07: Establecimientos turísticos no alojativos con sistema de calidad ambiental certificado.

⇒ Indicadores sobre población

- 08: Densidad de población.
- 09: Ratio de espacios libres por habitantes.
- 10: Proximidad de espacios libres y zonas verdes.
- 11: Ratio de desplazamientos en transporte público.

⇒ Indicadores sobre medio ambiente

- 12: Superficie antropizada dentro de Espacios Naturales Protegidos.
- 13: Calidad del aire.
- 14: Calidad sonora.

⇒ Indicadores del Documento de Referencia

- 15: Superficie de suelo transformada por las determinaciones del PMMICT.
- 16: Superficie de áreas restauradas respecto al total de áreas degradadas.
- 17: Superficie en m² destinada a nuevas zonas verdes.
- 18: Inversiones destinadas al mantenimiento de zonas verdes.
- 19: Presupuesto destinado a obras de infraestructuras destinadas a la disminución de riesgos.
- 20: Presupuesto destinado a regeneración y conservación de los ecosistemas de alto valor.
- 21: Incremento en la demanda total de agua.
- 22: Valor absoluto del agua potabilizada, y relativa con respecto al agua facturada.
- 23: Volumen de agua depurada reutilizada.
- 24: Consumo anual de energía eléctrica.
- 25: Residuos recogidos.
- 26: Número de puntos de recogida de residuos.
- 27: Porcentaje de población expuesta a niveles sonoros superiores a los establecidos en la legislación vigente.
- 28: Número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación.

- 29: Nuevas infraestructuras de transporte.
- 30: Itinerarios peatonales
- 31: Itinerarios para ciclistas.
- 32: Accesos a playas recuperados.
- 33: Incremento en la población turística equivalente en relación con la población residente.
- 34: Longitud de costa con paisaje de alta naturalidad afectada.
- 35: Número y superficie de espacios con funciones sociales y culturales.
- 36: Número de elementos culturales conservados o restaurados.
- 37: Número de elementos costeros recuperados, conservados o restaurados ambientalmente.

10. informe sobre la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del planeamiento

10.1 Estimación y comparación del coste económico y la viabilidad de las alternativas propuestas (apartado 5.1), teniendo en cuenta las posibilidades financieras y tecnológicas disponibles

La realización de un análisis de viabilidad económica de una alternativa implica, por un lado una estimación de los costes derivados de la ejecución de las actuaciones propuestas y por otro lado la realización de las estimaciones de financiación disponibles para cubrir el coste de las mismas. Junto a ello es fundamental partir de la programación, horizonte temporal de ejecución de las actuaciones en función del orden de prioridades en su ejecución, que marcará las necesidades de financiación en función de las inversiones programadas. Estas intervenciones se pueden atrasar o adelantar, siempre cumpliendo con los objetivos del modelo propuesto, en función de las disponibilidades de financiación existentes. En las alternativas propuestas no se ha establecido un horizonte temporal en años sino en función de las prioridades de las intervenciones: corto, medio y largo plazo.

Por el nivel de detalle, de las actuaciones que conforman las alternativas propuestas en el presente Plan de Modernización, se procederá a realizar una aproximación a la viabilidad de las mismas sin entrar en cuantificaciones monetarias, esto es, se analizará la dimensión de inversiones necesaria y la disponibilidad financiera para hacer frente a las mismas.

Las alternativas se estructuran a través de tres estrategias:

- Estrategia en el espacio público y de movilidad: se han unificado porque la estrategia del espacio público incluye la propuesta de movilidad. Se trata de propuestas de actuación en infraestructuras, dotaciones y equipamientos públicos que implicarán unas inversiones y ocasionarán un coste para las arcas públicas. Implicarían gastos.

- Estrategia en el espacio privado: las propuestas se centran en actuaciones privadas, ya sean sobre establecimientos de alojamiento o sobre actividades de oferta turística complementaria. Estas actuaciones deberán ser sufragadas por los actores privados y tendrán que aportar, en dinero, un 15% del aprovechamiento lucrativo derivado del incremento de valor, por los proyectos de rehabilitación y/o renovación. Por lo que parte de estas actuaciones pasarán a ser ingresos para las arcas públicas. Implicarían ingresos.

Dentro de las posibilidades financieras para sufragar los costes de las actuaciones públicas existen además otros fondos además de las aportaciones privadas por plusvalías. Estas fuentes de financiación se han expuesto en el documento del presente Plan de Modernización en el Tomo denominado “Estudio Económico”, se trata de ayudas, subvenciones, préstamos... a las que

pueden acceder las Administraciones públicas para sufragar actuaciones sobre infraestructuras, dotaciones, equipamientos, etc. en los núcleos turísticos.

