

Dña [REDACTED] ,
con DNI nº [REDACTED], en nombre propio y como vicepresidenta de la
Asociación Afectados por la Ley Turística, con domicilio, a efectos de
notificaciones, en la calle [REDACTED] de Las Palmas de
Gran Canaria, ante ese órgano administrativo comparece y, como mejor
proceda en derecho, a medio del presente escrito, **EXPONE:**

Que, conforme a lo prevenido en el ANUNCIO de 17 de julio de 2017,
publicado en el B.O.C. 143, de 26 de julio de 2017, por el que se somete a
información pública la aprobación del documento de la Adaptación del Plan
Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO/GC) a las Directrices de
Ordenación General y a las Directrices de Ordenación del Turismo de
Canarias, aprobado inicialmente, incluido el Informe de Sostenibilidad
Ambiental (ISA), subsanado, con las correcciones sustanciales derivadas de
los trámites de Información Pública y Consulta a las Administraciones Públicas,
a medio del presente escrito viene a formular alegaciones a dicha aprobación
inicial sobre la base de los siguientes

MOTIVOS

Primero.- El Plan no contempla la situación legal de compatibilidad de los
usos residenciales en la zona turístico litoral del Sur.

En concreto, lo prevenido en la disposición transitoria séptima de la Ley
2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias,
introducida por la disposición final quinta de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del
Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias:

*"Los usos residenciales ya existentes el 1 de enero de 2017 en parcelas calificadas de uso turístico en el momento en que la ordenación urbanística haya ejecutado la especialización de usos en las zonas turísticas a que se refiere el artículo 25 de esta ley, **se consideran compatibles**, quedando en situación legal de consolidación, sin que sea aplicable la declaración de incumplimiento del uso efectivo en aplicación del supuesto de cambio de uso no autorizado al que se refiere la legislación turística".*

Esta disposición transitoria obliga al planificador a contemplar la situación de los usos residenciales existentes, a darle entidad y cobertura, a protegerlos y a integrarlos en la ordenación que disponga de modo que tanto la situación de preexistencia residencial, como de su compatibilidad legal futura, queden absolutamente preservadas.

Este mandato implícito obliga a que, en cumplimiento de lo prevenido en la Ley, todos los instrumentos de ordenación territorial sean coherentes con esa situación sin que sea posible, en el ejercicio de la potestad de planificación el obviar o contradecir aquella disposición.

Y como quiera que el Plan Insular establece, en cuanto instrumento de ordenación general, y en virtud del principio de jerarquía, el marco que desarrollarán los instrumentos de ordenación urbanística, debe necesariamente contemplar la existencia efectiva de los usos residenciales existentes el 1 de enero de 2017.

Y resulta que ni en el diagnóstico de este Plan Insular adaptado, ni en los documentos de información, ni en los estudios anexos, ni, por supuesto, en la ordenación aparece referencia alguna a esos usos residenciales legales, existentes y de obligada protección.

No se entendería entonces que el Parlamento de Canarias decidiera, en el marco de aprobación de otra Ley, introducir la disposición transitoria citada para dar respuesta urgente a una situación comprometida y votarla por unanimidad.

Segundo.- Es un error que el Plan Insular, en su proceso de adaptación a las Directrices de ordenación general y del turismo, remita al PTEOTI haciendo suyas la información, el diagnóstico y la ordenación de ese Plan.

Primero, por mala técnica. Aunque sea legal, el Plan Insular es el marco de oportunidad al que deben ajustarse los Planes Territoriales. Y es esencial a cada Plan Insular el diseño completo del modelo turístico de modo que de su lectura se reconozca su identidad por cualquier ciudadano que es, en definitiva, el destinatario del mismo.

Segundo, porque el modelo del PTEOTI-GC está desfasado. Es anacrónico ya que parte de una situación que se ha alterado irremediamente desde su aprobación. Es decir, las bases sobre las que se asienta son ahora distintas: número de pernoctaciones, empleo del sector, Sentencia del Tribunal Constitucional 209/2015, de 8 de octubre de 2015, convenios derivados de los Planes de modernización, supuestos de suspensión del planeamiento, ex art. 47 de la L.O.T.R.E.N.C., para nueva edificación, aparición de la modalidad de alquiler vacacional, aprobación de un equipamiento complementario de una magnitud extraordinaria, Siam Park, y diversas sentencias de las Salas de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia con ocasión de la anulación del PTP-8, del PMM de Playa de Mogán, del PMM de Maspalomas Costa Canaria y de la parcial del Decreto 113/2015 sobre alquiler vacacional.

Tercero, porque el PTEOTI-GC está cuestionado judicialmente, Procedimiento Ordinario 72/2014, de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ de Canarias, y de, acordarse su nulidad, quedaría el Plan Insular huérfano de cualquier ordenación respecto al modelo turístico.

Tercero.- La especialización del suelo es un error.

Aunque se puede oponer la discrecionalidad, dentro de un marco legal dado, en el diseño del modelo turístico insular, no es menos cierto que esa discrecionalidad tiene como primer límite el dar cabida a los usos residenciales legales. Así que las medidas disuasorias, las prohibiciones y la privación de las facultades patrimonializadas por los propietarios deben ceder en favor de la absoluta compatibilidad en la misma parcela, en la misma pieza y en la misma zona, Ley 2/2013, disposición transitoria séptima.

Por esa razón, todo el modelo es cuestionable ya que es obligación del planificador insular exponer esta actual situación legal de coexistencia y proponer la ordenación que interese a la generalidad dando cobertura a los usos residenciales. Y de la lectura de este P.I.O. resulta claro que la estrategia de especialización de usos contraviene la previsión legal mediante normas y recomendaciones como estas:

"En ningún caso se admitirá la coexistencia del Uso Turístico con el Residencial Permanente, ni con el de Alojamiento Temporal no Turístico, en una misma parcela". "Los ayuntamientos establecerán regímenes de limitación del estacionamiento en las vías públicas de las piezas mixtas a que se refiere este artículo de forma que se disuada su uso habitual por parte de residentes bien mediante el establecimiento de un sistema de pago, bien por cualquier otra medida efectiva". "No se admitirá la reconversión a uso Residencial, ni Temporal no Turístico, de las parcelas con uso Turístico efectivo existentes en el Área".

Pero además, si fuera posible la especialización, que ya no lo es, no contiene el Plan ninguna previsión sobre los derechos afectados, sobre el cálculo de las indemnizaciones por las privaciones que propone y qué administración debe pagarlas, o como lo dice el TSJ:

*"La cuestión que cabe plantearse es cual sea la consecuencia de tal cambio de usos en parcelas que ya están construidas y destinadas a uno de tales usos y sobre la situación de consolidación o fuera de ordenación en que quede, ex artº 44 Bis del TR 1/2000, **con las posibles compensaciones a que ello pueda dar lugar**".*

Cuarto.- La especialización de usos es un error porque no responde a ninguna problemática real y, por tanto, no persigue el interés general, ni es la alternativa de ordenación menos gravosa, ni la que menos afectación tenga sobre los derechos ya consolidados.

La justificación siguiente es absolutamente ficticia:

*"Uno de los problemas en las zonas turísticas canarias es la convivencia, ***muchas veces anárquica***, de los usos residencial y turístico en zonas mixtas, situación en general indeseable para ambos usos. En el caso del residencial porque carece de las dotaciones y servicios que requiere y en el caso del turístico, porque se ve degradado por la pérdida también de servicios propios de zonas turísticas que lleva en muchos casos a que los complejos sean parcialmente residenciales.*

*El ordenamiento actual y en especial **el espíritu del PIO-GC** señala una tendencia a proteger del uso residencial permanente todo aquel suelo susceptible de tener un "valor turístico" por su entorno, localización, clima y accesibilidad, penalizando de manera clara el uso residencial permanente en estos lugares.*

Pero lo cierto es que, a pesar de los deseos expresados en la normativa, la situación es muy distinta tanto en la actualidad como en la perspectiva a medio plazo".

Sin embargo, la convivencia de usos no ha generado ninguna problemática, ni desde el punto de vista social, ni desde el punto de vista urbanístico.

Al contrario, ha permitido que la comunidad local aporte sus valores y señas de identidad en la cotidianeidad proporcionando valor añadido a un producto que se vende estandarizado y empaquetado (paquetizado). La interacción entre ciudadanos de distintos entornos con los grancanarios es una seña de identidad cultural muy apreciada por quienes visitan Gran Canaria. No genera tal convivencia ni problemas de orden público, ni de pérdida de valor del producto, ni degrada el entorno. Es todo lo contrario.

Desde el punto de vista urbanístico, también es irreal la afirmación. De hecho, en San Bartolomé de Tirajana el suelo para el tanatorio municipal, para el Centro de Salud, para la ciudad deportiva y para el parque urbano se obtiene de las cesiones de un sector turístico (Sector IV de Campo Internacional). Por otra parte, la demanda de dotaciones por los residentes sencillamente no existe, es una invención.

Es aún más sangrante la afirmación de que la convivencia de usos en el ámbito turístico provoca la pérdida de servicios propios de zonas turísticas. ¿Cuáles son?. Ejemplo: En la Urbanización de Playa del Inglés ¿donde están las parcelas dotacionales o las de cesión?, monetarizadas. Ejemplo 2: en la Urbanización Campo Internacional de Maspalomas aún no sabemos donde están las parcelas municipales. Pero es que, además, los servicios propios de zonas turísticas se tienen: espacios libres y ajardinados, piscinas, viales peatonales, minimercados, servicios de playas, etc...

La realidad de la especialización es otra muy distinta. Es decir, no es proteger el suelo turístico porque no hace falta proteger lo que no está amenazado. Otro ejemplo: si el explotador turístico quiebra, es obvio que los propietarios quieren proteger sus propiedades. Si el explotador turístico paga regularmente la cantidad suficiente, el incentivo para los propietarios es suficiente. Así que la razón, como se da a entender con lo de "la atomización de la propiedad" como problema, es la de proteger unos intereses económicos frente al derecho de propiedad.

En definitiva, cambiar el régimen jurídico urbanístico de la propiedad, en suelos urbanos consolidados, por un uso turístico exclusivo con un efecto perverso para los propietarios.

La realidad es que la degradación del destino viene dada por la omisión voluntaria de las administraciones de prestar los servicios públicos de su competencia. El mal estado de conservación y falta de renovación de los pavimentos de las aceras, el mal estado del viario, la falta de reposición del alumbrado público, la falta de red de pluviales, la insuficiencia del sistema de depuración de aguas residuales, por poner unos pocos ejemplos, degradan el espacio urbano. Y su responsabilidad sólo es imputable a la administración pública, no a la convivencia de usos

Quinto.- La especialización de usos es un error porque crea guetos y expulsa al ciudadano.

Dividir el espacio ciudadano, este con potencialidad turística, en recintos exclusivos de un uso u otro, es muestra de un desarrollo insostenible. La primera especialización es sobre los espacios contiguos a la costa ("hay que reservar la primera línea de costa al turista") y conlleva la expulsión de los ciudadanos que residen en la Isla. La segunda es la de coger recintos enormes, todo Playa del Inglés, todo el Campo Internacional, todo Puerto Rico y expulsar a toda la población local. La tercera especialización es la pérdida de la identidad de forma que produce un entorno urbano estandarizado (parque temático) al servicio de ciudadanos de otros lugares que son preferidos frente a los locales. La pérdida de autenticidad, por tanto, es absoluta.

Como advierte la Organización Mundial del Turismo de Naciones Unidas, el turismo sostenible debe: Respetar la autenticidad sociocultural de las comunidades anfitrionas, conservar sus activos culturales y arquitectónicos y sus valores tradicionales, y contribuir al entendimiento y la tolerancia intercultural.

La Directriz 12, derogada por el número 2 de la disposición derogatoria única de la Ley 2/2013, de 29 mayo, de renovación y modernización turística de Canarias decía:

Ordenación del uso residencial en zonas turísticas. (ND)

1. El planeamiento evitará el uso mixto residencial y turístico en las zonas turísticas, por los efectos de deterioro de la oferta alojativa. La regulación del uso residencial dentro de zonas turísticas tendrá entre sus objetivos evitar su posible uso como alojamiento turístico ilegal.

2. Deberán revisarse los instrumentos de planeamiento insular, general y de desarrollo que permitan el uso mixto dentro de un mismo ámbito o sector y los que admitan indistintamente uno u otro uso dentro de una misma parcela. El objeto de dicha revisión será especializar el área exclusivamente en uno u otro uso, conforme al modelo territorial establecido por el planeamiento insular. En el caso de áreas en las que se encuentren ya consolidados ambos usos, el planeamiento tendrá por objeto deslindarlos y, cuando fuera posible, ordenar el proceso de transformación hacia la especialización integral en uno u otro destino...

... 6. El planeamiento urbanístico que ordene pormenorizadamente las áreas mixtas, sin perjuicio de aplicar los criterios generales establecidos por el planeamiento insular, desarrollará los siguientes:

a) Zonificará separada y coherentemente los usos residencial y alojativo turístico, no pudiendo destinar una parcela indistintamente a uno u otro uso. El planeamiento general establecerá las condiciones para la obligada revisión, a tal fin, de los planes parciales que contengan este tipo de determinaciones.

*b) Para las situaciones preexistentes de coexistencia del uso alojativo turístico con el residencial dentro de la misma parcela, se establecerá un régimen transitorio que, desde la aplicación de la normativa sectorial vigente, **permita una paulatina y progresiva especialización en el uso alojativo turístico.***

Y en la Memoria de las Directrices de ordenación del Turismo de Canarias aún se justifica así:

*La afección entre los usos turístico y residencial tienen su origen básicamente en los diferentes hábitos, horarios, actitudes y necesidades de los residentes y los visitantes y en el uso diferente que ambos colectivos hacen tanto del espacio edificado como del espacio urbano; pero también en la reiterada experiencia de la utilización turística irregular de las edificaciones destinadas a uso residencial, fuera del control y la garantía de calidad y servicio que constituyen el objetivo de la regulación turística. Por unas y otras razones, las Directrices consideran que se debe evitar el uso mixto, por el deterioro que la situación causa en la oferta turística, revisando los instrumentos de planeamiento que permitan ambos usos en un mismo ámbito o sector, con el fin de especializar íntegramente los espacios en uno u otro destino. En el caso de áreas en las que se encuentren consolidados ambos usos, el planeamiento tendrá entre sus objetivos deslindarlos y, en su caso, ordenar el proceso de transformación hacia la especialización. En estos casos, corresponde al planeamiento lograr una paulatina especialización del espacio, incluso de partes del mismo, excluyendo exclusivamente la posibilidad de nuevas implantaciones de ambos usos en una misma parcela, **primando el mantenimiento del uso turístico alojativo sobre el residencial**, sobre todo en las áreas que el planeamiento considere las más idóneas para el alojamiento turístico insular.*

En definitiva, este P.I.O. es heredero de un modelo que justifica la especialización por razones meramente voluntaristas, que no responden a ninguna problemática, pero que persiguen la expulsión de los propietarios porque a nadie se le escapa que se habla y regula sobre inmuebles que ya están en uso, ocupados por ciudadanos que ostentan derechos legítimos y sobre los que se propone la exclusión. Prueba de ello, la misma Directriz 6 que, proponiendo normas sobre el modelo turístico, establece como principio que: "*La materialización del nuevo modelo habrá de ser protagonizada fundamentalmente por el sector privado, estableciendo a tal efecto las administraciones públicas canarias los cauces adecuados para su participación efectiva en el diseño de las políticas, estrategias e instrumentos que corresponde formular a las administraciones públicas*"

La pregunta es, ¿y los propietarios?

Esta intención, especialización-expulsión, que se revela plenamente en el año 2003, y que hoy en día es fuertemente propuesta en la Ley 2/2013, es inconstitucional, atenta contra el derecho comunitario, incumple jurisprudencia reiterada del Tribunal Supremo y vulnera el ordenamiento jurídico. Su trascripción, sin cuestionamiento, por no ponderarse las normas y derechos en conflicto, convierte a los instrumentos que recojan estas propuestas en nulos absolutamente.