Se procede a continuación a realizar una aproximación a la viabilidad de las alternativas propuestas, recordando que no se puede estimar en euros debido al nivel de detalle de las mismas.

- Viabilidad de la Alternativa 0: La Alternativa 0 o alternativa no intervencionista propone unas estrategias continuistas con el modelo actual esto es:

- Estrategia en el espacio público y movilidad: continuar con la actual estructura de la trama urbana y de accesibilidad, incorpora actuaciones derivadas de instrumentos de ordenación territorial como por ejemplo el tren, la propuesta es de mantenimiento, conservación y mejora puntual de la trama junto al resto de las actuaciones del espacio público. Existen por lo tanto inversiones en mantenimiento, conservación y mejoras puntuales en las infraestructuras, equipamientos y dotaciones públicas.

- Estrategia en el espacio privado: es igualmente continuar en la situación actual, esto conlleva a que no se puedan aplicar los incentivos a la renovación y/o rehabilitación de establecimientos de alojamiento ni de actividad turística complementaria, no existirá la posibilidad de nuevos proyectos porque no tendrán cobertura legal para ello. No existen fuentes de financiación privada por plusvalías para hacer frente al coste de las actuaciones públicas.

La viabilidad de la Alternativa 0 se ve supeditada a la existencia y disponibilidad de financiación pública para la asunción del coste de las intervenciones públicas previstas. En esta alternativa no existe disponibilidad de financiación privada proveniente de plusvalías, porque no se pueden desarrollar proyectos de renovación y/o rehabilitación al no existir amparo legislativo en el Plan General de Ordenación. Por lo tanto en función de las disponibilidades de financiación pública, subvenciones, ayudas, préstamos,...se deberán ir programando las necesidades de inversión.

- Viabilidad de la Alternativa 1: La Alternativa 1 o modelo de intervención seleccionado se proponen las siguientes estrategias:

- Estrategia en el espacio público y movilidad: se propone una estrategia basada en la reorganización y estructura en tres grandes sistemas (actividad, verde y costero) apoyado en un nuevo diseño de la trama urbana. En el sistema de actividad: crear sistemas en torno a los centros comerciales y de estos con las zonas comerciales abiertas, a su vez interconexiones con el resto de los sistemas de actividad; la propuesta en el sistema verde es crear una red de esparcimiento en torno al boulevard de la GC-500 salpicado de espacios libres estanciales y miradores que apoyen a la red; la propuesta del sistema costero es la creación de accesos a la playa, paseo costero continuo y miradores; la propuesta de movilidad es la reducción del automóvil, ampliación

de peatonales y carril bici. Se asumen al igual que en la alternativa anterior propuestas de actuación pública derivadas de otros instrumentos territoriales como por ejemplo el tren.

Esta alternativa se caracteriza por un elevado nivel de actuaciones públicas que implicarán una inversión o coste importante y por ello un elevado grado de financiación.

- Estrategia en el espacio privado: la propuesta en el espacio privado es la de permitir incrementos de altura, tanto para establecimientos de alojamiento como para actividad turística complementaria, en determinadas áreas del ámbito de estudio. Se permite una planta más en las vías más importantes, otra planta más en los sistemas de actividad y en edificios singulares y, está prohibido en la franja costera y en el resto del ámbito. Con ello se consigue que puedan acceder a proyectos de rehabilitación y/o renovación cualquier establecimiento de alojamiento y de oferta complementaria del ámbito del plan, y que, para los que se ubiquen en las áreas mencionadas se les permitirá un plus al permitirle subir una planta. Aproximadamente entre un 5% - 10% de la planta de alojamiento podrá acceder a ese plus por encontrarse en esas áreas lo que implicará unos ingresos por plusvalías para la administración pública para poder hacer frente a las inversiones previstas en el espacio público.

La viabilidad de la Alternativa 1 se justifica por la disponibilidad de financiación privada para poder hacer frente a las necesidades de inversión pública, en condiciones normales todos los establecimientos y aproximadamente un 5%-10% con condiciones beneficiosas, porque pueden subir una planta, dispone además de posibilidades de acceder a financiación pública a través de ayudas, subvenciones, préstamos, etc. En esta alternativa se ha realizado una programación de las actuaciones públicas en función de la disponibilidad de financiación privada, a medida que se disponga de mayor capital se irán incorporando nuevas actuaciones públicas. Por lo que la viabilidad, a través de la programación de las actuaciones, estaría garantizada, y se podría ampliar en base a la disponibilidad de financiación pública para hacer frente a las inversiones.