Es decir, en este Plan Insular, por remisión al PTEOTI-GC, el mantenimiento de esta estrategia no protege la pervivencia de los derechos consolidados, no se justifica desde el interés general, no es la alternativa menos gravosa, ni garantiza la indemnidad, como exige el Tribunal Supremo.

No es alegre esta afirmación. Vamos a transcribir parte del acuerdo aprobatorio del PTEOTI:

*"Respecto a la exigencia requerida por el Dictamen de la Ponencia Técnica, sobre el análisis de **posibles indemnizaciones, resultado de la ordenación propuesta por el PTEOTI-GC**: se ha implementado la Memoria Justificativa con un nuevo apartado, incluido en el "Capítulo IV. Los contenidos del PTEOTI-GC", relativo a la "ausencia de previsiones indemnizatorias en el PTEOTI-GC". Se expone que las determinaciones del PTEOTI-GC no cuentan con un carácter inmediatamente ejecutivo, pues deben ser desarrolladas por el planeamiento inferior, dentro de la jerarquía del sistema de planeamiento, por lo que no incide directamente en derechos de los particulares. Esta argumentación no responde a las exigencias del Acuerdo del Gobierno de Canarias, transcrito en el punto 5 del apartado 4 del informe técnico-jurídico de 11 de noviembre de 2011, por lo que se estima que este epígrafe debe ser más concreto y, si bien es cierto, que los efectos indemnizatorios finales que pudieran surgir como consecuencia de la adaptación del planeamiento al presente PTEOTI-GC no pueden determinarse en este momento, sí debe reflejarse con claridad en la memoria qué determinaciones de este Plan se incorporan en desarrollo y como mandato directo y vinculante de la Ley 19/2003, y cuáles se incorporan en virtud del modelo establecido por el PIO-GC, así como aquellas que se establecen de motu proprio por parte de este Plan, dentro de los márgenes establecidos por la D.A. Primera de la Ley 19/2003, de forma que se determine qué órgano o Administración debe hacer frente a una posible reclamación por responsabilidad patrimonial".*

Por tanto, la propuesta es gravosa, limita derechos, genera efectos indemnizatorios y hay que responder por ellos. Y no persigue el interés general, habría que añadir, ya que, curiosamente, sin necesidad de esta estrategia, Gran Canaria ha alcanzado su techo histórico turístico. En resumen, es insostenible socialmente.

Sexto.- La arbitraria fijación de piezas turísticas.

En el P.I.O. vigente, en su artículo 208, se define la pieza territorial turística:

Pieza territorial turística es una unidad territorial, en cuyo interior se dispone o preexiste uno o varios productos turísticos, conformando un conjunto unitario e identificable cuyo uso predominante es el turístico en proporción igual o superior al 30% de la edificabilidad total, y/o de la superficie de las parcelas. Ha de constituirse como una unidad de referencia para la aplicación de estándares de densidad, equipamiento, dotaciones y servicios definidos en esta Sección, y debe poseer las instalaciones necesarias para la organización de estancias de visitantes, el alojamiento turístico, y el equipamiento u oferta complementaria, exclusiva o mezclada con el alojamiento.

Como puede inferirse de su mera lectura, su fijación es aleatoria, puede ser pequeña o inmensa. Pero, ¿qué se hizo en el PTEOTI?. Pues ni más, ni menos que meter todo Bahía Feliz en una pieza, todo Playa del Inglés, ampliación Playa del Inglés, El Veril, y Parcelas V en la misma pieza, todo el Campo Internacional y el Campo de Golf en una única pieza. ¿Por qué?. Se desconoce, porque no se motivó la selección.

En Bahía Feliz, hay tres parcelas eminentemente turísticas donde se desarrollan esos usos con habitualidad. La pieza debería ser el entorno de las mismas, pero lo que se hizo fue unirlas a todas las demás, algunas con licencias de edificación para residencial permanente, otras que jamás han tenido uso turístico y otras en los que el uso turístico es imposible, sin piscina, ni recepción.

Este ejemplo es paradigmático porque la intención hay que adivinarla ya que no se expuso. Un ejemplo del disparate de la propuesta es que hay complejos enteros que se encuentran en la actual servidumbre de protección. Para darles uso turístico hay que demolerlos pero, con la actual Ley de Costas, la reedificación es casi imposible (Disp. Transitoria Tercera).

En la PTTC 6 Playa del Inglés propuesta para especialización turística se hace un totum revolutum. Se juntan arbitrariamente espacios que no guardan ninguna identidad. Nada tienen que ver las parcelas hoteleras con las de apartamentos, y nada tienen que ver con las de bungalows. Pero además se juntan parcelas grandes, medianas y pequeñas sin darse cuenta que no pueden ser objeto de la misma solución. Y, es más, al unir un ámbito enorme, se solapan realidades que no congenian. La Avenida de Gran Canaria, por ejemplo, tiene diversos espacios muy diferenciados. Las Parcelas más alejadas del frente de playa y más cercanas a San Fernando-Bellavista se relacionan más con el núcleo urbano residencial que con el turístico hotelero. Y de ningún modo guardan identidad con parcelas similares en el entorno de las Avenidas de Tenerife o Alféreces provisionales.

En la PTTC 7: CAMPO INTERNACIONAL-CAMPO DE GOLF se juntan dos situaciones ejemplares: en un ámbito no se ha terminado de completar la urbanización y en el otro no hay siquiera proyecto de compensación. Obviamente no están recepcionadas. Y se dejan fuera los sectores I, II y IV del Campo Internacional. Evidentemente no hay ninguna explicación en todo el texto del PTEOTI.

Lo que resulta paradójico es que se han incluido en la pieza parcelas con viviendas unifamiliares. Y no sólo una, sino todas.

Podríamos seguir, pero sólo necesitamos recordar que en la propuesta del PGOs de San Bartolomé de Tirajana todas las piezas, menos Sonneland, se especializaban en turísticas exclusivas. En Mogán, los dos PMM han hecho lo mismo, especialización turística integral (PTTC 2.M).

La arbitrariedad se hace patente al ver que no hay manera de casar las propuestas, que ahora se incorporan a este P.I.O., con la exclusión de ámbitos como Pasito Blanco o los sectores I, II y IV de Campo Internacional. Precisamente para esos se exige la motivación, para la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos. En la selección de las piezas la motivación no se encuentra porque además de resultar altamente imposible, sencillamente es porque no hay criterio.

Séptimo.- La renovación urbana.

La propuesta de renovación o rehabilitación urbana (Declarar Áreas de Rehabilitación Integral (ARI) urbana o de renovación, como mínimo, en los ámbitos turísticos que se especifican en el artículo anterior) parte de premisas erróneas.

Los Ayuntamientos de San Bartolomé de Tirajana y Mogán carecen de estructura y recursos para mantener las urbanizaciones. Y la degradación de los espacios urbanizados deriva precisamente de su incapacidad de prestar los servicios públicos esenciales en su integridad.

Como es público y notorio, la inmensa mayoría de los procesos de gestión urbanística están inacabados por lo que rehabilitar lo que es un proceso inconcluso es, a todas luces, incongruente. Y no consta además la constitución de ninguna entidad urbanística colaboradora. El propio Consorcio tenía un ámbito de actuación muy limitado por esa razón.

Sin la contemplación de esta realidad, la propuesta de renovación no es sino un paso más en la propuesta anterior de especialización y expulsión. La renovación urbana no debe pivotar sobre la estrategia turística, sino sobre la necesidad de garantizar que los ciudadanos reciban los servicios públicos que es lo que la población viene demandado desde hace años.

El modelo que se propone, sectorización-especialización-renovación, se concibe, partiendo de unas bases mal diagnosticadas, una vez más, de espaldas a lo que en el Plan General de San Bartolomé de Tirajana se denomina "status quo" jurídico. Y la resultante es la laminación de derechos consolidados sin garantía de indemnidad.

Es fácil desmontarlo. La esencia de la propuesta del modelo es la repetición del modelo caduco, estandarizado, fordista, paquetizable. Es decir, seguir sumando camas, ocupando todo el territorio apto, de forma que se consiga un espacio tematizado, carente de identidad y, al expulsar a la comunidad anfitriona, sin posibilidad de recuperación. La renovación, como una pieza más, se contempla de forma integral, sin identificar su objetivo ponderándolo con las exigencias de la demanda futura de modo que se proponga renovar espacios (sólo los privados) para ofrecer el producto requerido. Al contrario, la renovación se plantea para alterar la estructura de la propiedad, servir a fines diferentes al turístico (construcción, servicios financieros, comercio, etc...). La expectativa debería ser la contraria. Esto es, a partir de un modelo propuesto (que, por cierto, no hemos podido identificar ni en las directrices, ni en el PTP-8, ni en el PTP-9, ni en los PMM, ni en el PTEOTI) proponer las herramientas para implementarlas y los recursos para conseguirlo de forma que sean los propietarios quienes tengan los incentivos para la renovación que se persigue.

Como decíamos, es la incompetencia de las administraciones públicas quien degrada el espacio público (monetarización de aprovechamientos y cesiones, abandono de los servicios públicos, incapacidad para absorber las obligaciones derivadas del proceso urbanizador, insuficiencia de recursos para disciplinar el urbanismo, etc...) en Mogán y San Bartolomé de Tirajana. Pero, los espacios privados tienen una dinámica diferente. Téngase en cuenta que sólo hay declaraciones de ruina en algunas zonas eminentemente residenciales.

Y es que, más allá del mero mantenimiento en condiciones de seguridad, salubridad, ornato público y decoro, obligación que, por cierto, no se incumple, la renovación privada no ha servido para cambiar el modelo ni para ofrecer un producto diferente. Teóricamente la renovación urbana persigue la rehabilitación física, social, económica y funcional de una zona. En la práctica, las actuaciones en los espacios públicos han sido asistemáticas y deslavazadas y en las privadas las operaciones de renovación no han proporcionado ni nueva demanda, ni mayor recaudación fiscal neta, ni mayor renta. Eso sí, la problemática social se ha disparado hasta límites insostenibles.

Octavo.- El Estudio de capacidad de carga turística no refleja la insostenibilidad social del modelo propuesto.

Según se manifiesta en ese estudio la propuesta global supone pasar de las 130.000 plazas a 245.000. Es decir, de los 4,5 millones a 9 millones de turistas. Dice el Estudio que "en el caso de que se alcanzaran las 256.849 plazas alojativas turísticas previstas como máximo para toda la isla (que incluirían las plazas irregulares), ello equivaldría a alcanzar una media diaria de alrededor de 131.000 turistas, un aumento del 41% respecto a 2013". Y esa propuesta es considerada sostenible.

El modelo de explotación masiva que se propone resulta insostenible. Los recursos públicos que hay que destinar para garantizar los suministros de agua potable, energía, para depurar las aguas residuales, para mantener la red de carreteras y los medios de transporte colectivo y para mantener la capacidad aeroportuaria serían ingentes.

La puesta a disposición de los valores culturales, etnográficos, paisajísticos y ambientales como complemento de esa oferta sería casi absoluta.

El incremento de la población demandante del empleo se estima en 2,5 personas por empleo creado y, al tiempo la serie histórica revela que la absorción de los desempleados por estas actividades es muy baja. Ni que decir tiene que los empleos, de baja cualificación, son de asimismo de baja remuneración.

La densidad turística, que se calcula sobre la superficie de toda la Isla, si se calculase sobre los concretos municipios de San Bartolomé de Tirajana y Mogán sería muy alta con el efecto pernicioso que lleva aparejado (masificación). En cuanto a la capacidad de las playas para recibir el doble de usuarios nadie debe decirle a un grancanari@ si es sostenible o no.

El estudio, por último, no tiene en cuenta que la población local también demanda el territorio, hace uso de las playas, se aloja, consume en locales de restauración, acude a los entornos rurales, demanda plazas de aparcamiento, visita miradores, lugares emblemáticos, etc...

La sostenibilidad social requiere que las propuestas no alteren la autenticidad social, no afecten a la cultura de la comunidad anfitriona banalizando sus costumbres, requiere que el proceso turistificador no se apropie de los espacios ciudadanos (Las Canteras, Playa del Inglés, Vegueta, Triana, Tejeda, etc..). Desarrollo sostenible para un turismo sostenible que el que tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, **sociales** y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas.

De otro modo, apostar por el modelo de repetición de producto basando la estrategia en el aumento de la oferta, aumentando los costes medioambientales, económicos y sociales hasta el límite es una aspiración insostenible. La Isla como parque temático, la población grancanaria como figurantes, el espacio público y común como escenografía al servicio de los visitantes y las costumbres y cultura local como oferta complementaria.

Noveno.- Los puertos deportivos.

En cuanto al puerto deportivo en el litoral de Bahía Feliz.

La propuesta no se justifica. Se argumenta escasamente pero no se apoya ninguna de las afirmaciones que con respecto a esta instalación se hacen en todos los documentos del Plan en hechos, datos o necesidades reales.

Se hace una remisión indebida a un Plan Territorial cuando el análisis debería estar en este Plan Insular por desarrollo de las directrices que obligan a ello. Ni es un elemento estructural turístico, ni es una instalación que se justifique por la necesidad de atraques, ni se analiza por qué debe optarse por una actuación tan agresiva sobre el medio litoral y terrestre adyacente en vez de la prevalencia de primar la ampliación de puertos o dársenas ya existentes (Juán Grande, Pasito Blanco, Puerto Rico, Arguineguín y Mogán), criterio 3 de la Directriz 88.

Carece de análisis la pública y notoria oposición a dicha instalación por todos aquellos que ya ocupan el territorio en forma de alegaciones a todos y cada uno de los Planes e, incluso, acudiendo a la vía judicial contra la concesión otorgada en su día. Ninguna de las afecciones que sobre usos y propiedades puede tener la propuesta aparecen analizadas en este P.I.O. y, de contemplarse, llevarían a la conclusión de desdeñar la propuesta.

Como hemos alegado reiteradamente, y siendo perfectamente oponibles ahora, insistimos en esta alegación en la oposición a que el denominado "Puerto Deportivo de Bahía Feliz" se considere como futura infraestructura y, por tanto, se establezcan en este Plan Insular propuestas de ordenación que lo contemplen.

Insistimos en argumentos expuestos más arriba ya que se contempla la existencia de una infraestructura que no se justifica en ningún Plan, que no tiene existencia física y cuya viabilidad, pese a contar con concesión contradictoria, está muy comprometida. Y no se explica su presencia en los diferentes planos de la zona.

Y resulta con claridad que se observa un gran compromiso medioambiental pero se mantiene la propuesta exclusivamente porque consta la existencia de concesión, eso sí, concedida sin Plan de cobertura.

El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria vigente fue aprobado definitivamente por DECRETO 277/2003, de 11 de noviembre, del Gobierno de Canarias, a propuesta del Consejero de Medio Ambiente y Ordenación territorial, cuyas deficiencias se declararon posteriormente subsanadas, por Decreto 68/2004, de 25 de mayo, procediéndose entonces a la publicación de su normativa.

Según su artículo 10.- *“Planes Territoriales Especiales de Ordenación (ND).*

1. Los planes territoriales especiales tendrán por objeto la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos y cualesquiera otras actuaciones o actividades de carácter económico y social, que tengan relevancia o interés supramunicipal, pudiendo asumir, en concreto, lo siguiente:

- La ordenación de actividades públicas o privadas de carácter económico y social supralocal para un concreto sector o materia.

- La ordenación de aquellos sistemas generales o equipamientos de uso y servicio supramunicipal y, entre otros:

· Sistemas generales de comunicaciones, viarios y ferroviarios, de infraestructura para el transporte aéreo o marítimo, de conducción de agua, energía y otros, de depuración y potabilización de agua, el tratamiento de residuos, de gestión de residuos, de telecomunicaciones y otros, cuando afecten a más de un municipio.

· Equipamientos de carácter recreativo vinculados a los recursos naturales y/o Espacios Naturales Protegidos, los asociados a un sistema general o enclavados en él, y otros de uso y servicio supramunicipal cuya funcionalidad y dimensión aconsejen su ordenación a través de esta figura.

- La definición de los equipamientos e infraestructuras de uso público y recreativo vinculados a los recursos naturales y/o Espacios Naturales Protegidos.

- La ordenación de los aprovechamientos de los recursos naturales de carácter hidrológico, minero, extractivo de materiales diversos u otros.