- Viabilidad de la Alternativa 2: La Alternativa 2 propuesta se fundamenta en las siguientes estrategias:

- Estrategia en el espacio público y movilidad: es muy similar a la Alternativa 1 pero propone un sistema verde y el bullevar con más recovecos ya que evita las posibles expropiaciones. Plantea un sistema de actividad no interconectado y un sistema costero que abarca en mayor medida a todo el litoral. Estas actuaciones implican un coste menor que la alternativa 1, no incorpora suelo para el que sea necesario realizar expropiaciones pero como resultado se obtiene unas vías más sinuosos y menos efectivas que en la otra alternativa; el coste del paseo marítimo sin embargo es más alto y con un coste ambiental también mayor, ya que bordea la reserva especial de la dunas.

- Estrategia en el espacio privado: esta alternativa propone que se pueda incrementar una planta para los establecimientos de alojamiento y de actividad complementaria en todo el ámbito, no

discrimina por áreas. Es importante, desde el punto de vista socioeconómico, el coste que tendrá el incremento de altura en el borde costero ya que, el producto turístico por excelencia que vende el destino Maspalomas Costa Canarias es el de “sol y playa”. Con esta estrategia el 100% de los establecimientos de alojamiento del ámbito podrán acceder a proyectos de renovación y/o rehabilitación independientemente de dónde se ubiquen. Esto provocará que los futuros ingresos por plusvalías pudieran ser muy altos.

La viabilidad de la alternativa 2 se justifica porque existe una elevada probabilidad de que exista financiación privada para hacer frente a las actuaciones públicas ya que, las condiciones de la alternativa hacen factible la renovación en condiciones ventajosas para el 100% de los establecimientos de alojamiento existentes en el ámbito; sin embargo existe un coste ambiental no contemplada en las anteriores alternativas y que provocaría un deterioro, y por ende, una pérdida de ingresos a largo plazo. Al igual que en la alternativa anterior la programación de las intervenciones dependerá de las vías de financiación privada disponibles, pero se podrá adelantar o retrasar las actuaciones públicas en función de la disponibilidad de financiación pública.

10.2 Estimación y comparación del costo de aplicación de las medidas correctoras propuestas (apartado 7)

Las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del planeamiento, desarrolladas en el apartado 7 del presente documento han sido desarrolladas de forma genérica y sin llegar al nivel de detalle suficiente y propio para poder realizar un análisis económico de las mismas.

En base a lo anterior, el presente documento no incluye su análisis económico o estimación del coste de ejecución de las mismas por no ser susceptibles de valoración, para lo que sería necesario un mayor nivel de detalle y desarrollo de las mismas.

11. Planos y Fichas

11.1 Planos de Información, Diagnóstico y Alternativas

El presente Informe de Sostenibilidad Ambiental incorpora como documentación gráfica propia los siguientes planos relativos a las **alternativas** propuestas:

- A-01-01 Estrategia en espacio público. Alternativa 0.
- A-01-02 Estrategia en espacio público. Alternativa 1.
- A-01-03 Estrategia en espacio público. Alternativa 2.
- A-02-01 Estrategia en espacio privado. Alternativa 0.
- A-02-02 Estrategia en espacio privado. Alternativa 1.
- A-02-03 Estrategia en espacio privado. Alternativa 2.
- A-03-01 Estrategia de movilidad. Alternativa 0.
- A-03-02 Estrategia de movilidad. Alternativa 1.
- A-03-03 Estrategia de movilidad. Alternativa 2.

Además de los anteriores, también deben considerarse como parte integrante de la documentación gráfica del Informe de Sostenibilidad Ambiental, la planimetría de información y diagnóstico ambiental del Plan:

➔ Planos de información ambiental

- I-03-01 Topográfico e hipsométrico
- I-03-02 Clinométrico
- I-03-03 Geológico. Áreas de interés
- I-03-04 Geomorfológico. Áreas de interés
- I-03-05 Vegetación en calles y espacios libres públicos. Áreas de interés florístico y faunístico
- I-03-06 Calidad visual del paisaje

- I-03-07 Patrimonio cultural
- I-03-08 Riesgos
- I-03-09 Impactos ambientales
- ➔ Planos de diagnóstico ambiental
 - D-01-01 Unidades ambientales
 - D-01-02 Problemática ambiental
 - D-01-03 Calidad para la conservación
 - D-01-04 Limitaciones de uso
 - D-01-05 Potencialidades

11.2 Fichero de análisis individual de las actuaciones, públicas o privadas, contenidas en el Plan de Modernización

La valoración de los probables efectos ambientales significativos de las intervenciones propuestas por el Plan de Modernización, se recogen en el fichero presentado en el Anexo del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental: *Fichas de evaluación ambiental de las intervenciones*.

12. Administraciones públicas que deben ser consultadas

1. Administración General del Estado.

- Se consultará según la competencia afectada.

2. Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias:

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

3. Administración Insular:

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

4. Administración Local:

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

5. Público interesado