- La protección de elementos integrantes del medio natural y cultural incluyendo, entre otras determinaciones, la catalogación y protección de hábitats, especies de flora y fauna y bienes inmuebles del patrimonio paleontológico, arqueológico, arquitectónico o etnográfico.

2. Los planes territoriales especiales contendrán las determinaciones propias de su naturaleza y finalidad, debidamente justificadas y desarrolladas. Sin perjuicio de lo anterior, en lo referente a las determinaciones de ordenación es preciso considerar lo siguiente:

a) Los planes territoriales especiales que ordenen actividades de carácter económico y social supralocal para un concreto sector o materia podrán contener, entre otras, las siguientes determinaciones:

- Programación de la actividad sectorial de la Administración Pública que hubiere adoptado la iniciativa de la formulación del Plan, con precisión de los objetivos a alcanzar, obras y servicios a ejecutar en el periodo considerado, fórmulas de financiación y programa de uso y mantenimiento de las infraestructuras, construcciones e instalaciones resultantes y otras determinaciones.

- Directrices para el ejercicio de las competencias delegadas, cuando la Administración Pública que formuló el Plan fuese además la delegante.

- Módulos de funcionamiento y financiación y niveles de rendimiento mínimo en la gestión de servicios encomendados a otras entidades públicas por la Administración Pública que formuló el Plan.

- Objetivos y prioridades de la acción pública en la materia, a los efectos de posibilitar la coordinación entre las diversas Administraciones Públicas.

- Objetivos, prioridades, recomendaciones y estándares de la actividad privada sectorial, a cuyo logro se invitará a coadyuvar voluntariamente a los particulares, con apoyo de medidas de fomento e incentivación.

b) Los planes territoriales especiales que ordenen sectores de actividad pública y privada señalarán precisamente cuáles de sus determinaciones tendrán incidencia territorial indicando, en su caso, la localización de las concretas obras que prevean entre sus determinaciones.

3. En el presente Volumen se prevén una serie de planes territoriales especiales para el desarrollo de determinadas actuaciones relativas a la Ordenación de los Recursos Naturales, Patrimonio, a la integración territorial de actividades de relevancia socioeconómica y a los ámbitos territoriales delimitados en el Título 3 de este Volumen, tales como:

PTE 27: Litoral de Bahía Feliz.

PTE 30: Puertos Deportivos Turísticos e Infraestructuras Náuticas”.

Y en su artículo 97, refiriéndose al desarrollo de la ordenación del espacio costero y marítimo, en su apartado 6, párrafo segundo, expresa: “Los Planes Territoriales de Ordenación serán la figura a través de la cual se analizará la procedencia de implantar estas infraestructuras portuarias, siendo preceptivo la elaboración de un análisis en el que se estudie la idoneidad de implantar este tipo de infraestructuras en uno o varios de los ámbitos indicados, según proceda en función del ámbito de ordenación que abarque el

correspondiente Plan. Estos planes deberán contener los estudios básicos establecidos en el punto 6 del artículo 105 de este Volumen, como previsión del posible impacto que las actuaciones portuarias puedan producir; y determinar, en base a dichos estudios y las necesidades territoriales de los equipamientos, el lugar adecuado para ejecutar dichas actuaciones dentro de cada ámbito territorial e incluso la conveniencia de no llevarlas a cabo, buscando alternativas para ello”.

Obviamente, de la somera lectura de ambas disposiciones, no aparece contemplada ni la existencia del Puerto Deportivo de Bahía Feliz, ni su concesión. Y, es más, siguiendo el criterio de cautela, aunque estén propuestos, ni siquiera puede garantizarse su futura existencia.

Por otra parte, como no podía ser de otro modo, su existencia, su regulación y su conveniencia u oportunidad vendrían diferidos al instrumento de planificación territorial que aparece designado con las siglas PTE.-27.

Así es como aparecía contemplado en el art. 23 del DECRETO Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, en el que se define cuál debe ser el ámbito y el objeto del preceptivo Plan Territorial y en la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias. Esto es, el único instrumento de planificación territorial que le puede dar cobertura jurídica al Puerto Deportivo debe ser un Plan Territorial, Especial o Parcial, que en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria aparece contemplado como Plan Territorial Especial 27, y que nunca fue formulado.

Pero ahora, en el momento de la aprobación inicial de este P.I.O. adaptado, resulta más evidente que la instalación compromete un espacio de la red natura 2000, el L.I.C. marino de los sebadales de Playa del Inglés, pero lejos de condicionar la propuesta, se confirma.

Y, aún más, sabiendo, ya que consta la existencia de título concesional, que contradice las determinaciones del P.I.O. vigente en cuanto a los estándares de superficie comercial, aparcamientos, zonas verdes, etc... Y, aún peor, el concesionario carece de suelo fuera del ámbito del puerto para la ejecución de los obligatorios aparcamientos, ni señaló bienes que deberían ser objeto de ocupación, cuestión que parece no haberse tenido en cuenta en este P.I.O.

Aunque se indica en este P.I.O. que la propuesta de puerto es a título indicativo, lo cierto es que no propone otra solución distinta. Y, en cualquier caso, desconoce un conjunto de argumentos que debe valorar de modo necesario.

- El Plan Especial de la Reserva Natural de las Dunas de Maspalomas.

La piedra angular sobre la que gira el entorno socio-económico del municipio de San Bartolomé de Tirajana, directa o indirectamente, es el ecosistema dunar de Maspalomas.

Y un objetivo presente siempre es el de la preservación. No en vano, constituye uno de los espacios naturales protegidos (C-7) denominado Reserva Natural de las Dunas de Maspalomas.

La COTMAC, en sesión de 7 de octubre de 2004, aprobó definitivamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 43.2. a) del Texto Refundido de la Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, en relación con la competencia atribuida en el artículo 24 del mismo Texto Legal, el Plan Director de la Reserva Natural Especial de Las Dunas de Maspalomas.

Según éste, artículo 70, *“No deben llevarse a cabo intervenciones litorales que puedan dar lugar a la alteración de la dinámica sedimentaria litoral (puertos, diques, regeneración de playas, extracción de sedimentos sumergidos, etc.) hasta que se realicen estudios profundos y extensos que conduzcan a la caracterización de la dinámica sedimentaria litoral, que se interrelaciona directamente con la dinámica sedimentaria eólica en la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas. En este tipo de actuaciones es especialmente importante la aplicación del "principio precautorio y de incertidumbre", establecido en la Directriz 7 de 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”.*

Este Plan, en formulación al tiempo de otorgarse la concesión, ha introducido un elemento crítico en los Expedientes para la aprobación de instalaciones e infraestructuras que puedan interferir en la protección del espacio protegido. En ese panorama, hay que preguntarse, ¿la instalación portuaria aprobada en la zona del Barranco de Tarajalillo interferirá en la dinámica sedimentaria litoral de la reserva natural?. Pues bien, partiendo del principio precautorio habría que contestar que sí, salvo prueba en contrario.

Y la siguiente pregunta es, ¿hay algún estudio incorporado a algún instrumento de ordenación territorial que sirva de apoyo apriorístico para justificar la cautela? La respuesta es afirmativa.

Pues bien, en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria aparece recogida, en el Volumen I, Memoria Informativa y estudios Complementarios, Tomo 3.2 Litoral-Documento Previo: Dinámica sedimentaria Litoral, Título 3 Criterios para la realización de actuaciones en el Litoral, Anejo 1 Criterios particulares para las obras marítimas costeras, la siguiente conclusión:

“Por tanto, a la hora de pensar en el diseño de obras marítimas en la zona hay que tener muy en cuenta que la modalidad dominante del transporte sedimentario litoral en esta zona es por suspensión, y no por transporte de fondo.

En estas condiciones, el sedimento tiende a acumularse únicamente al abrigo de las obras. No tiende a acumularse contra el lado expuesto del dique principal, como ocurriría si el transporte sedimentario fuera predominantemente de fondo, a no ser que el diseño del dique obligue a la acumulación por crear una zona de abrigo “aguas arriba” dando a su planta una forma curva con la concavidad hacia el NE.

Esto es lo que se observa en el comportamiento sedimentario de los pequeños espigones que se han construido hacia el SO, entre Morro Besudo y Maspalomas. En definitiva, parece que desde el Delta del Tirajana hasta Maspalomas el transporte sedimentario litoral a lo largo de la orilla tiene lugar predominantemente por suspensión.

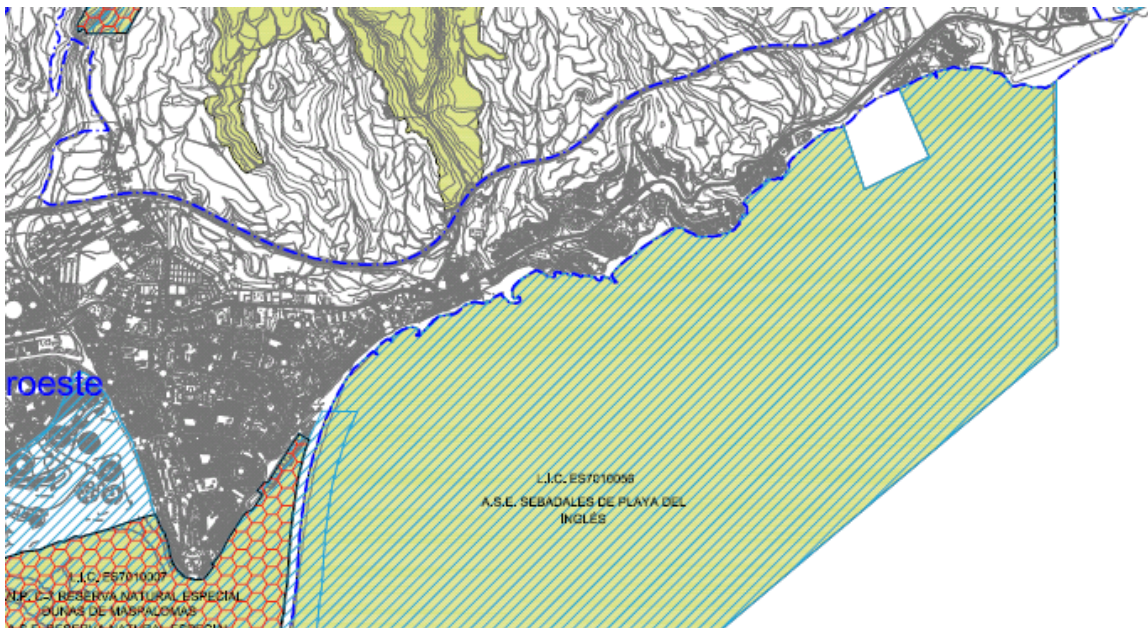
Ya que la orla playera situada en el tramo más sudoccidental de este sector es la más notable de la isla, y que tiene una gran importancia para la economía ligada al turismo, la implantación en esta zona de posibles obstáculos a la corriente Sedimentaria litoral debería ser sometida a cautelas decididamente conservadoras en relación con su repercusión en la dinámica sedimentaria que mantiene el actual equilibrio de las playas.

En particular, es conveniente descartar la construcción de puertos convencionales en esta zona. La reciente propuesta de un puerto deportivo en Bahía Feliz, puerto cuyo dique principal llegaría hasta 8 mts de profundidad, forma parte de las propuestas a descartar”.

Casando esta afirmación, que se obtiene tras hacer un examen profundo de todos los estudios disponibles sobre la dinámica sedimentaria del litoral sureste, con las previsiones restrictivas contenidas en el Plan Especial Director de la Reserva Natural, se justificaría hasta la revisión de la concesión. Más aún, si cabe, teniendo en cuenta la profundidad de los condicionantes impuestos, con carácter previo, en la Declaración de impacto ambiental emitida. De la propia Ley de Puertos de Canarias se extrae que la idoneidad o inidoneidad de un puerto deportivo se basa, entre otros aspectos reglados, en la contemplación de los aspectos ambientales de clima marítimo, de dinámica del litoral y de otros relacionados con la técnica portuaria. Además, la Administración portuaria puede revocar unilateralmente, sin derecho a indemnización, las autorizaciones mediante resolución motivada y audiencia del titular, cuando son incompatibles con obras, planes o normativas aprobados posteriormente.

La valoración que de esta protección se hace en el P.I.O. es nula en relación al Puerto y debería desechar la idea de su creación como elemento probable y proponer una solución distinta.

- Por afectar a un Área de sensibilidad ecológica.



En concreto, al L.I.C. ES7010056, Sebadales de Playa del Inglés. El Plano es un fragmento de los planos de información ambiental del Plan Territorial de Ordenación Turística Insular.

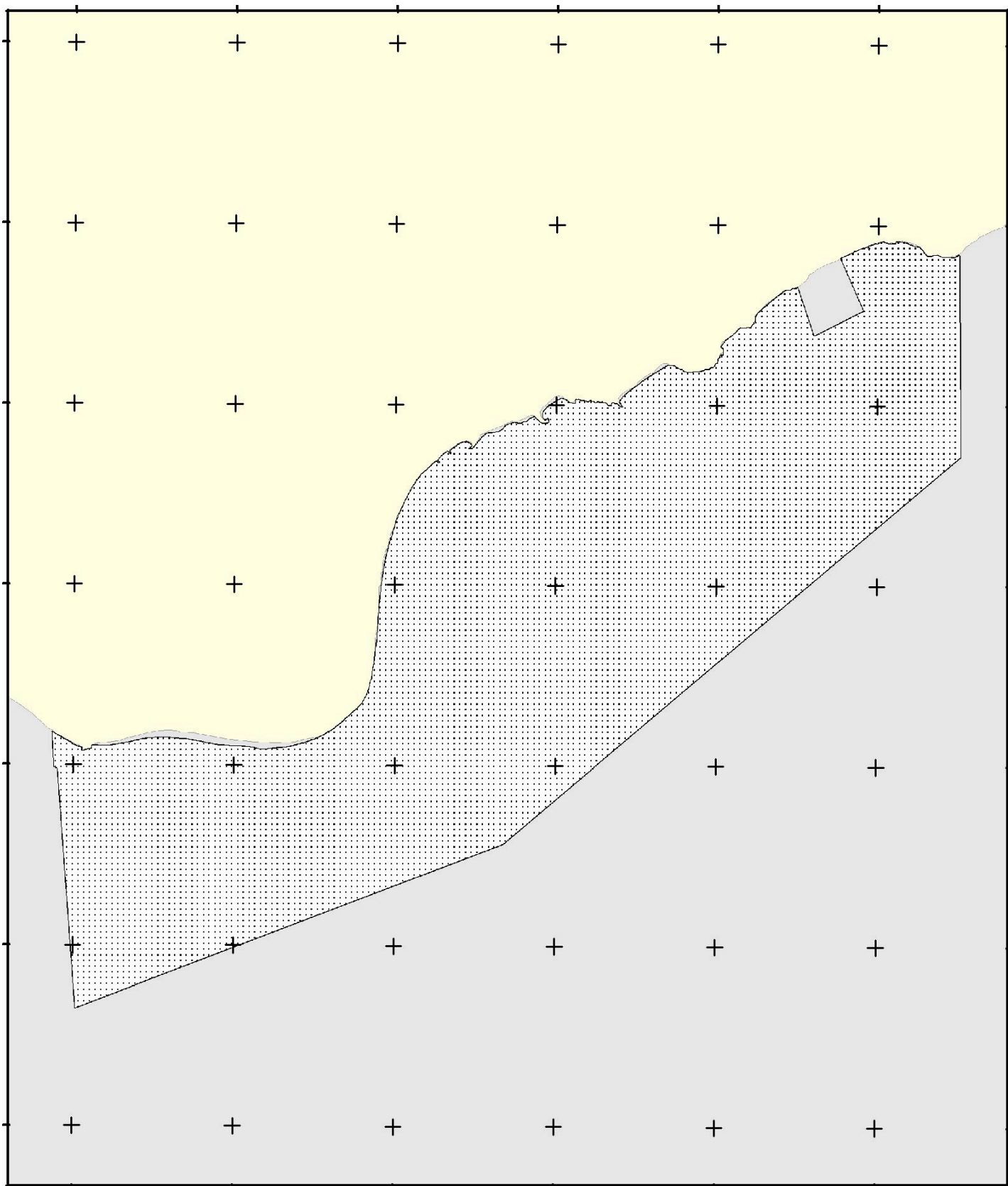
Es muy revelador de las intenciones que en la delimitación del ámbito del L.I.C. se haya dejado fuera precisamente el área donde se localizará el puerto. Y desde el punto de vista ambiental esto es insoportable pues no está justificada su exclusión del ámbito al coincidir las mismas razones que en las del espacio protegido.

Se ha pedido al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente que proponga la ampliación del ámbito protegido por las mismas afecciones que aparecen expuestas en este documento de adaptación del Plan Insular y que no pueden ser resueltas con medidas correctoras.

Y las razones medioambientales son tan importantes que lo que aconsejan es la supresión de la propuesta de un puerto nuevo. La afección a un espacio tan importante es evidente. Y la exclusión de un ámbito en el sitio exacto donde el Puerto se propone resulta muy dudosa. Su delimitación es del año 2009 cuando ya existía concesión por lo que parece evidente que se ha cedido en la protección del espacio marino frente a un título concesional sin ninguna justificación desde el punto de vista medio ambiental.

El propio Plan Insular en exposición pública encuentra ese compromiso al L.I.C. pero desiste de protegerlo impidiendo la instalación. Y sin razones explícitas propone el mantenimiento de la infraestructura.

De la mera observación de la delimitación oficial resulta evidente la amenaza a este Lugar de importancia comunitaria, pues tan sólo con ver su delimitación es odioso el encaje sospechoso que tiene la ubicación de ese puerto rodeado de los sebadales protegidos.



- Por saturar la oferta de atraques.

Aunque pueda sonar a contrasentido, la creación de nuevas plazas de atraque en puertos de nueva creación sólo provocará la pérdida de rentabilidad de los puertos existentes. Las consultoras turísticas que han estudiado la implantación de las soluciones propuestas en el P.I.O. de Gran Canaria desalientan la creación de nuevos puertos y apuestan por la ampliación de los existentes y muchísimos menos amarres que los 5.000 máximos propuestos en el P.I.O. Un nuevo puerto, y esto ya es un axioma, sólo generará la migración de los atraques utilizados. Así que, desde el punto de vista estrictamente portuario, la concesión carece de valor económico intrínseco generando atrofias en las ya operativas (Puerto Rico, Mogán y Pasito Blanco).

El estudio económico-financiero del Proyecto de puerto data de 1994 cuando la concesión se otorga en el año 2003. Y sus bases no se cohonestan con la realidad de las condiciones en las que luego se acaba aprobando. Por ejemplo, el concesionario no dispone de suelo para los aparcamientos que deben ubicarse fuera del puerto. El coste de su adquisición y el de su construcción no está contemplado. Tampoco la pérdida de los usos comerciales tras la regeneración de la playa. Ni el aumento del coste de construcción, etc...

Pero lo que es más importante es que la zona es mala para la navegación por lo que la oferta de atraques no se colmatará antes de los primeros quince años y el 80% de las plazas se obtendrán por migración de los atraques de otros puertos generando deseconomías en instalaciones en servicio. En definitiva, es una instalación dudosamente amortizable.

Y, aún más, la descoordinación entre el Cabildo Insular de Gran Canaria y la entidad Puertos Canarios, no tiene parangón. Para esta última es viable la ampliación del Puerto Deportivo de las Palmas que pasará a tener más de 1.000 atraques, la creación de una dársena deportiva en Arguineguín, más de 300 atraques nuevos y otra en el Puerto de Castillo del Romeral.

Esto entra en contradicción con las propuestas que se hacen en este P.I.O. pues, a nuestro juicio, no puede haber concesión sin Plan, ni Plan que no coordine los objetivos de las distintas administraciones ya que de lo contrario da lugar a propuestas de imposible ejecución.

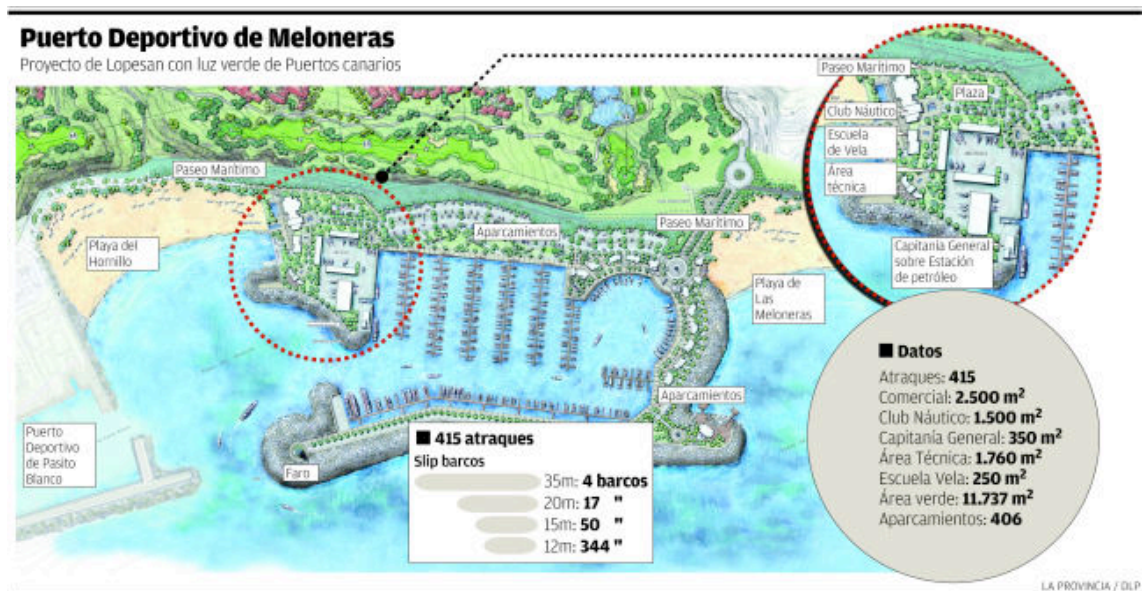
Como ejemplo de lo dicho, según el título concesional del Puerto Deportivo de Bahía Feliz, observamos 435 atraques y 13.070 m² de superficie comercial. Es decir 30 m² por atraque. Asimismo, ausencia de zonas verdes y de aparcamientos. Según el P.I.O. vigente las determinaciones deberían ser el estándar de 5 m² de comercial por atraque (2.175 m²), 50 m² de zona verde por cada uno (21.750 m²) y 2 plazas de aparcamiento por cada 3 atraques (290 plazas). Con estos parámetros la viabilidad de la inversión está muy comprometida y la propuesta irrealizable.

La ordenación del espacio que a este P.I.O. compete debe contemplar la circunstancia de que debe desdeñarse la infraestructura de un puerto deportivo en la zona como elemento estructurante o cualificador de la oferta turística y su incidencia sobre dicha ordenación, por lo que las propuestas, en relación a la demanda turística futura, deben ir encaminadas a satisfacer otra parte de sus necesidades porque la demanda de atraques ya tiene oferta distinta.

En relación al Puerto Deportivo de Meloneras.

La propuesta indicativa de un Puerto Deportivo en Meloneras no se justifica.

Primero, porque de ser una mera propuesta tentativa debería contemplarse como opción a la ampliación del Puerto Deportivo de Pasito Blanco ya que versan sobre un mismo objeto, sirven al mismo fin, aumentar la oferta de atraques, y se ubica en una zona geográfica muy cercana (escasos de 19 metros de separación de las bocanas).



En segundo lugar, para la consecución del fin buscado ("*Las actuaciones en este tramo de la franja litoral permitirían enriquecer el contacto de los núcleos turísticos con los lugares de baño, incorporando nuevos usos de ocio o para eventos. A su vez, es una oportunidad para acometer la ordenación de las infraestructuras náuticas deportivas y turísticas atendiendo a la incorporación en el mar de una oferta de ocio y recreo complementaria de calidad al servicio de las actividades turísticas*"), se debe recoger el criterio 3 de la Directriz 88 que dice que:

“... La planificación de las infraestructuras portuarias autonómicas mantendrá las actuales localizaciones portuarias y **primará la ampliación, rehabilitación y mejora de las infraestructuras existentes sobre la implantación de nuevos puertos...**”

Y el criterio 3 de la Directriz 89 que expresa que:

“...Las propuestas para la ampliación de las instalaciones portuarias deberán justificar, de forma razonada, que las demandas que las suscitan no pueden ser satisfechas en los espacios ya disponibles o previstos en los Planes de Utilización, para los diferentes usos propios de las mismas...”

Y debe tener en cuenta, con carácter programático, las determinaciones contenidas en la memoria de las Directrices de Ordenación General, cuando señalan lo siguiente:

“...3.5.2. (...) En coherencia con lo expuesto en el párrafo anterior, los criterios de actuación pasan por promover el carácter polivalente de los puertos, con funciones integradas de carácter comercial, deportivo, turístico y pesquero, y por la prevalencia de la ampliación de la rehabilitación y mejora de los puertos existentes sobre la creación de nuevos, exigiendo para éstos, junto con la justificación de que las necesidades planteadas no pueden ser resueltas mediante la ampliación de puertos existentes, la mejor tecnología y el máximo cuidado ambiental en su localización y diseño...”.

En tercer lugar, son propuestas alternativas a pesar de que una propuesta consista en la creación de un nuevo puerto y que el otro signifique la ampliación de una infraestructura portuaria existente.

Y es que el objetivo del planificador se encuentra en satisfacer la demanda de atraques (Conforme al P.I.O. vigente "...Dicha ordenación está justificada por el modelo territorial de este Plan Insular para la Zona Turística Litoral del sur de la Isla, propuesto en el Volumen III, para cualificar la oferta turística y por la constatación de una importante demanda de equipamientos náuticos y plazas de atraque para embarcaciones deportivas y turísticas, tanto por la industria turística situada en los términos municipales de Mogán y San Bartolomé de Tirajana, como por la Administración Pública Canaria y los propios usuarios locales y foráneos actuales..."). Así que lo significativo no es que las propuestas se limiten al mismo ámbito físico, que a fin de cuentas sólo distarían 61 metros, sino que lo relevante es que respondan a la misma necesidad.

No obstante, debemos traer a colación el extracto del Informe de la ponencia técnica emitido con carácter previo a la aprobación definitiva del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria que resulta sumamente ilustrativo de la opinión del Gabinete técnico de la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias respecto de esta puntual cuestión:

"...Se plantea, en principio, una sobrecarga de actuaciones de infraestructura en el litoral desde Tarajalillo a Pasito Blanco, Punta del Perchel, Arguineguín, Anfi, Balito, Puerto Rico, Tauro Lechugal, Taurito, Puerto de Mogán, que supone, en su conjunto, una alteración sensible de la costa visitable; quedando sin tocar las zonas de acantilados, que se declaran a preservar por su valor estructurante. Para cada una de las actuaciones se plantea la elaboración de un PTE que abarque la actuación y su entorno inmediato, integrado al menos por 1 km a cada lado del punto del litoral afectado, salvo existencia de factores que requirieran un análisis más extenso, como podrían ser la afección a ecosistemas o a las corrientes y el arrastre de áridos.

*El informe de Costas reclama un ámbito de ordenación especial más amplio y significativo; sin embargo, la lógica del sistema no procede del ámbito litoral sino del terrestre. Realmente, las instalaciones náuticas se plantean prácticamente en cada punto del litoral en el que existe una implantación turística con potencia, y en el que las características de la costa posibilitan técnicamente, en principio, la construcción de un puerto deportivo. Y si más puntos urbanizados hubiera habido, otros tantos se hubieran previsto. La lógica de la ordenación puede ser discutida y discutible, pero es así. Y desde esa lógica, **la previsión solo debe tener un valor tentativo**, que puede ser frustrado o confirmado mediante el PTE a desarrollar en cada localización prevista, en función de las características ambientales presentes, por lo que carece de sentido un análisis conjunto sobre un ámbito mayor. Sin embargo, esta lógica requiere, al menos como salvaguarda, que no solo la capacidad y la dimensión de las instalaciones terrestres sea orientativa, como plantea el informe de Costas, a decidir a la vista de las circunstancias ambientales y técnicas en presencia, sino que debe considerarse y expresarse el carácter orientativo de la propia localización y, en último, de la propia infraestructura.*

Por último, no parece conveniente la previsión, ni siquiera orientativa, de infraestructuras litorales, como embarcaderos, paseos y mejoras de playas, en espacios naturales protegidos en Veneguera, Tasarte y Tasartico.

Propuestas:

- a) Considerar la necesidad de incluir, en el presente documento, o al menos en su adaptación a las determinaciones de las Directrices de Ordenación General, expresas medidas territoriales de contención de la ocupación y afección del espacio litoral urbano y rural por los puertos de La Luz y de Arinaga.*
- b) Establecer como orientativa tanto la localización como la capacidad de atraques y características de las instalaciones terrestres de los nuevos puertos y ampliaciones planteados en la costa sur, cuya viabilidad y características habrán de ser decididas, en cada caso, mediante el oportuno análisis del planeamiento y evaluación del impacto ambiental".*

En cuarto lugar, es conocido en Puertos Canarios y por los interesados en la localización de esta infraestructura, el informe del Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria sobre los efectos de la dinámica costera en el supuesto de la construcción de un puerto nuevo en la zona de Meloneras. Su afección es tan importante que afectaría a la maniobrabilidad, a la operatividad, al oleaje, a la dinámica sedimentaria y al tramos de costa que se pretende regenerar al tiempo de construcción de la instalación. El IH Cantabria es quien ha realizado el estudio integral de las playas y el campo de dunas de Maspalomas, analizando, tanto desde un punto de vista morfodinámico como ambiental, las causas y evolución futura de este tramo litoral para proponer medidas de mejora y restauración del sistema dunas-playa. Es decir, en estos temas son el Instituto de referencia.

En último lugar, teniendo en cuenta que los concesionarios del Puerto Deportivo pueden ampliarlo, que un puerto nuevo no suma, sino que resta pues produciría un efecto en el capítulo de amortizaciones para el plazo concesional, en la tasa interna de retorno y en la cuenta de explotación de la previsión económica acompañada al proyecto. Las causas estarían en la migración del 37,6% de los usuarios con la propuesta de un puerto nuevo, en la absorción en los diez primeros años de una demanda inferior al 50% de la prevista con la construcción de ambas propuestas y en la inutilización en los primeros diez años de los amarres para embarcaciones de mayor eslora y manga, entre otras importantes razones.

Con los argumentos expuestos, resulta evidente que ambas alternativas son directamente competentes, versan sobre el mismo objeto, afectan al mismo ámbito y resultan incompatibles por lo que, en todo caso, deben proponerse tentativamente como opciones de un mismo objetivo, debiendo estudiarse y valorarse conjuntamente de forma que la propuesta debería ser un puerto de nueva construcción o la ampliación del existente al dar ambas opciones respuesta a los mismos fines.

Décimo.- En resumen, el modelo turístico propuesto en el P.I.O. para la zona turística litoral sur afecta gravemente a derechos consolidados compatibles y protegidos por la normativa comunitaria, la legislación estatal e, incluso, por la legislación territorial. No responde el modelo de especialización de usos a razones de interés general, ni siquiera a meras razones de oportunidad justificables. Y la estrategia de renovación yerra en cuanto a su diagnóstico y la consecuente ordenación. La fijación de piezas territoriales es arbitraria y carece de la pertinente motivación. Y la propuesta globalmente considerada para suelos urbanos consolidados, totalmente transformados y en uso, es insostenible socialmente. Por último, la propuesta del Puerto Deportivo de Bahía Feliz debe ser eliminada y del de Meloneras valorada conjuntamente con la ampliación de Pasito Blanco y no aisladamente.

En virtud de lo anteriormente expuesto **SOLICITA** se tenga por formulada en la representación que ostento de las alegaciones contenidas en este escrito, se una al Expediente de su razón y, al fin, tras su valoración técnica, servirse estimarlas modificando las determinaciones del documento de la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO/GC) a las Directrices de Ordenación General y a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias en el sentido expuesto en ellas.

Las Palmas de Gran Canaria, a 21 de octubre de 2017.

CONSEJERIA DE POLÍTICA TERRITORIAL
CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA