

**BORRADOR / MEMORIA JUSTIFICATIVA
DEL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E
INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL
CARMEN**



OCTUBRE 2020



EQUIPO REDACTOR

Dirección técnica de los trabajos

- Rafael Castellano Brito. Arquitecto

Coordinación del proyecto

- Carmen Santana Lladó. Arquitecta
- Marta M.^a González Navarro. Arquitecta
- Miguel Olivares Giral. Arquitecto
- Amanda E. Luaces Casas. Geógrafa
- Mirian Castellano García. Jurista
- Dolores Pérez Martín. Gestión Administrativa

Equipo colaborador externo

- *GeocAmb. Estudios geográficos y ambientales.*
Jorge I. Morales Rodríguez. Geógrafo
- Raquel Guanche García. Arquitecta
- Blanca Fajardo López. Arquitecta
- José María Sainz-Ezquerro Méndez. Jurista
- Agustín Rodríguez Castro. Ingeniero Civil
- Odón Caballero Rodríguez. Ingeniero de Obras Públicas
- Jorge Boix Plans. Apoyo técnico para la recopilación de datos de campo

Agradecimiento al Il. Ayuntamiento de Tías

- Expresar el agradecimiento del equipo redactor a la implicación en los trabajos de elaboración de este III PMM de Puerto del Carmen tanto en sus responsables políticos como al funcionariado especialmente de Oficina Técnica y del Archivo Municipal.

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	1
2.	ANTECEDENTES.....	3
2.1	MARCO LEGISLATIVO	3
2.1.1	NORMATIVA DEL SUELO, Y DE RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN TURÍSTICA.....	3
2.1.2	RESTO DE NORMATIVA SECTORIAL.....	7
2.2	DETERMINACIONES DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA	10
2.2.1	PLANEAMIENTO TERRITORIAL	10
2.2.1.1	Plan Insular de Ordenación de Lanzarote.....	10
2.2.2	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TÍAS.....	12
2.2.3	PRIMER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN (PMM/PC1).....	15
2.2.4	SEGUNDO PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN (PMM/PC2).....	19
2.2.5	SÍNTESIS DE LAS DETERMINACIONES DE LOS PMM1, PMM2 Y PGO	24
3.	DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DEL NÚCLEO TURÍSTICO DE PUERTO DEL CARMEN	26
3.1	ANÁLISIS URBANÍSTICO	26
3.1.1	ESTRUCTURA URBANA.....	26
3.1.2	USOS PORMENORIZADOS	32
3.1.3	INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS.....	33
3.2	ANÁLISIS AMBIENTAL.....	45
3.3	ANÁLISIS RESPECTO AL MODELO TURÍSTICO	48
3.3.1	EVOLUCIÓN DE LA PLANTA ALOJATIVA DE PUERTO DEL CARMEN. DATOS OFICIALES DE CABILDO PERÍODO DE 2009 A 2019.....	49
3.3.2	ESCENARIO ACTUAL DE LA PLANTA ALOJATIVA DE PUERTO DEL CARMEN. DATOS DE ESTUDIO DE CAMPO AÑO 2020	53

4.	OBJETO DE LA INICIATIVA DE PROMOVER EL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN.....	59
5.	INTERÉS GENERAL, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA INICIATIVA DEL III PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN	62
6.	JUSTIFICACIÓN DE PROMOVER EL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN	65
6.1	SÍNTESIS DE LA DIAGNOSIS URBANÍSTICA	66
6.2	SÍNTESIS DE LA DIAGNOSIS RESPECTO AL MODELO TURÍSTICO	67
6.2.1	CONCLUSIONES SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE ALOJAMIENTO TURÍSTICO DESDE EL AÑO 2009 A 2020.....	68
6.2.2	CONCLUSIONES SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LAS PLAZAS ALOJATIVAS DESDE EL AÑO 2014 A 2020.	69
7.	LÍNEAS DE ACTUACIÓN PROMOVIDAS POR EL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN.....	70
8.	ÁMBITO DE ESTUDIO Y DE ACTUACIÓN DEL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN.....	77
9.	MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO POR EL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN.....	78
9.1	ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN.....	78
	ALTERNATIVA 0	82
	ALTERNATIVA 1	93
	ALTERNATIVA 2	103
9.2	INTERVENCIONES OBJETO DE LA PRESENTE INICIATIVA	114
	Tipología 1: “Reordenación de ámbitos de Suelo Urbano”	118
	Tipología 2: “Intervenciones sobre establecimientos de alojamiento turístico”	119
	Tipología 3: “Intervenciones sobre equipamientos terciarios, comerciales y oferta turística complementaria “	120
	Tipología 4: “Modificaciones de clase y/o categorías de suelo”	121
9.3	CAPACIDAD MÁXIMA RESIDENCIAL Y ALOJATIVA DEL III PMM	123

9.3.1. PLAZAS MÁXIMAS TURÍSTICAS PARA PUERTO DEL CARMEN, SEGÚN REVISIÓN DEL PLAN INSULAR PUBLICADO EN EL BOC DE 29 DE MAYO DE 2000.....	123
9.3.2. ESCENARIO POBLACIONAL RESIDENCIAL Y TURÍSTICO EN EL AÑO 2020	123
9.4 JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 137 DE LA LEY 4/2017, DE 13 DE JULIO DEL SUELO Y DE LOS ESPACIOS LIBRES NATURALES PROTEGIDOS DE CANARIAS.....	125
9.5 JUSTIFICACIÓN DE LLEVAR A CABO LA MODIFICACIÓN Y NORMATIVA POR LA QUE SE DESARROLLA Y PROMUEVE.....	127
9.6 INSTRUMENTOS DE EJECUCIÓN DEL PLAN.....	129
ANEXO I: FICHERO DE INTERVENCIONES DEL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN.....	131
ANEXO II: DE INICIATIVAS INCORPORADAS AL TERCER AL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN.....	131

1. INTRODUCCIÓN.

Mediante el Decreto 58/2011, de 4 marzo, se aprobó el primer Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Puerto del Carmen –en adelante PMM/PC1– entrando en vigor mediante su publicación en el en el Boletín Oficial de Canarias nº 61, de 24 de marzo de 2011. Éste se redactó al amparo 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 y la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, contemplando entre sus objetivos fundamentales una apuesta por la transformación de la ciudad turística de Puerto del Carmen mediante la definición de un modelo turístico a partir del apoyo de actuaciones de renovación- públicas y privadas- relativas a proyectos de rehabilitación de la planta alojativa, de infraestructuras y a la remodelación urbanística, para lo cual se hacía imprescindible la dinamización de actuaciones tanto públicas como privadas.

Posteriormente, mediante el Decreto 123/2013, de 26 de diciembre se aprobó el segundo Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Puerto del Carmen –en adelante PMM/PC2– entrando en vigor al día siguiente de su publicación en el BOC nº 10, de enero de 2014. Este instrumento de ordenación urbanística recogido en la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias contempla entre sus objetivos fundamentales fortalecer la consecución de un modelo turístico más claro al planteado por el PMM/PC1 y ofrecer cobertura a las actuaciones de sustitución, rehabilitación y remodelación urbanística necesarias para la renovación de Puerto del Carmen.

La entrada en vigor de la Ley 9/2015, de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, tiene como objeto, entre otros aspectos, derogar la comúnmente denominada moratoria turística existente en Canarias desde el año 2001 y adaptar los mismos objetivos inicialmente propuestos de renovación y modernización, mediante la adopción de

aquellas otras medidas que permitan una más intensa y profunda reconversión de la actividad turística en Canarias.

Asimismo, se encuentra vigente en la actualidad el Decreto Ley 15/2020, de 10 de septiembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias, si bien con algunas medidas de simplificación con visos de permanencia en el tiempo y otras vinculadas hasta el momento en el que por el Gobierno de España se declare el fin de la crisis sanitaria.

A lo anteriormente expuesto, hay que añadir la nulidad del PMM/PC2 declarada mediante Sentencia Nº 370/2018, de 21 de diciembre de 2018, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Segunda, del Tribunal Superior de Justicia de Canarias (e inadmitido a trámite por el Tribunal Supremo mediante Auto de 29 de septiembre de 2020 el Recurso de Casación interpuesto contra la resolución judicial), lo cual deja sin cobertura de planeamiento a aquellas actuaciones que se ejecutaron al amparo del mismo.

En este escenario, la Corporación Municipal de Tías ha tomado la iniciativa de promover, conjuntamente con la Consejería de Transición Ecológica, Lucha Contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, del Gobierno de Canarias un Convenio de Colaboración para la instrumentalización de la encomienda de gestión relativa a la formulación del III Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Puerto del Carmen-en adelante PMM/PC3-, iniciativa publicada el 15 de julio de 2020 en el BOC núm. 142, obteniendo una positiva respuesta de iniciativas particulares, en la mayoría de los casos representantes de entidades vinculadas con establecimientos turísticos situados en el núcleo de Puerto del Carmen. Es pretensión común en los solicitantes de adhesión que durante el proceso de redacción del nuevo Plan se analicen y, es su caso, se recojan determinadas actuaciones de sus propios establecimientos, a los efectos de mejorar las condiciones competitivas de los mismos con el consecuente efecto dinamizador resultante para el conjunto del ámbito de las iniciativas privadas y su inherente repercusión en las inversiones públicas.

2. ANTECEDENTES

2.1 MARCO LEGISLATIVO

2.1.1 NORMATIVA DEL SUELO, Y DE RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN TURÍSTICA

El Tercer Plan de Modernización, Mejora, y Competitividad de Puerto del Carmen se elabora en el marco de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, en cuyo artículo 7 se reconocen los Planes de Modernización como instrumentos de ordenación urbanística que complementan y, en su caso, sustituyen a las determinaciones urbanísticas vigentes, con objeto de viabilizar la renovación urbana y edificatoria.

La Ley 2/2013 parte del doble objetivo que ya planteaba la Ley 19/2003, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, en su Directriz 3 (del Turismo):

- Impulsar la renovación y modernización de urbanizaciones, núcleos e instalaciones turísticas obsoletas, así como las de los productos turísticos.
- Modular el crecimiento de la planta turística, que se considera ha de realizarse conforme a las necesidades que se vayan apreciando en la realidad social y económica.
- De este modo, la Ley de Directrices regula la actividad turística, estableciendo fundamentalmente:
 - Principios y criterios para la implantación del modelo turístico.
 - La ordenación del uso residencial en zonas turísticas con objeto de evitar la residencialización de las zonas turísticas (Directriz 12).
 - La renovación edificatoria y rehabilitación urbana (Directrices 18 a 23).
 - Los instrumentos a través de los cuales puede materializarse todo ello (Directrices 28 a 34).

Resulta necesario tener presente que el objeto de la Ley 2/2013 es impulsar la renovación y modernización de urbanizaciones, núcleos e instalaciones turísticas obsoletas, así como

las de los productos turísticos mediante la diversificación de su oferta y la especialización de usos, modulando el crecimiento de la planta turística y, asimismo, regular el régimen de autorizaciones administrativas de los establecimientos turísticos y la normativa aplicable a la ordenación de los diferentes productos turísticos.

A estos efectos, la Ley 2/2013, con el objetivo de potenciar la renovación y modernización de la planta alojativa, ajusta la gama de incentivos que preveía la Ley 6/2009 de medidas urgentes. En este sentido, a los incentivos en materia de plazas adicionales, se añaden los de incrementos en la edificabilidad y la tolerancia del cumplimiento matizado de los estándares de densidad de parcela a los establecimientos que procedan a su renovación, además de la posibilidad de aplicar incentivos de carácter económico. En lo concerniente a los derechos a nuevas plazas que no se materialicen en la propia parcela, se regula el régimen de autorizaciones con mayor precisión y se posibilita el acceso al Registro General Turístico de los derechos a las plazas turísticas adicionales no utilizadas en la parcela objeto de renovación o sustitución, con lo cual se garantiza la publicidad y la seguridad jurídica, además de constituir una posible fuente de ingresos a añadir a los incentivos previstos.

En particular, el apartado 6 del artículo 7 de la propia Ley 2/2013, determina que el Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad -en adelante PMMIC-, definirá los incrementos en edificabilidad que puedan admitirse para viabilizar las operaciones de renovación y traslado, así como la modificación del índice de densidad turística de parcela admisible en las operaciones de renovación edificatoria, como se dispone en la ley. Los incrementos de edificabilidad se atenderán al marco de equilibrio en la distribución de beneficios y cargas definido en la legislación urbanística y no podrán superar los límites máximos establecidos en ésta.

A su vez, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10 y siguientes de la Ley 2/2013 (en su redacción otorgada por la Ley 9/2015, 27 abril y por el Decreto Ley 15/2020, de 10 de septiembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias), las actuaciones previstas en un PMMIC se pueden llevar

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

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

Tales cuestiones son desarrolladas, asimismo, mediante el reglamento que desarrolla la ley, aprobado mediante Decreto 85/2015, de 14 de mayo.

El artículo 6.3 de la Ley 2/2013 determina que las actuaciones de renovación urbana tienen la consideración de actuaciones de transformación urbanística, conforme a lo regulado en la legislación básica, siéndoles de aplicación el régimen legal establecido a las actuaciones de urbanización o de dotación, según sea su objeto, determinando en el

apartado 4 que las actuaciones de renovación aprobadas mediante el PMMIC tienen, en todo caso, los mismos efectos que las derivadas de los planes de ordenación urbanística.

Estas actuaciones se encuentran recogidas en la legislación básica en el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, concretamente en los artículos 7, siguientes y 18.

Los PMMIC han sido previstos en la vigente Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, que les otorga la naturaleza jurídica de sectoriales (art. 133.1.D.a.). El mismo carácter sectorial les atribuye el artículo 2.3 del Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado mediante 181/2018, de 26 de diciembre.

Resulta necesario advertir que, a su vez, la referida Ley 4/2017 modificó determinados preceptos de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias.

Asimismo, es necesario tener presente que, en consonancia con el carácter de instrumentos de ordenación sectorial, la Ley 4/2017, preceptúa que “los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad se regirán por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias” (y, por derivación, también por su Reglamento), es decir, la norma general remite a la especial (normativa turística).

En su elaboración y procedimiento, resulta necesario advertir que el Tercer Plan de Modernización, Mejora, e Incremento de la Competitividad de Puerto del Carmen habrá de adecuarse a las previsiones establecidas y derivadas del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, del Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado mediante 181/2018, de 26 de diciembre y, en especial, de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, y del Reglamento de la Ley de

Renovación y Modernización Turística de Canarias, aprobado mediante Decreto 85/2015, de 14 de mayo, sin perjuicio del resto de normas integrantes del ordenamiento jurídico que fueran aplicables.

No se puede obviar, tampoco, como norma básica estatal, los mandatos procedentes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, la cual prevé los procedimientos administrativos tendentes a la preservación del medio ambiente, procurando que tanto los planes como los proyectos, resulten sostenibles.

2.1.2 RESTO DE NORMATIVA SECTORIAL

Sin perjuicio de la normativa citada con anterioridad, la elaboración del plan y la ejecución del mismo, conlleva la aplicación de una serie de normas de carácter sectorial que, como es obvio, han de ser cumplidas. A estos efectos, son fundamentales las siguientes, sin perjuicio de cualquier otra que en cada momento resultara aplicable:

1. Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, norma reguladora de la ordenación y promoción del sector turístico como elemento económico estratégico en el Archipiélago Canario, contemplando los siguientes objetivos:
 - a. La ordenación y el fomento del sector turístico empresarial.
 - b. La regulación de la oferta turística.
 - c. La conservación, protección y aprovechamiento racional de los recursos turísticos de Canarias.
 - d. La ordenación de las infraestructuras territoriales y urbanísticas.
 - e. La garantía y protección del status jurídico del usuario turístico.
2. Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento y se modifica el Decreto 10/2001, de 22 de enero, aprobado mediante Decreto 142/2010, de 4 de octubre.

Se trata de la norma que tiene por objeto ordenar la actividad de alojamiento turístico desarrollada en establecimientos ubicados en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias.

3. Decreto 23/1989, de 15 de febrero, sobre Ordenación de Apartamentos Turísticos. Este Decreto afecta a los objetivos del presente Plan en tanto en cuanto por la Disposición Transitoria Cuarta del Decreto 142/2010, de 4 de octubre, mencionado ya anteriormente, dispone lo siguiente en la Disposición Transitoria Cuarta:

“1. Las pensiones existentes a la entrada en vigor del presente Decreto, mantendrán la clasificación que ostenten, resultándoles de aplicación, en cuanto a los requisitos que deben cumplir, lo previsto en los artículos 3.c) y 35 del Decreto 149/1986, de 9 de octubre, de ordenación de establecimientos hoteleros y en el artículo primero y anexo I de la Orden de 10 de diciembre de 1986, de la Consejería de Turismo y Transportes, reguladora de los distintivos de los establecimientos hoteleros.

2. Los apartamentos clasificados en las categorías de 1 y 2 llaves y las villas clasificadas en 4 y 5 llaves, mantendrán la clasificación que ostenten a la entrada en vigor del presente Decreto, resultándoles de aplicación, en cuanto a los requisitos mínimos que deben cumplir, lo previsto en los anexos I y II del Decreto 23/1989, de 15 de febrero, sobre ordenación de apartamentos turísticos”.

4. Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, en todo aquello que en este Tercer Plan de Modernización, Mejora y Competitividad de Puerto del Carmen se incida en zonas de protección de Costas.
5. Reglamento General de Costas, aprobado por Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, siendo necesario resaltar la misma cuestión que en la referencia a la ley.
6. Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

7. Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, que tiene como objeto, entre otras cuestiones, facilitar la accesibilidad y utilización de los bienes y servicios de la sociedad por parte de todas aquellas personas con movilidad o comunicación reducida o con cualquier otra limitación, tengan éstas carácter permanente o transitorio.
8. Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, aprobado por el Decreto 227/1997, de 18 de septiembre.
9. Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación, que tiene por objeto regular en sus aspectos esenciales el proceso de la edificación, estableciendo las obligaciones y responsabilidades de los agentes que intervienen en dicho proceso, así como las garantías necesarias para el adecuado desarrollo del mismo, con el fin de asegurar la calidad mediante el cumplimiento de los requisitos básicos de los edificios y la adecuada protección de los intereses de los usuarios.
10. Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación, que regula las exigencias básicas de calidad que deben cumplir los edificios, incluidas sus instalaciones, para satisfacer los requisitos básicos de seguridad y habitabilidad.
11. Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, que tiene por objeto la regulación de las telecomunicaciones, que comprenden la explotación de las redes y la prestación de los servicios de comunicaciones electrónicas y los recursos asociados.
12. Reglamento sobre el Uso del Dominio Público Radioeléctrico, aprobado mediante Real Decreto 123/2017, de 24 de febrero.
13. Cualquier otra norma que, en su caso, resultara aplicable.

2.2 DETERMINACIONES DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA

En la presente iniciativa se tendrán en cuenta las determinaciones de los distintos instrumentos que conforman el sistema de planeamiento de Canarias.

2.2.1 PLANEAMIENTO TERRITORIAL

2.2.1.1 Plan Insular de Ordenación de Lanzarote

El Plan Insular de Ordenación de Lanzarote -en adelante, PIOL-, aprobado definitivamente mediante el Decreto 63/1991, de 9 de abril (B.O.C nº 80, de 17.06.1991) se redactó con el objeto de racionalizar el desarrollo territorial insular delimitando, a su vez, el crecimiento turístico global para adecuarlo a la capacidad de acogida del medio físico ambiental y socio-cultural de Lanzarote.

A tal efecto, el PIOL define un modelo basado en una serie de conceptos generales ligados a la sostenibilidad del desarrollo insular compatible con la conservación del extraordinario patrimonio natural y la preservación de los valores medioambientales y paisajísticos de la isla.

Por un lado, el PIOL define un modelo territorial insular estableciendo la estructura conjunta básica de la oferta de equipamiento, creando un sistema integral insular de dotaciones coherente con el modelo económico-territorial perseguido, el cual amortigüe los desequilibrios y racionalice las actuaciones públicas.

De acuerdo a ello, se establecen los criterios que caracterizan el sistema urbano insular para cada tipo de núcleo de población: capital insular, núcleos no turísticos y núcleos turísticos. En el *artículo 3.2.1.5 Núcleos Turísticos*, se recogen los centros de alojamiento y servicios turísticos de Puerto del Carmen, Costa Teguise y Playa Blanca, estableciéndose como criterios básicos los siguientes:

“Para estos tres grandes núcleos con importante desarrollo del alojamiento turístico y en menor medida del residencial estable (y población foránea), se plantean unos niveles elevados de autosuficiencia dotacional, garantizados básicamente por la oferta privada,

aunque con intervención estratégica de la iniciativa pública, bien en temas básicos (sanidad, seguridad, enseñanza) bien en aspectos de escena y estructura urbana (zonas verdes y espacios públicos tratados: paseos, plazas). En estas zonas se contempla la localización de buena parte del equipamiento turístico complementario y de uso de recreo para población turística que más adelante se especifica.”

A su vez, en correspondencia con el Programa de Actuación establecido, se destaca la siguiente problemática como línea de actuación:

1. La graduación del ritmo y límites del crecimiento del alojamiento turístico

Se establece que el planeamiento municipal no sólo deberá respetar los límites de plazas de alojamiento turístico establecidos para cada caso por el PIOL, sino su concreción en su Programa de Actuación.

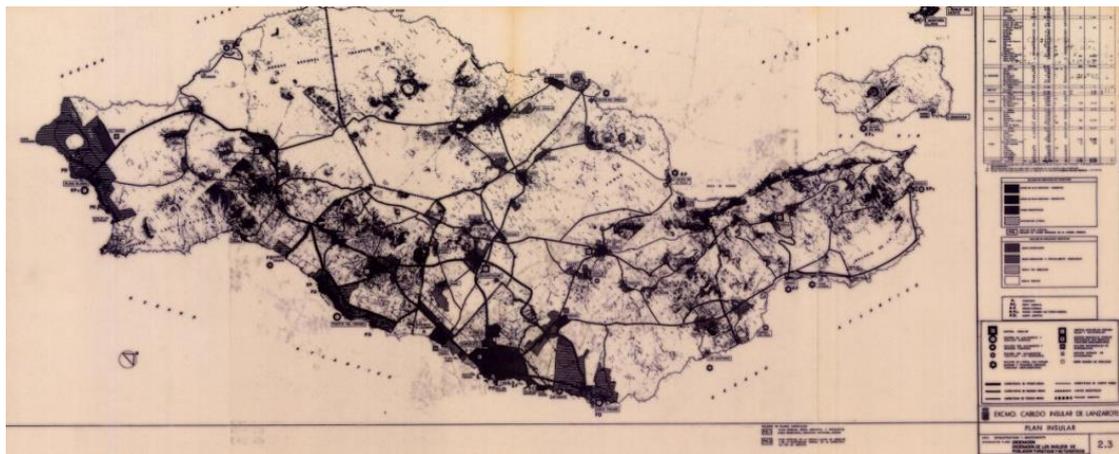
Dicha programación, no podrá suponer un incremento del número de plazas de alojamiento turístico previstas para cada municipio y cuatrienio por el PIOL.

2. La calidad, urbanización y edificación en las áreas turísticas

El PIOL asume las determinaciones de la Ley de Costas, delimita en la Estructura Territorial Insular Básica, los núcleos de población destinados a acoger el desarrollo turístico insular y, complementariamente, establece las *Condiciones Generales de Urbanización, Estéticas, Urbanísticas y Tipológicas* específicas para dichos núcleos turísticos.

3. La mejora cualitativa de la nueva oferta turística y la viabilidad de la remodelación de las instalaciones obsoletas

En relación a su objetivo de mejora cualitativa de la oferta de alojamiento turística, el PIOL determina que la nueva implantación hotelera en Puerto del Carmen deberá suponer, al menos, el 25 % del total de nuevas plazas turísticas con una categoría mínima de cuatro estrellas.



Plano Ordenación de los núcleos de población turísticos y no turísticos. Fuente: PIOL

Sin perjuicio de la síntesis realizada y de las previsiones precisas y pormenorizadas que incorpora el PIOL, resulta necesario tener presente que este instrumento de ordenación fue aprobado en 1991, habiendo entrado en vigor posteriormente diferentes normas que necesariamente han de ponerse en relación con el mismo a los efectos de establecer qué determinaciones prevalecen actualmente en cada caso en el momento de su aplicación.

2.2.2 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TÍAS

El Plan General de Ordenación de Tías actualmente en vigor -en adelante PGO-, aprobado definitivamente por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Canarias mediante acuerdo de fecha 28 de julio de 2005, y publicado el anuncio en el BOC nº 162/05, y su normativa en BOP de Las Palmas nº 138 de 28 de octubre de 2005, se configura como el instrumento de planeamiento urbanístico que desarrolló los principios establecidos por el en ese momento vigente Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, así como los derivados del cumplimiento de los criterios y determinaciones del PIOL y otras normativas sectoriales de obligado cumplimiento.

En el ámbito de referencia territorial de Puerto del Carmen el PGO contempla entre sus determinaciones la clasificación del suelo como queda representada a continuación:



Plano clasificación del Suelo. Fuente: PGO Tías.

En correspondencia con los objetivos turísticos específicos, el PGO propone una ordenación urbanística que, de acuerdo marco legislativo definido por la Ley 19/2003 de Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, tendrá un carácter de transitoriedad hasta que se produzca la aprobación del correspondiente Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo Insular.

En este sentido, el PGO propone como objetivos turísticos los siguientes:

1. Proponer una ordenación que tenga como objetivo restituir los valores perdidos y su adecuación a las tendencias actuales del turismo.
2. Mantener el techo alojativo de 30.821 plazas, previstas actualmente como capacidad máxima tanto por el PIOL como por las Normas Subsidiarias.
3. Dar prioridad a la renovación y rehabilitación de los establecimientos alojativos obsoletos y la rehabilitación urbana.

A su vez, el PGO establece unos objetivos y propuestas de regulación de la actividad turística que se sintetizan a continuación:

1. Control y regulación de la expansión de la oferta de alojamiento turístico de acuerdo con los criterios de cualificación establecidos por la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación, Ley 19/2003 Directrices de Ordenación del Turismo y otras normativas sectoriales.

2. Proceder a la subdivisión de Puerto del Carmen en ámbitos especializados en uso residencial o turístico.
3. Estudiar alternativas encaminadas a disminuir la densidad de alojamiento y el esponjamiento de la edificación en las zonas más densificadas.
4. Establecer las condiciones para las mejoras del paisaje urbano.
5. Reducir la incidencia del tráfico rodado y potenciar las vías en sentido perpendicular a la costa, con el objeto de descongestionar la Avenida de Las Playas y potenciar el uso peatonal y comercial de dicha vía.
6. Potenciar recorridos peatonales, ampliando dentro de lo posible, el ancho de las aceras.
7. Cualificación de la nueva oferta alojativa.
8. Establecer en el marco de la Ley 19/2003 los criterios y condiciones necesarias para incentivar la renovación de la planta alojativa obsoleta.
9. Delimitar un “Área de Rehabilitación” que abarcaría el centro de Puerto del Carmen y constituir en ella un “Área de Gestión Integral” que tendrá como objetivo conseguir un uso sostenible, generando paralelamente, incentivos que actúen como potenciadores de la transformación que se persigue.
10. La renovación integral de las áreas degradadas de Puerto del Carmen mediante su remisión a Plan Especial de Renovación Urbana.

Por otro lado, el Plan delimita un Área de Rehabilitación Integral (ARI), así como la división del núcleo en cinco áreas o ámbitos de ordenación a los efectos de especializar los usos en base a las siguientes áreas:

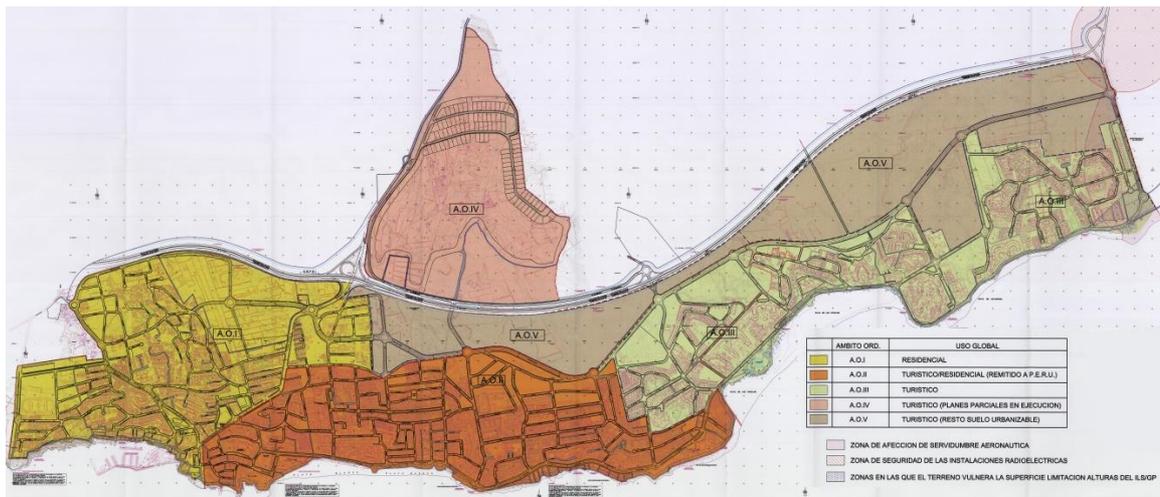


IMAGEN: Ámbito de ordenación de la actividad turística. Fuente: PGO Tías.

ÁMBITOS DE ORDENACIÓN		USO GLOBAL	USOS PORMENORIZADOS
AO-I	La Tiñosa -Los Mojones	Residencial	Alojamientos turísticos no admisibles.
AO-II	Playa Blanca	Residencial, Turístico y Terciario	Remisión a un Plan Especial de Renovación Urbana que ordene pormenorizadamente el ámbito.
AO-III	Los Pocillos-Matagorda	Turístico	Uso residencial incompatible.
AO-IV	Suelo Urbanizable Turístico en ejecución	Turístico	Uso residencial compatible.
AO-V	Resto del Suelo Urbanizable Turístico	Turístico	Condiciones específicas de ordenación sin definir.

Cuadro resumen de los ámbitos de ordenación de la actividad turística. Fuente: PGO Tías. Elaboración propia.

2.2.3 PRIMER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN (PMM/PC1)

El Primer Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Puerto del Carmen – en adelante PMM/PC1- aprobado definitivamente por Decreto 58/2011, de 4 de marzo (BOC nº 61, de 24 de marzo de 2011), se redactó al amparo 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* y la *Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo*, al objeto de desarrollar con urgencia acciones que reactiven la

actividad económica y contribuyan a acelerar el impulso de la modernización y mejora del espacio turístico.

Con respecto a los criterios y objetivos, el PMM/PC1 se elabora con la finalidad de definir un modelo turístico del destino y ofrecer cobertura a las actuaciones, públicas y privadas, relativas a proyectos de sustitución, de rehabilitación de la planta de alojamiento o de la infraestructura turística y a los de remodelación urbanística. Dichos objetivos son desarrollados en cada uno de los epígrafes relacionados a continuación:

- Definición del modelo turístico.
- Programa de actuaciones de rehabilitación, acondicionamiento y organización del espacio público.
- Acciones específicas de sustitución o rehabilitación en el espacio privado.
- Programa de implantación de la calidad en los servicios públicos y establecimientos privados.
- Plan de marketing y comunicación.
- Definición de una identidad como destino.

Cabe destacar que el PMM/PC1 se elaboró a partir de los contenidos Plan Especial de Rehabilitación Urbana de Puerto del Carmen en ese momento en elaboración, con el fin estratégico de promover la renovación y recualificación del núcleo turístico, estableciendo como ámbito de actuación el Área de Rehabilitación Urbana propuesta por el PGO de Tías, denominado “*Ámbito de Ordenación II- Playa Blanca*” que ocupa la zona central de Puerto del Carmen y que destaca por un mayor nivel de problemática, fruto de la convergencia entre la mezcla de usos y la antigüedad de las edificaciones y urbanización.



IMAGEN: Ámbito de estudio y de actuación del PMM/PC1. Elaboración propia.

El PMM/PC1 apuesta por acometer la mejora de un destino turístico articulando coherentemente el modelo elegido, con la vertebración y cohesión de la Ciudad Turística, el cuidado de la imagen de los espacios públicos y la de su oferta de hospedaje, restauración y servicios.

El modelo propuesto no sólo fomenta la recualificación de la oferta turística básica, accesibilidad y hospitalidad, sino que propone una renovación continua e integral de la oferta turística básica con la incorporación de nuevas propuestas de alojamiento y nuevos lugares de esparcimiento, ocio y relación.

En definitiva, el modelo plantado propone ofrecer nuevos productos turísticos, que no se limiten al turismo de Sol y playa y que permitan explotar las potencialidades del ámbito de Puerto del Carmen.

Asimismo, el Plan recoge las actuaciones particulares relativas a proyectos de sustitución y rehabilitación de la planta de alojamiento y de la infraestructura turística de Puerto del Carmen, basadas en debilidades detectadas como son la convergencia entre la mezcla de usos turísticos y residenciales, la antigüedad y baja categoría de los establecimientos alojativos, el excesivo peso de la oferta extrahotelera frente a la hotelera y las deficiencias

existentes en la estructura urbana, estableciendo, a su vez, un orden de prioridades y diseño de las intervenciones propuestas.

Las intervenciones planteadas por el PMM/PC1 se circunscriben exclusivamente respecto al espacio privado incorporando nueve actuaciones reflejadas en el correspondiente fichero urbanístico, sin establecer clases de usos distintas a las definidas por el PGO de Tías, ni alterar sus condiciones particulares o régimen de compatibilidad asociado, manteniendo los parámetros definitorios de la edificación y destino del suelo recogido de forma detallada en las distintas Ordenanzas. A continuación se incorpora la relación de actuaciones privadas recogidas en el PMM/PC1.

ORDENANZA PMM/PC1	ORDENANZA PGO TÍAS	CONDICIONES PARTICULARES	DENOMINACIÓN DE LA INTERVENCIÓN
Rhpc_1	PC-3C	Ficha 1	Proyecto de sustitución de apartamentos obsoletos "Las Rocas" por oferta complementaria con aparcamientos. Avenida de Las Playas nº 40
Rhpc_2	C-E-10-PC	Ficha 2	Proyecto de sustitución de apartamentos obsoletos "Las Rocas" por oferta complementaria con aparcamientos. Avenida de Las Playas nº 39
Rhpc_3	PB-12	Ficha 3	Proyecto de rehabilitación de apartamentos Panorama con categoría 1 llave para pasar a 4 llaves
Rhpc_4	PC-2C / PB-11	Ficha 4	Proyecto de sustitución de hotel obsoleto "La perla" por oferta complementaria con aparcamientos
Rhpc_5	R-E-13-PC	Ficha 5	Proyecto de reforma del establecimiento "La Ola" de oferta complementaria
Rhpc_6	PB-8	Ficha 6	Proyecto de rehabilitación del Hotel Fariones con categoría 4 estrellas para pasar a 5 estrellas
Rhpc_7	Pc-2C	Ficha 7	Proyectos de sustitución, reforma o rehabilitación de locales comerciales en Avenida de las Playas
Rhpc_8	MG-1	Ficha 8	Proyecto de rehabilitación del Hotel Sol Lanzarote con categoría 1 estrella para pasar a 4 estrellas
Rhpc_9	C-E-9-PC	Ficha 9	Proyectos de sustitución, reforma o rehabilitación de locales comerciales en Avenida de las Playas

Tabla resumen de las modificaciones a incorporar en el PGO Tías por el PMM/PC1.

Fuente: PMM/PC1. Elaboración propia.

Asimismo, el PMM/PC1 contiene una serie de propuestas de renovación, mejora y transformación del espacio público que se concretan en la revaloración de las virtudes paisajísticas existentes en las diferentes zonas del ámbito, potenciando el eje litoral y la red viaria peatonal como espacios de calidad que incrementen el valor de la oferta turística.

2.2.4 SEGUNDO PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN (PMM/PC2)

Mediante Decreto 123/2013 de 26 de diciembre, se aprobó el PMM/PC2, entrando en vigor al día siguiente de su publicación (BOC nº 10, del 16 de enero de 2014). Como se expondrá posteriormente el referido instrumento de ordenación ha sido declarado nulo por el órgano jurisdiccional competente.

El PMM/PC2 se redactó al amparo de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias que deroga parcialmente la anteriormente citada Ley 6/2009 de medidas urgentes, al objeto de establecer una serie de estrategias de transformación, reforma y recualificación del núcleo turístico, a través de operaciones de renovación urbana y edificatoria para promover la remodelación del espacio público y privado y, en consecuencia, la reactivación de la actividad económica.

De esta forma el PMM/PC2, respecto al anterior, amplió su ámbito de estudio, abarcando las cinco áreas o ámbitos de ordenación que conforman el núcleo turístico, siendo de aplicación a las actuaciones, públicas y privadas, incorporadas tanto en el PMM/PC1 como en este último.



Imagen: Ámbito de estudio del PMM/PC2. Elaboración propia.

El PMM/PC2 determinó una serie de intervenciones, públicas y privadas, estableciéndose niveles en la prioridad de su desarrollo. A continuación, se incorpora la relación de actuaciones privadas y públicas recogidas en el mismo.

TIPO DE INTERVENCIONES		CÓDIGO	DENOMINACIÓN DE LA ACTUACIÓN
ESPACIO PRIVADO EN SUELO URBANO	Establecimientos de alojamiento turístico	IT-01	Apartamentos Balcón del mar
		IT-02	Apartamentos Harimaguada
		IT-03	Apartamentos Hotel Fariones
		IT-04	Apartamentos Hyde Park Lane
		IT-05	Apartamentos Don Paco Castilla
		IT-06	Hotel Floresta
		IT-07	Apartamentos Club Izaro
		IT-08	Villas Alondra
		IT-09	Villas Guataca
		IT-10	Vista del Mar
		IT-11	Hotel San Antonio y Marina Bay
		IT-12	Lago Verde
	Espacios comerciales	IC-01	Centro Comercial Costa Mar
		IC-02	Potabilizadora Hotel San Antonio
	Equipamiento complementario	IET-01	Avenida Juan Carlos I
		IET-02	Centro Deportivo Los Fariones
		IET-03	Avenida de las Playas 41
IET-04		Reina Sofía	
IET-05		Avenida de las Playas 51	
ESPACIO PRIVADO EN SUELO RÚSTICO		ISR-01	Rancho Texas
ESPACIO PÚBLICO	Viario	IV-01	Bulevar
		IV-02	Eje longitudinal
		IV-03	Vías de conexión interior de 2 sentidos
		IV-04	Vías de conexión interior de 1 sentido
		IV-05	Vía rodonal de acceso libre
		IV-06	Vía rodonal de acceso restringido
		IV-07	Vía rodonal sin salida
		IV-08	Vía peatonal
	Espacio libre	IE-01	Talasoterapia y centro de interpretación de las Salinas de Matagorda
		IE-02	Canal de los Pocillos
		IE-03	Acondicionamiento Plaza Centro Cívico El Fondeadero

Tabla resumen de las actuaciones del PMM/PC2. Fuente: PMM/PC2. Elaboración propia.

Estas intervenciones permitirían una profunda transformación de la ciudad turística de Puerto del Carmen y están en sintonía con los objetivos del modelo turístico que son:

- 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

Asimismo, en lo que respecta a la ordenación pormenorizada, el PMM/PC2 complementó, y, en su caso, sustituyó a las determinaciones urbanísticas vigentes, tal y como se especifica a continuación:

- Sustituyó el régimen respecto a los usos turístico, terciario -recreativo-ocio, comercial, restauración y bares, oficina-, comunitario y espacio libre, manteniéndose para el resto de usos los regulados en el planeamiento vigente.
- Estableció unos parámetros de ordenación, sin perjuicio de la aplicación de las ordenanzas particulares establecidas para cada una de las actuaciones recogidas en las fichas urbanísticas.
- Modificó los parámetros urbanísticos de la Zona Rhpc-4 y Rhpc-6 del PMM/PC1 y la Zona R-E-13-PC del PGO de Tías.
- Estableció para cada una de las actuaciones contempladas en el Plan cambios en sus parámetros de ordenación, con el objeto de llevar a cabo su renovación urbana.

El modelo elegido por el PMM/PC2 se encontraba en consonancia con el desarrollado por el PMM/PC1, con el objetivo de definir un modelo turístico del destino y ofrecer cobertura a las actuaciones de sustitución, rehabilitación de la planta de alojamiento o infraestructura turística y de remodelación urbanística, mediante la delimitación de

actuaciones de transformación urbanística, que, permitirían cumplir con el objetivo amplio de la renovación turística de Puerto del Carmen.

En el citado modelo desarrollado por el PMM/PC2 se podía diferenciar la articulación de tres alternativas de ordenación, basadas en la estrategia de actuación en el espacio público, privado, así como en el de movilidad.

A continuación, quedan descritas y representadas gráficamente cada una de las alternativas, es decir, las escogidas por el PMM/PC2 para la consecución de los objetivos de ordenación para cada uno de los sistemas propuestos.

• **Estrategia en el Espacio Público**

Se plantea un sistema integrado de áreas, potenciando el esparcimiento y los puntos de encuentro, creando espacios abiertos a actividades y dinamizando el entorno. Se establece así una oportunidad para desarrollar una trama operativa que dote de una mayor flexibilidad a la actual trama urbana y viaria de Puerto del Carmen. Los espacios libres se plantean como oportunidades de renovación urbana que proveen recursos a la gestión del núcleo y como funciones principales.



Plano A-01-03 Estrategia en espacio público. Alternativa 2". Fuente: PMM/PC2

- **Estrategia en el Espacio Privado**

“Se apuesta por 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.”



Plano “A-02-03 Estrategia en espacio privado. Alternativa 2”. Fuente: PMM/PC2

- **Estrategia de Movilidad**

“Para dotar a la Ciudad Turística de una nueva imagen atractiva y más amable, se destaca la importancia de transformar la actual red viaria, articulando sus necesidades funcionales con la creación de áreas capaces de transmitir sensaciones agradables vinculadas al disfrute de los espacios libres, como las plazas y los parques, y de los recorridos urbanos en forma de paseos o de prácticas deportivas.

La movilidad del vehículo en el interior de las áreas de prioridad peatonal se resuelve con vías rodonales, dónde el peatón tiene preferencia, y mediante vías de conexión interior que comunican a menor escala las grandes manzanas.

Se establecen unos ejes “Bulevares”, que conectan con el eje estructural principal costero (Avenida de Las Playas), que ayudan a esponjar la trama urbana y fomentan los recorridos a pie.”



Plano “A-03-03 Estrategia de movilidad. Alternativa 2”. Fuente: PMM/PC2

El PMM/PC2 ha sido declarado nulo mediante Sentencia Nº 370/2018, de 21 de diciembre de 2018, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Segunda, del Tribunal Superior de Justicia de Canarias (e inadmitido a trámite por el Tribunal Supremo mediante Auto de 29 de septiembre de 2020 el recurso de casación interpuesto contra la referida resolución judicial), lo cual deja sin cobertura de planeamiento (en la situación legal que en cada caso corresponda) a las actuaciones que se ejecutaron al amparo del mismo.

2.2.5 SÍNTESIS DE LAS DETERMINACIONES DE LOS PMM1, PMM2

En un acercamiento a la realidad existente del núcleo turístico de Puerto del Carmen, tanto el PMM/PC1 como el PMM/PC2 (declarado nulo) recogieron una serie de problemáticas urbanísticas, turísticas y ambientales detectadas durante el proceso de elaboración de los mismos, las cuales se relacionan y argumentan en base a los siguientes factores:

1. Pérdida progresiva de valor y encanto del destino
2. Obsolescencia de la planta alojativa
3. Baja calidad y falta de especialización de la oferta comercial
4. La mixticidad de usos no reglados
5. La inexistencia de estructura urbana unificada
6. Escasez de actividades de ocio
7. Imagen urbana confusa y sin identidad



Imágenes ilustrativas de obsolescencia y deterioro existentes en el núcleo turístico de Puerto del Carmen.

Fuente: PMM/ PC1 Y PMM/PC2

El abordaje de todos los factores relacionados resulta especialmente trascendente para la mejora de la competitividad de este destino turístico y aunque algunos de ellos tienen una incidencia de corte más estratégica que otros, la aportación de soluciones, con toda probabilidad, permitirá una más accesible respuesta para todos los restantes. Así, la necesidad de afrontar preferentemente aspectos como la diversificación y la renovación y modernización de la oferta tanto alojativa como complementaria, el incremento de calidad de la misma, así como la recuperación de plazas turísticas derivadas a la residencialización y la mejora de la estructura y el paisaje urbano, son factores de primordial trascendencia para el impulso de este destino turístico.

En consecuencia con ello, la presente iniciativa de redacción de un Tercer Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Puerto del Carmen irá encaminada preferentemente hacia la resolución de este tipo de problemáticas cuyo actual peso en el conjunto resulta decisivo a la hora de encarar la transformación competitiva de este vital destino turístico.

3. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DEL NÚCLEO TURÍSTICO DE PUERTO DEL CARMEN

3.1 ANÁLISIS URBANÍSTICO

En el contexto vinculado a la realidad existente en el núcleo turístico de Puerto del Carmen el PMM/PC1 y el PMM/PC2 (declarado nulo) recogen en Tomo I Memoria, un análisis del ámbito, que se puede sintetizar en los siguientes aspectos:

3.1.1 ESTRUCTURA URBANA

La configuración urbana de Puerto del Carmen surge de la consecución en el tiempo de una ordenación derivada de diferentes planes parciales sin una estructura urbana que los conectara y los relacionara con el entorno, dando como resultado urbanizaciones que se encierran en sí mismas sin tener en cuenta el entorno que los rodea, confrontaciones claras con el paisaje, negar una relación directa con el borde litoral, obstaculizar las relaciones visuales con el paisaje, etc.

En el ámbito territorial de referencia de turística Puerto del Carmen, podemos distinguir las siguientes áreas según su comportamiento actual dentro de la estructura urbana, las cuales se corresponden con las cinco áreas o ámbitos de ordenación contemplados por el vigente Plan General de Ordenación de Tías:

- Ámbito de Ordenación-I, La Tiñosa-Los Mojones: se configura como un área con un carácter mixto donde coexisten de forma indistinta los usos residenciales y turísticos, situado en el ámbito occidental de la Avenida Juan Carlos I.
- Ámbito de Ordenación II- Playa Blanca: en este sector se sitúan principalmente los usos residencial, turístico y comercial, es sin duda, el corazón de Puerto del

Carmen y la zona que presenta más problemas, tales como mixticidad de usos y obsolescencia de edificación. Se encuentra localizado en el ámbito central, al oeste con el sector de la Tiñosa, al norte con la Rambla Islas Canarias, al este con la calle Bélgica y la Avenida de Italia y al sur con la costa.

- Ámbito de Ordenación III Los Pocillos-Matagorda: Este sector se sitúa al este del núcleo de Puerto del Carmen, acoge fundamentalmente el uso turístico y en él se encuentran diversas parcelas vacantes conformándose como un área de futuros crecimiento.
- Ámbito de Ordenación IV: se corresponde con el suelo urbanizable ordenado en ejecución, es decir, el de la Modificación del Plan Parcial Sector 11- Lanzarote Golf recogido en el vigente Plan General de Ordenación de Tías (2005). El sector acoge un gran equipamiento deportivo denominado Lanzarote Golf, así como una serie de parcelas vacantes, conformándose como un área de futuros crecimientos.
- Ámbito de Ordenación V: se corresponde con el suelo urbanizable no sectorizado turístico, el cual de acuerdo a la Disposición Transitoria Primera de la Ley/4017 ha de ser considerado rústico común. Este sector se conforma como un área de futuros crecimientos, encontrándose delimitada entre la Carretera de Las Playas (LZ-40) y la Rambla Islas Canarias.

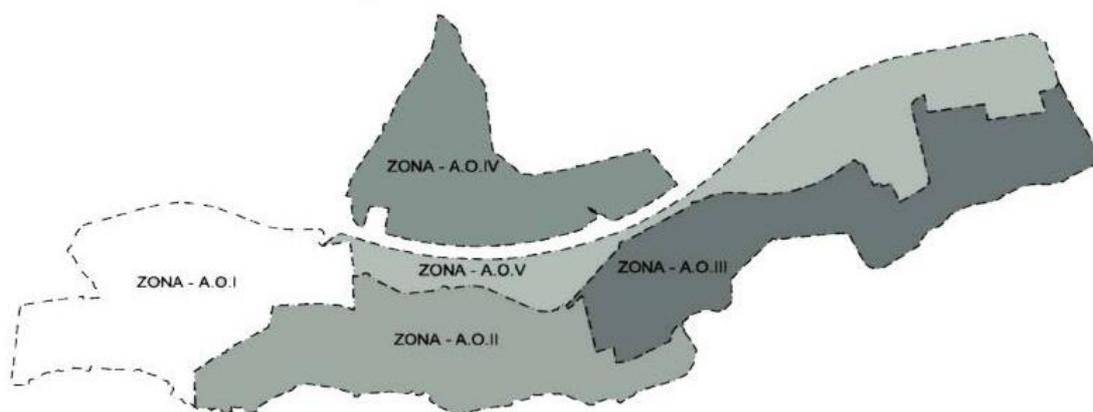


Imagen: Áreas o ámbitos de ordenación contemplados por el vigente Plan General de Ordenación (PGO 2005).

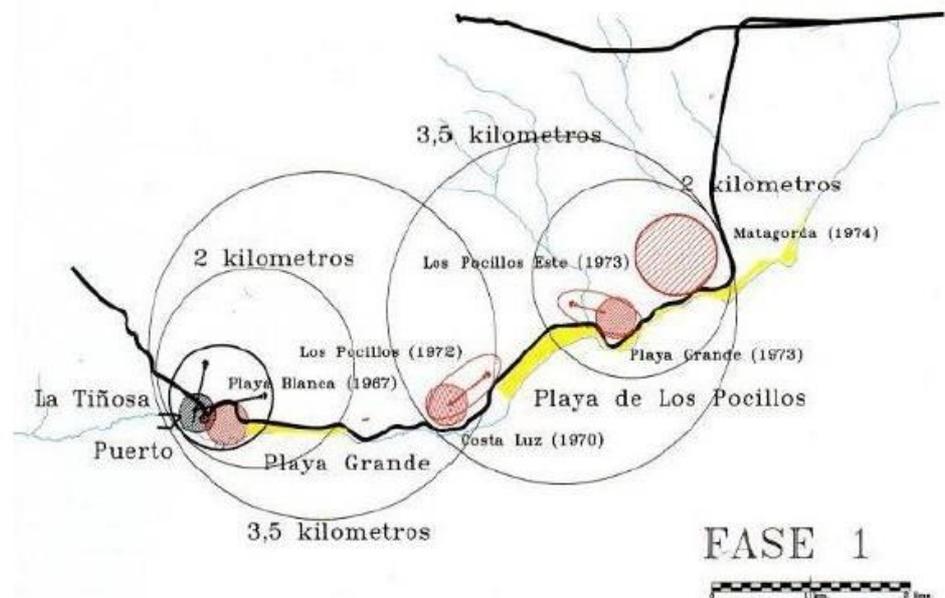
Fuente: PMM/PC2

3.1.1.1 Origen y transformación

El desarrollo urbano de un núcleo determina en gran medida su morfología final. Por ello se hace una reseña al desarrollo de la urbanización turística de Puerto del Carmen, en el que se diferencian tres fases:

- Primera Fase (hasta el año 1974)

En esta fase se pueden distinguir tres focos, el primero de ellos con la aparición del asentamiento de pescadores de La Tiñosa y a partir de ahí en el año 1967, con la ejecución de la urbanización Playa Blanca y el Hotel Los Fariones, como inicios de la expansión de lo que conocemos actualmente como Puerto del Carmen. Como segundo foco, el más amplio, situado en el extremo sur de la Playa de los Pocillos, apoyado en la denominada urbanización Costa Luz que dio lugar, entre otros, al Hotel San Antonio. Y, por último, el tercero, formado por pequeñas intervenciones las cuales posteriormente fueron absorbidas por la urbanización de Matagorda.

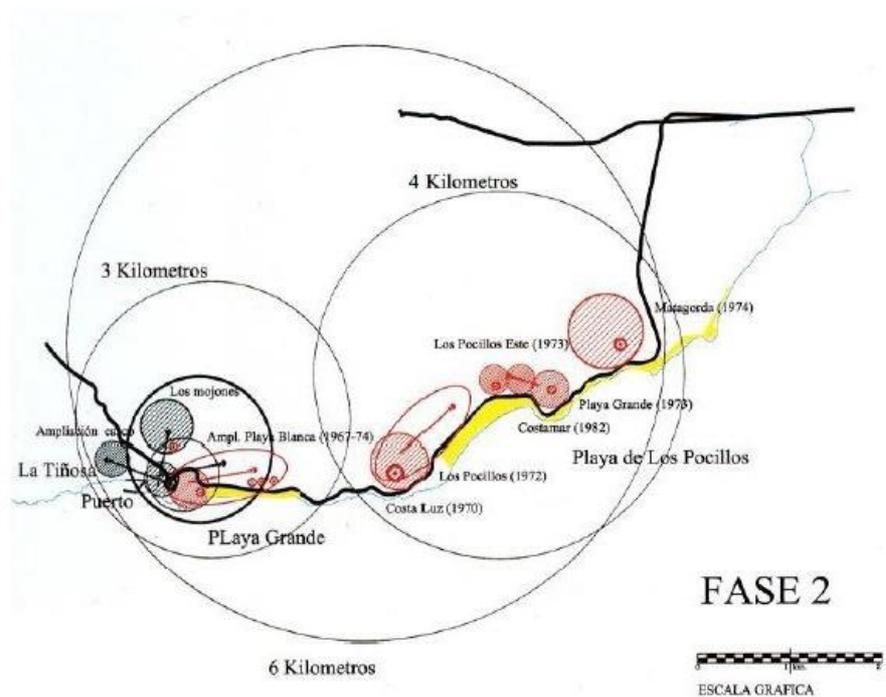


Imágenes ilustrativas de las fases del desarrollo urbanístico de Puerto del Carmen. Génesis y Desarrollo del Espacio Turístico en Canarias. Autor: Eduardo Cáceres Morales. Fuente: PMM/PC2

- Segunda Fase (hasta el año 1990)

En este período continua la expansión y colmatación de los focos anteriores, mediante la extensión de las urbanizaciones existentes y por la aparición de otras pequeñas promociones, sirviendo como vínculo articulador la vía litoral a la cual se adosan las nuevas iniciativas, servicios y el paseo marítimo.

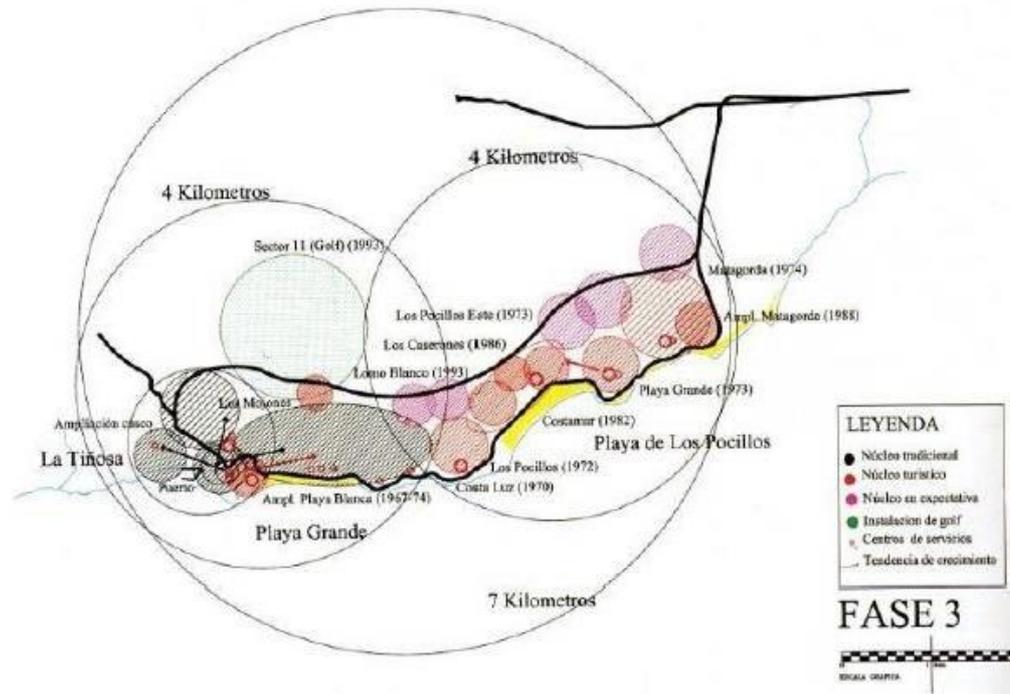
A finales de los ochenta, la primera línea que conforma la urbanización Playa Blanca, empezará a densificarse en altura, al igual que el ámbito de Playa de los Pocillos tiende a unirse con el de Matagorda debido a la incorporación de nuevas promociones.



Imágenes ilustrativas de las fases del desarrollo urbanístico de Puerto del Carmen. Génesis y Desarrollo del Espacio Turístico en Canarias. Autor: Eduardo Cáceres Morales. Fuente: PMM/PC2

- Tercera Fase:

Este periodo se caracteriza porque la vía de borde marítima pasa a tener gran relevancia, así como por la creación de una vía periférica que da lugar a una expectativa de crecimiento de una segunda línea hasta colmatar todo el espacio disponible hasta la citada vía.



Imágenes ilustrativas de las fases del desarrollo urbanístico de Puerto del Carmen. *Génesis y Desarrollo del Espacio Turístico en Canarias*. Autor: Eduardo Cáceres Morales. Fuente: PMM/PC2

3.1.1.2 Morfología urbana y edificatoria

Dentro del contexto territorial de referencia del núcleo turístico de Puerto del Carmen podemos distinguir cuatro áreas diferenciadas de acuerdo a su comportamiento actual dentro de su morfología urbana, los cuales son coincidentes con las cinco zonas o ámbitos de ordenación contemplados por el vigente Plan General de Ordenación de Tías:

- Zona A.O.I: La zona se configura con una trama urbana orgánica, con manzanas irregulares adaptadas a las edificaciones y topografía existentes, albergando tanto edificaciones residenciales como complejos turísticos. La tipología de la edificación que predomina en la zona norte es la edificación aislada, siendo entre medianeras en la sur. Las edificaciones oscilan básicamente entre dos y tres plantas, no obstante, la sensación de altura aumenta debido a los fuertes desniveles existentes.
- Zona A.O.II: Se corresponde con una trama densa, irregular y fragmentada la cual se encuentra articulada en su dirección longitudinal únicamente por la Avenida de Las Playas, combinando la tipología edificatoria de bloque lineal y edificaciones aisladas, con una altura generalmente entre dos y tres plantas, a excepción de los establecimientos hoteleros Fariones y Fariones Playa, cuyas alturas oscilan entre cinco y siete plantas.
- Zona A.O.III: Es el sector más extenso que compone el ámbito turístico de Puerto del Carmen, correspondiéndose con la zona de Los Pocillos – Matagorda. Su trama es heterogénea, no existiendo continuidad entre las distintas urbanizaciones que la conforman, al haber sido desarrolladas a partir de diferentes planes parciales sin un contexto regulador previo. La densidad de la zona es media-baja, albergando tanto manzanas de mayor tamaño, donde se emplazan complejos turísticos con tipología de bloque aislado, en su mayoría, así como de menor tamaño donde predomina la edificación aislada. La altura principalmente es de una y dos plantas, a excepción de las edificaciones que conforman los establecimientos turísticos hoteleros que alcanzan las cinco plantas.
- Zona A.O.IV: En esta zona se localizan una serie de edificaciones de baja altura diseminadas en el entorno del equipamiento deportivo Lanzarote Golf.
- Zona A.O.V: Al no haberse actuado aún en este suelo urbanizable no sectorizado turístico, de acuerdo a la Disposición Transitoria Primera de la Ley/4017, ha de ser

considerado actualmente como rústico común, y sólo se localiza en su entorno un muy escaso número de edificaciones aisladas.

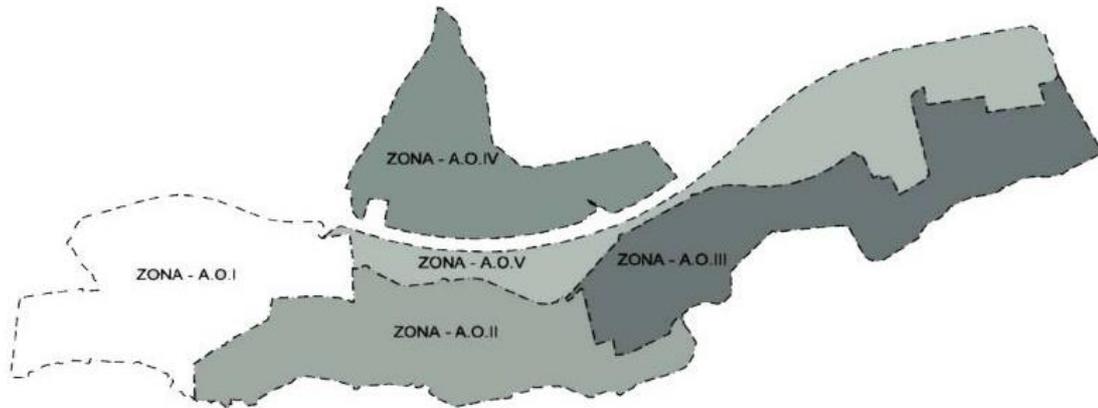


Imagen:Áreas o ámbitos de ordenación contemplados por el vigente Plan General de Ordenación (PGO 2005). Fuente: PMM/PC2

3.1.2 USOS PORMENORIZADOS

Las diversas zonas que componen el núcleo de Puerto del Carmen son muy diferentes en lo que a implantación de usos se refiere. En términos generales, cabe destacar la presencia de mixticidad de usos no reglados, es decir, la alta presencia de la residencialización como resultado de la venta individual de unidades alojativas, convirtiéndose en viviendas y la aparición de establecimientos comerciales en las plantas baja y primera de edificaciones con tipologías no diseñadas ni adaptadas para albergar este tipo de uso.

El núcleo de Puerto del Carmen se puede zonificar en cinco zonas diferenciadas, coincidentes con los ámbitos de ordenación establecidos por el vigente PGO, en lo que respecta a la implantación de usos. A continuación, se detallan las características de las citadas las zonas en cuestión:

- Zona A.O.I: La zona de La Tiñosa se corresponde con el núcleo antiguo tradicional pesquero de Puerto del Carmen, en la actualidad en la misma se concentra la gran parte de la población residente del núcleo, coexistiendo a su vez un amplio número de complejos alojativos en explotación. Asimismo, se localizan una serie

de dotaciones, tales como el campo de fútbol , el centro cívico El Fondadero, el Colegio de Educación Infantil y Primaria Concepción Rodríguez Artilles, así como un espacio libre denominado Parque El Varadero.

- Zona A.O.II: En esta zona existe una alta mixticidad de usos residencial, turístico y comercial, además de diversos equipamientos, aunque en cuanto a dotaciones la oferta es bastante escasa limitándose al sanitario y socio cultural. Los pocos espacios libres existentes son parcelas residuales y de escasa entidad.
- Zona A.O.III: Con una estructura urbana más ordenada que los sectores anteriormente descritos, acoge a la mayor parte de los establecimientos hoteleros del ámbito turístico, no obstante, existe una significativa presencia de uso turístico extrahotelero y residencial. Asimismo, cabe destacar en la zona la presencia de dos espacios libres de entidad, el Parque de las Naciones y la Plaza de Yugoslavia. Ambos se confieren como parques urbanos con escasa vegetación.
- Zona A.O.IV: Se encuentra situado en la zona norte de la Carretera Las Playas (LZ-40) donde se localiza el equipamiento deportivo Lanzarote Golf y el uso asistencial hospitalario, el cual cuenta con una gran área de estacionamiento y un helipuerto de emergencias.
- Zona – A.O.V: Se trata de la zona comprendida entre la Carretera Las Playas (LZ-40) y la vía estructurante denominada Rambla Islas Canarias, comprendiendo un gran suelo vacante en el que no se ha actuado y aunque se clasifica por el vigente PGO como urbanizable no sectorizado turístico, la aplicación de la Ley 4/2017 lo ha determinado como rústico común.

3.1.3 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

Las infraestructuras y servicios básicos son los considerados como aquel conjunto de servicios, dotaciones y elementos necesarios para la organización estructural del ámbito, de los cuales su situación actual se desarrolla en el presente apartado.

3.1.3.1 Sistema viario

- Clasificación de carreteras

Las carreteras de Canarias se clasifican en *regionales, insulares y municipales*, según corresponda su titularidad a la Comunidad Autónoma, a los Cabildos Insulares o a los Ayuntamientos, respectivamente, según establece la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.

Las **carreteras de interés regional**, de titularidad autonómica, se disponen en el *Decreto 51/2009, de 12 de mayo, que modifica el Decreto 247/1993, de 10 de septiembre*, por el que se clasifican las carreteras de interés regional, en lo que se refiere a Lanzarote. Cabe citar la denominada LZ-2 que conecta el ámbito con el resto de la isla atravesando el Municipio de Tías de este a oeste, siendo su recorrido de Arrecife a Playa Blanca, considerándose asimismo, de interés regional todos los ramales del nudo. Ésta se ubica fuera del ámbito del estudio.

Las **carreteras de interés insular** son aquellas de titularidad del Cabildo Insular de Lanzarote que conectan los distintos núcleos de población más relevantes, así como, los municipios colindantes. La vía más significativa es la LZ-40, que da acceso y recorre el núcleo de este a oeste delimitando el ámbito de estudio al norte.

Asimismo, el ámbito cuenta con las carreteras LZ-504, LZ-505 y LZ-506 que unen el núcleo turístico con Mácher, Tías y Puerto Calero, respectivamente.

El resto de vías interiores de Puerto del Carmen son las denominadas de **interés municipal**, siendo de titularidad del municipio.

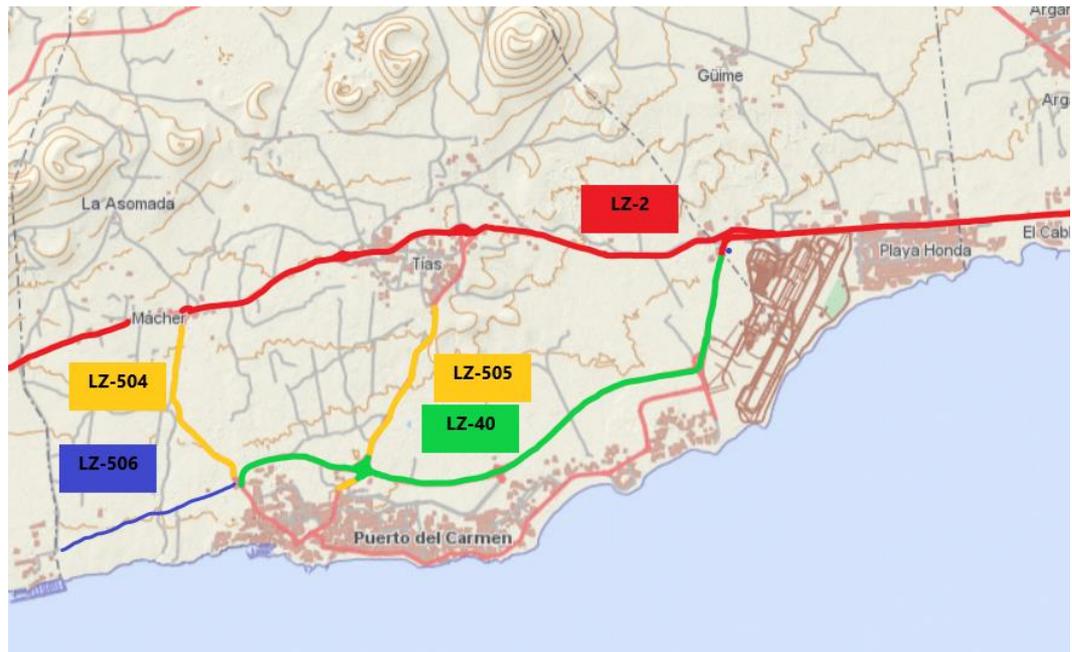


Imagen: Mapa de carreteras de interés regional e insular. Fuente: Centro de datos. Cabildo de Lanzarote.

- Accesibilidad

A nivel insular, el acceso al ámbito queda garantizado directamente por la carretera LZ-2 mediante sus dos enlaces localizados en los PK 5+500 y 12+550, mediante las vías LZ-40 y LZ-504, respectivamente. El principal acceso es el que da inicio a la LZ-40 situado al este del ámbito, mediante un enlace tipo trompeta.

De este a oeste, la carretera LZ-40 da acceso al núcleo turístico a través de cuatro enlaces. El primero de ellos conecta con Matagorda y Los Pocillos, el segundo, da inicio en la actualidad a la Rambla Islas Canarias, el tercero, da acceso a la Avenida Juan Carlos I, uniendo el núcleo con Tías a través de la carretera GC-505 y, el cuarto, da acceso a La Tiñosa y Los Mojones, además de conectar con Mácher a través de la LZ-504 y con Puerto Calero a través de la LZ-506.

- Nivel de servicio

Los últimos datos ofrecidos de las estaciones de aforos son del año 2012. Estos aforos contabilizan el número de vehículos que pasan por los puntos kilométricos (P.K.) de las carreteras que dan acceso al núcleo y se representa como Intensidad

media diaria (I.M.D.). Este último dato nos permite diferenciar el tipo de vehículo que pasa por el dispositivo como la velocidad media a la que transita.

CARRETERA	DENOMINACIÓN	P.K.	TRAMO	I.M.D.
LZ-2	Arrecife-Playa Blanca	1+300	Arrecife-Aeropuerto	58.450
LZ-2	Arrecife-Playa Blanca	6+900	Aeropuerto-Tías	19.138
LZ-2	Arrecife-Playa Blanca	10+400	Tías-Playa Quemada	21.520
LZ-2	Arrecife-Playa Blanca	17+600	Playa Quemada-Yaiza	20.083
LZ-40	Aeropuerto-Pto. Del Carmen	1+000	Aeropuerto-nudo Rancho Texas	32.450
LZ-40	Aeropuerto-Pto. Del Carmen	7+500	nudo Rancho Texas-glorieta Toro	7.916
LZ-504	Macher-Pto. del Carmen	1+400	-----	7.528
LZ-505	Tías-Pto. del Carmen	1+650	-----	12.868

FUENTE. Área de carreteras de Lanzarote. Centro de datos de Lanzarote.

3.1.3.2 Infraestructuras de transporte

- Transporte terrestre

Lanzarote cuenta con un servicio de transporte interurbano público a cargo de la empresa Arrecife Bus, cuya imagen comercial es la de Intercity Bus.

En el ámbito de estudio se localiza una parada preferente denominada Ramblas Islas Canarias que acoge las líneas 02, 03, 24, 25, 161 y 261, con conexión con el resto de la isla y permitiendo el trasbordo en dicha infraestructura. Cuenta con terminal de espera, aseos, información a tiempo real para el usuario mediante monitores, así como con una bolsa de aparcamiento para automóviles.

Cabe destacar que, según los datos sobre la evolución del transporte urbano e interurbano en la Isla de Lanzarote que ofrece el Área de Transporte del Cabildo de Lanzarote e Intercity Bus Lanzarote, en los últimos años ha aumentado la demanda en el transporte interurbano entre el 4% y 8%, alcanzando en el año 2019 la cifra de 4.958.999 pasajeros.

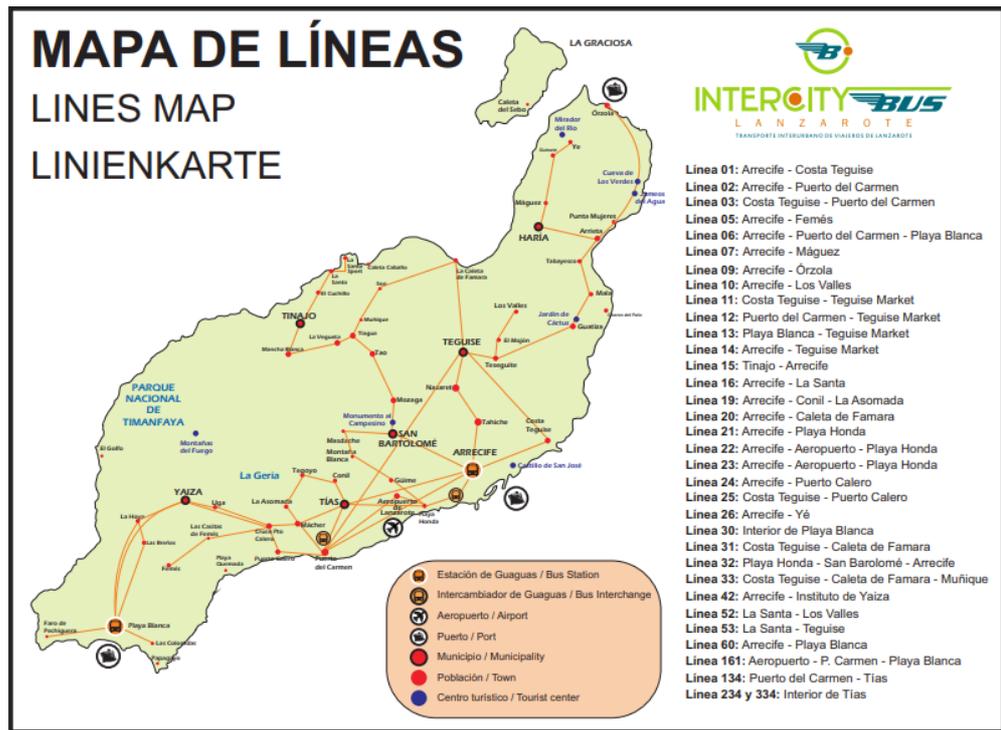


Imagen. Mapa de líneas. Fuente: Intercity Bus.

- Trasporte aéreo

La isla cuenta en la actualidad con el Aeropuerto César Manrique Lanzarote situado en el Término Municipal de San Bartolomé, a escasa distancia del ámbito de estudio a través de las vías LZ-2 y LZ-40. Comprende la principal entrada a la isla con un movimiento en el año 2018 de 7.327.019 pasajeros.

Teniendo en cuenta que Tías es el municipio de Lanzarote que más oferta de plazas turísticas tiene, liderando Puerto del Carmen como núcleo turístico más ofertado, se puede deducir que uno de sus tantos atractores sea la fácil conectividad y cercanía al aeropuerto.

- Transporte marítimo

Puerto del Carmen cuenta con un puerto deportivo-pesquero gestionado por Puertos Canarios, cuya administración competente es el Gobierno de Canarias. Registra un tránsito de pasajeros de 76.143 en el año 2018, alcanzando un aumento de 17.416 con respecto al año anterior.

En cuanto a su infraestructura cuenta con una superficie total de 94.870,64 m², en tierra 35.962,68 m², un número de atraques de 247, zona de varadero, servicios varios, así como la Cofradía de Pescadores La Tiñosa.

3.1.3.3 Infraestructuras de abastecimiento de agua

La Isla de Lanzarote se abastece, casi su totalidad, mediante recursos hídricos obtenidos de la producción y reutilización industrial de agua. Asimismo, cuenta con una serie de infraestructuras para la captación de aguas superficiales y subterráneas.

El modelo industrial de generación de agua potable de la isla es la desalación de agua salada o salobre mediante el proceso de la ósmosis inversa. Existen dos centros de producción de agua desalada como cabecera de la red insular de distribución de agua de consumo humano, uno el Centro de Producción Díaz Rijo, también denominado Punta de los Vientos y el otro el Centro de Producción Sur. Estos centros de desalación son de titularidad pública, pertenecientes al Consorcio de Aguas de Lanzarote, que depende a su vez del Cabildo Insular y los municipios de la misma. La capacidad total de producción nominal supera los 78.000 m³/día en el Centro Productor Punta de los Vientos y los 11.500 m³/día en el Centro Productor Zona Sur. En la actualidad, es la empresa Canal Gestión Lanzarote S.A.U. la encargada de la gestión de ambas desaladoras.

Asimismo, la isla cuenta con una serie de desaladoras de carácter privado, mayormente vinculadas a complejos turísticos.

Según la información obtenida del Sistema de Información Nacional de Aguas de Consumo (SINAC), el núcleo de Puerto del Carmen cuenta con distintas zonas de abastecimiento, siendo la de mayor producción la suministrada desde el Centro Productor Punta de los Vientos. La siguiente tabla muestra las zonas de abastecimiento para el ámbito de estudio:

ZONA ABASTECIMIENTO	POBLACIÓN CENSADA	Nº BOLETINES 2018
AA TIAS APTOS GUACIMETA	0	2
AFP TIAS APARTHOTEL FARIONES PLAYA	0	3
CANAL GESTIÓN LANZAROTE TIAS PUNTA DE LOS VIENTOS	19.063	472
CLP TIAS HYDE PARK LANE	0	15
HIBISCUS LZ TIAS HOTEL LANZAROTE VILLAGE	0	9
HOTEL JAMEOS TIAS HOTEL JAMEOS PLAYA	0	8
HSL TIAS HOTEL SOL LANZAROTE	0	12
HVSA TÍAS VIK SAN ANTONIO PUERTO DEL CARMEN	0	20
INPARSA TIAS HOTEL BEATRIZ PLAYA	0	12
RIU TÍAS PP HOTEL PAR	0	15
SWEET HOLIDAYS TIAS DON PACO CASTILLA	0	10

Tabla: Información del Abastecimiento de Puerto del Carmen. Fuente: SINAC.

En cuanto a la demanda de agua de consumo humano en la isla, el Municipio de Tías es el mayor demandante junto al de Arrecife, llegando casi al 50 % de la demanda anual en la isla. En la siguiente tabla se muestra la evolución de los consumos de Lanzarote:

AÑO	Arrecife	Haría	San Bartolomé	Teguise	Tías	Tinajo	Yaiza	LANZAROTE
2010	2.454.014	444.963	1.405.635	2.043.511	2.953.463	361.805	1.329.318	10.992.709
2011	2.461.121	425.849	1.385.979	2.117.114	2.835.512	366.205	1.424.682	11.016.462
2012	2.237.233	441.942	1.323.891	2.141.823	2.689.834	371.599	1.443.413	10.649.735
2013	2.291.925	470.633	1.183.874	1.952.441	2.619.789	333.614	1.486.302	10.338.578
2014	2.412.700	363.093	1.124.945	2.154.133	2.872.582	305.700	1.844.435	11.077.588
2015	2.373.762	433.178	1.152.790	2.232.430	2.711.587	394.153	2.417.487	11.715.387
2016	2.414.388	381.094	1.124.939	2.133.418	2.839.193	355.786	1.854.160	11.102.978
2017	2.588.541	370.324	1.234.431	2.178.459	3.145.879	391.011	1.826.020	11.734.665
2018	2.610.938	495.146	1.207.816	2.315.303	3.024.878	367.765	1.776.529	11.798.375

Tabla: Consumo de agua (m3) en Lanzarote por contadores según municipio. Fuente: Canal Gestión Lanzarote.

Estos datos garantizan el suministro de agua en base a las producciones de desalación de titularidad pública para la isla ante cualquier crecimiento poblacional, siendo capaz de captar agua desalada en torno a los 73 hm³ al año.

Asimismo, el Municipio de Tías cuenta con 45.288 ml. de tuberías para transportar agua desde los puntos de captación hasta donde comienza la distribución domiciliaria. Esta red de distribución la componen 210.722 ml. de tuberías de diversos materiales, donde

el 55,08% corresponde al PVC, el 41,83% al PE, el 3,02% a FD y el 0,07% restante a Fibrocemento.

La red de distribución en el núcleo de Puerto del Carmen la componen diversas redes de distribución de agua, ya sean de titularidad pública o si se ubican en complejos, privadas. Dicha información la aporta el SINAC, donde a su vez, se pueden consultar los análisis oficiales del agua que controlan sus parámetros a tiempo real. Estas son:

REDES DE DISTRIBUCIÓN	GESTOR
<u>AA TÍAS RED APTOS. GUACIMETA</u>	OTAGUA JORGE GONZÁLEZ BARCIA
<u>AFP TIAS RED FARIONES</u>	APARTHOTEL FARIONES PLAYA S.A.
<u>CANAL GESTION LANZAROTE-TIAS-RED EL CANGREJO</u>	CANAL GESTIÓN LANZAROTE
<u>CANAL GESTION LANZAROTE-TIAS-RED LOS MOJONES</u>	CANAL GESTIÓN LANZAROTE
<u>CANAL GESTION LANZAROTE-TIAS-RED MATAGORDA</u>	CANAL GESTIÓN LANZAROTE
<u>CANAL GESTIÓN LANZAROTE-TIAS-3 RED LINEA ARRECIFE-PLAYA HONDA-PUERTO DEL CARMEN</u>	CANAL GESTIÓN LANZAROTE
<u>CLP TIAS RED HYDE PARK LANE</u>	COSTA LANZAROTE PROMOCIONES,S.A.
<u>HIBISCUS LZ TIAS RED LANZAROTE VILLAGE</u>	HIBISCUS LANZAROTE,S.L.
<u>HOTEL JAMEOS PLAYA TÍAS RED DISTRIBUCIÓN HOTEL</u>	HOTEL JAMEOS PLAYA
<u>HSL TIAS RED HOTEL SOL LANZAROTE</u>	HOTEL SOL LANZAROTE
<u>HVSA TÍAS RED DE DISTRIBUCIÓN INTERIOR VIK SAN ANTONIO PTO DEL CARMEN</u>	DAMINVEST SL
<u>IPU TIAS RED BEATRIZ PLAYA</u>	INVERSIONES Y PARCELACIONES URBANAS S.A.
<u>RIUSA-TIAS-RED-XLZ</u>	RIUSA II, S.A.
<u>SWEET HOLIDAYS TIAS RED DE DISTRIBUCION</u>	SWEET HOLIDAYS, S.A

Tabla 03. Información del Abastecimiento de Puerto del Carmen. Fuente: SINAC.

La red de abastecimiento de agua de consumo humano la completan los depósitos de regulación y almacenamiento. La isla cuenta con 50 depósitos de distinta tipología (en superficie, semienterrados o enterrados), con una capacidad de almacenamiento de 121.775 m³ de agua. El Municipio de Tías, tiene una capacidad de almacenamiento de 3.750 m³ distribuidos en 6 depósitos.

3.1.3.4 Saneamiento y pluviales

La red de saneamiento y de pluviales define al conjunto de conductos y otros elementos que constituyen el transporte de aguas residuales y pluviales del alcantarillado público, de diferentes puntos, donde se reciben hasta su centro de tratamiento u otro punto de descarga. Ambas redes pueden ser del tipo unitaria, si ambos servicios transportan el agua residual por la misma canalización o separativa, si cada servicio dispone de su propia canalización.

Al igual que la red de abastecimiento de consumo humano, la de saneamiento y alcantarillado es gestionada por Canal Gestión Lanzarote S.A.U. El Municipio de Tías lo forma la siguiente red según su tipología:

RAMALES		COLECTORES		EMISARIOS		TOTAL	
Metros	%	Metros	%	Metros	%	Metros	%
45.299	14,7	34.854	16,6	4.550	27,7	84.703	15,8

Tabla : Red de alcantarillado de Tías según tipo. Fuente: Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote, Infraestructuras y Equipamientos de Lanzarote 2018.

Puerto del Carmen lo compone una red unitaria que actúa por gravedad hasta las distintas Estaciones de Bombeo de Aguas Residuales (EBAR en adelante) y la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR en adelante). Las estaciones de bombeo que existen en el ámbito son Los Pocillos y Matagorda, que bombean a la estación depuradora que se denomina EDAR de Tías y Puerto del Carmen, ubicada fuera del ámbito de estudio. Esta instalación tiene una capacidad de tratamiento de 8.000 m³/día, contando con tratamientos primario (decantador), secundario (fangos activados) y avanzados (cloración y filtración por membranas).

Sin embargo, parte de esta agua depurada se somete a un tratamiento terciario o adicional que se destina a la reutilización para uso agrícola, riego de jardines y campos de golf.

En la actualidad, se está redactando un proyecto de ampliación y mejora de esta EDAR. EL proyecto de construcción contemplará las mejoras del conjunto de infraestructuras

necesarias para el transporte y tratamiento de todas las aguas residuales que llegan a la EDAR, así como las previstas en las estimaciones de vertidos futuras.

Al igual que el caso de las desaladoras, existen pequeñas depuradoras y sistemas compactos de depuración asociados a pequeñas explotaciones turísticas y complejos residenciales, que sirven para mejorar la calidad de las aguas. En este caso, la mayoría de ellas dispone de autorización, por lo que se controla su calidad antes de ser devueltas al ciclo hidrológico.

3.1.3.5 Infraestructuras de energía eléctrica

El sistema eléctrico canario cuenta con seis sistemas eléctricamente aislados de energía convencional. En los últimos años se ha producido un incremento en la potencia de origen renovable, con una potencia instalada de 33.425 kilovatios (kW) en la Isla de Lanzarote en el 2018.

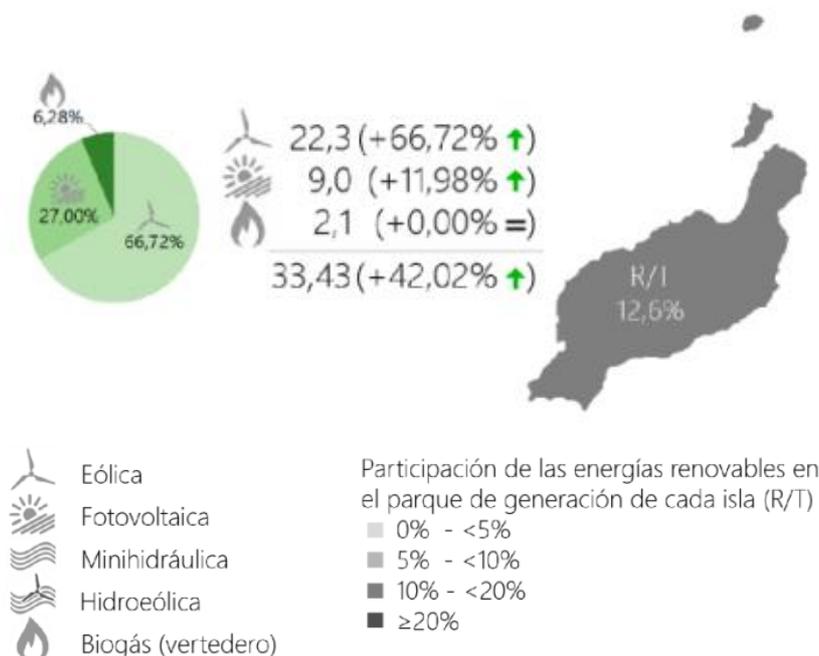
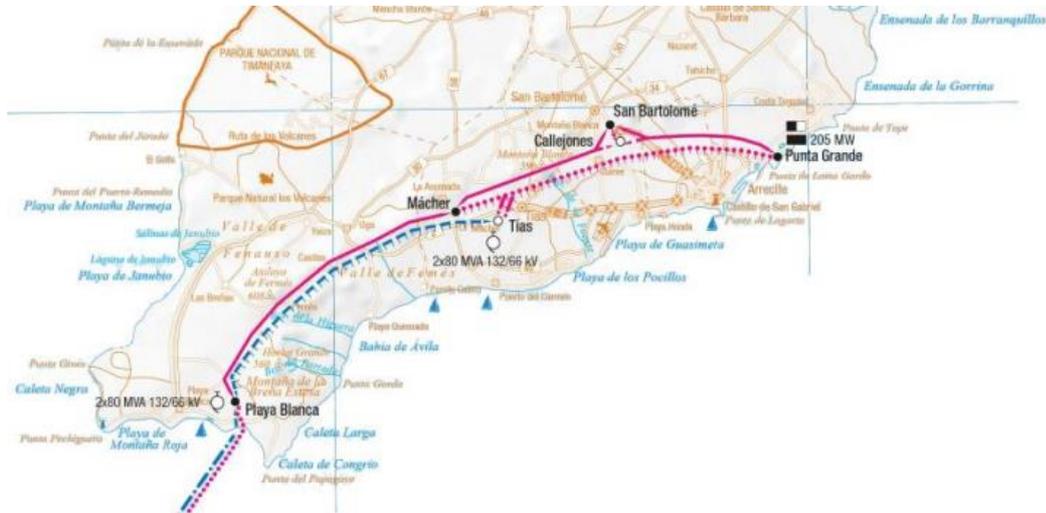


Imagen : Potencia eléctrica a partir de fuentes renovables en Lanzarote (MW). Fuente: Anual energético de Canarias 2018.

Lanzarote se organiza en torno a la central surgida en 1965 en Punta Grande, que ha sido objeto de sucesivas ampliaciones hasta una potencia actual de 205 MW y a la

conexión submarina con el sistema de Fuerteventura, articulado a su vez en torno a la central de Las Salinas, actualmente con 160 MW.

La red de distribución en Tías la forma una línea de 66 Kv, en conexión a las subestaciones de Mácher y Punta Grande con 66 Kv de tensión.



Líneas	Circuitos			Tensiones	
	Previstos	Instalados			
En servicio	1	1			220 kV
	2	1			132 kV
	2	2			66 kV
En construcción y programadas	1	1			<66 kV
	2	1			
	2	2			
Prevista transformación o tensión superior					
Cable subterráneo/submarino					
En servicio	1	1			
	2	2			
En construcción y programados	1	1			
	2	2			
Centrales	<ul style="list-style-type: none"> Hidráulica Térmica clásica Eólica Ciclo combinado Hidroeléctrica Fotovoltaica 	En servicio		En construcción o programado	
Transformadores 220/132/66 kV					
Subestaciones					

Todas las líneas se han dibujado en el color al que funcionan.
 En las construidas a tensión distinta ésta se indica entre paréntesis (F. 66 kV).

Imagen:Datos distribución red eléctrica Lanzarote. Fuente: Anual energético de canarias 2018.

3.1.3.6 Red de telecomunicaciones

Los importantes avances tecnológicos experimentados en la telefonía móvil, la radiotelevisión, la informática e internet han provocado una explosión de las infraestructuras de telecomunicaciones. Es por ello, que en los últimos años las compañías que ofrecen este servicio hayan renovado sus infraestructuras. Puerto del Carmen cuenta con conexiones a estas infraestructuras, canalizado bajo rasante.

3.1.3.7 Gestión de residuos

La recogida de residuos sólidos urbanos en el Municipio de Tías la gestiona la empresa Fomento de Construcciones y Contratas (FCC). Estos residuos son recogidos en Puerto del Carmen y trasladados al Complejo Ambiental de Zonzamas en Teguiise, donde se completa el ciclo del reciclado de los residuos que se generan en la isla.

Existe un punto limpio situado en la carretera LZ-505, entre Tías y Puerto del Carmen. En él se reciben determinados residuos urbanos, donde los usuarios pueden depositar los siguientes residuos previamente seleccionados y separados: aceites vegetales, aceites minerales, aerosoles, baterías, escombros (obras domésticas), fluorescentes, frigoríficos, jardinería, madera, medicamentos (sólidos), metales (aluminio y otros), muebles y enseres, neumáticos, papel y cartón, pilas (normal, móvil y botón), pinturas, barnices y disolventes, plásticos, radiografías, tetrabriks y vidrio.

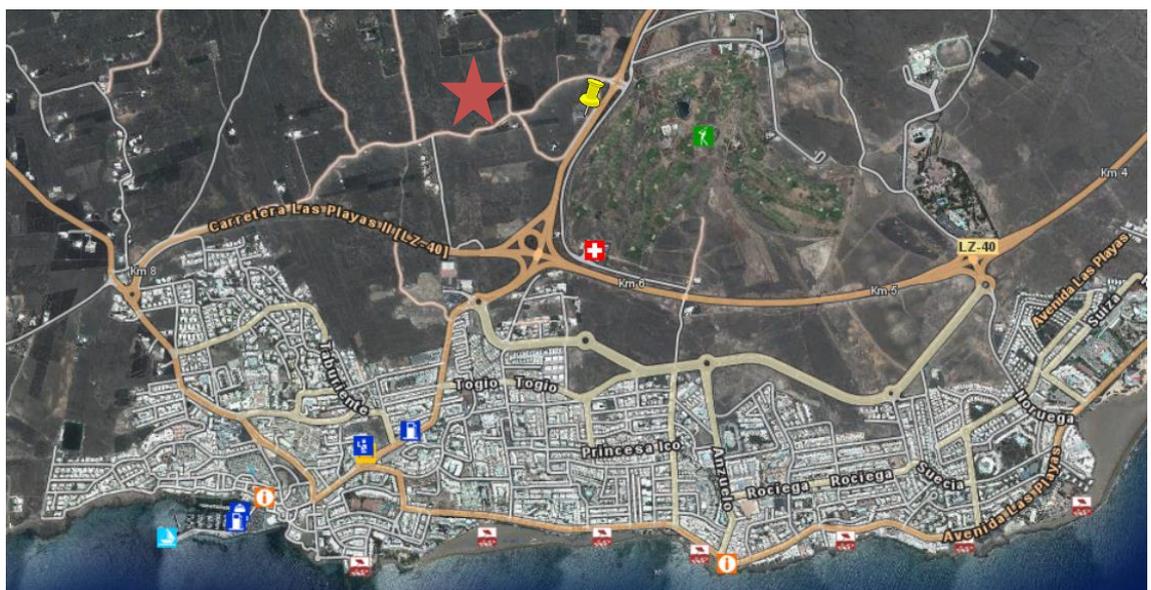


Imagen: Localización del punto limpio del municipio de Tías. Fuente: IDECANARIAS.

3.2 ANÁLISIS AMBIENTAL

Esta gran zona turística presenta las características propias de ámbitos en situación de “transformado o antropizado”, dado que las áreas que en la actualidad no se encuentran urbanizadas o edificadas han sido objeto de transformaciones características de las áreas periurbanas o alteraciones vinculadas con la pasada actividad agraria. En cuanto a la caracterización de la situación ambiental de Puerto del Carmen previa al desarrollo del Plan, detallada en el Documento Inicial Estratégico, se describen seguidamente, a modo de resumen, las principales características ambientales del ámbito de estudio.

La **geología** se encuentra dominada por materiales pertenecientes al segundo ciclo volcánico, en concreto por coladas basálticas olivínicas pertenecientes a las alineaciones Guardilama - Gautisea y Montaña Gritana - Montaña Bermeja - Montaña Mina. De forma que las áreas de interés geológico, desde el punto de vista de su conservación, se corresponden con las rasas marinas, jandiense y erbanense que se conservan en la zona costera.

La combinación de tales coladas conforma un relieve en rampa de suaves pendientes y morfología bastante homogénea, caracterizada por escasos contrastes topográficos. Las **geoformas** de origen exógeno de mayores dimensiones se localizan en la costa, donde la erosión del mar ha generado formas cóncavas y convexas, acantilados de escasa magnitud y playas de gran extensión. Estas formaciones arenosas de la costa, destacando las playas de arena de mayores dimensiones en donde se producen diversas dinámicas eólicas e identifican estructuras sedimentarias, conforman las áreas de interés geomorfológico o áreas singulares a conservar en el conjunto del ámbito de estudio.

Al igual que en el resto de Lanzarote, el ciclo **hidrológico** se encuentra condicionado por la escasez e irregularidad de las precipitaciones y la elevada evapotranspiración, de forma que los recursos hídricos disponibles en el ámbito son escasos y la red hidrográfica es muy incipiente -débiles incisiones lineales y escasos barrancos amplios y poco encajados-.

El **clima**, entendido como las “condiciones medias del tiempo”, se establece para el ámbito de estudio como tipo de clima desierto cálido: temperatura media anual de 21,1°C, precipitación media anual de 111 mm, velocidad media del viento de 22,68 km/h cuya dirección dominante es N-NE, elevados niveles de insolación y buena calidad del aire.

En cuanto al **cambio climático**, las variables de carácter ambiental donde las alteraciones esperadas son más acentuadas o presentan un estrecho vínculo con el calentamiento global, según diversas publicaciones científicas e informes desarrollados en el Archipiélago Canario, son: el aumento de la temperatura media terrestre y las temperaturas extremas máximas, la disminución de las precipitaciones e intensificación de las sequías y de los episodios de precipitaciones intensas, los cambios en la orientación de los vientos, así como en la frecuencia e intensidad de las intrusiones de polvo sahariano y los cambios en la temperatura, composición y nivel del mar.

Los antrosoles son el tipo de **suelos** mayoritario en el ámbito de estudio -suelos profundamente alterados mediante las actividades humanas- y la **capacidad agrológica** o aptitud para el desarrollo de actividades agrícolas dominante es muy baja, derivada de limitaciones agrológicas muy importantes.

La **vegetación** predominante se encuentra intensamente condicionada por la urbanización -vías, espacios libres públicos, parcelas turísticas, complejos residenciales o campo de golf-, cuyas especies son de origen alóctono fundamentalmente y de carácter ornamental -con mantenimiento y aportes hídricos-. En cambio, las comunidades vegetales naturales se localizan principalmente en parcelas no edificadas y límites del ámbito, predominadas por la presencia de matorrales desérticos y xéricos de sustitución, resultado de la antropización a la que se ha visto sometido el ámbito -actividad agraria y urbanización-. Pese a su limitada extensión y fuerte antropización, se considera área de interés florístico del ámbito de estudio a la superficie delimitada como balanconal (*Traganetum moquini*) dada la abundancia de especies características del hábitat 2130. Dunas fijas con vegetación herbácea (dunas grises).

Aunque la presencia de **fauna** en las áreas urbanas se ve limitada por la antropización existente, la presencia en el ámbito de estudio de un campo de golf y áreas ajardinadas favorece la presencia de numerosas y variadas especies de aves, las cuales parecen haberse adaptado a la convivencia con un entorno urbano de mayor disponibilidad hídrica, en relación con el entorno más cercano. Asimismo, el balanconal (*Traganetum moquini*) se considera área de interés faunístico dada su relevancia como zona de alimento y refugio de especies faunísticas protegidas.

Respecto a las **categorías de protección**, el área que ocupa el ámbito de estudio no se encuentra incluida en un espacio protegido de la Red Natura 2000 (LIC, ZEC o ZEPA) o de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos. No obstante, limita su línea de costa, entre aproximadamente Risco Prieto y Punta el Barranquillo, con la Zona Especial de Conservación marina Cagafrecho (ES7011002) y el Lugar de Interés Comunitario “Espacio marino del oriente y sur de Lanzarote-Fuerteventura” (ESZZ15002) en el resto de la línea de costa.

En relación a los **hábitats** de interés comunitario no incluidos en ningún espacio protegido, el Inventario Español de Hábitats Terrestres y la representación proporcionada por el Servicio de Biodiversidad de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias presentan disparidades en cuanto al tipo de hábitat (1210, 1250 y 2130) y su distribución a lo largo de la costa, debido a diferencias temporales, metodológicas y/o de escala de trabajo entre ambas. Fruto de las verificaciones en campo realizadas para el estudio de la vegetación, se ha delimitado como área de interés florístico/faunístico (plano IA-07) aquellas zonas con mayor presencia de especies características de los hábitats “Vegetación anual pionera sobre desechos marinos acumulados” (1210), “Acantilados con vegetación endémica de las costas macaronésicas” (1250) y “Dunas costeras fijas con vegetación herbácea” (2130), sin especificar el tipo de hábitat que conforman, su estado de conservación o cualquier otra especificación al respecto.

La **Reserva de la Biosfera** de Lanzarote afronta el reto de armonizar el desarrollo económico con estrategias de sostenibilidad en 84.610 has. terrestres y 38.000 has.

marinas. El ámbito de estudio del PMM/PC3 se encuentra en zona de transición donde, para el cumplimiento de las funciones las Reservas de la Biosfera, se promueven actividades económicas sostenibles para favorecer el desarrollo socioeconómico de las poblaciones locales.

De la riqueza patrimonial que posee el Municipio de Tías, se han localizado los siguientes **bienes catalogados** en el ámbito de estudio:

CATEGORÍA	CÓDIGO	NOMBRE DEL BIEN
PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO	E.11	Capilla de Nuestra Señora del Carmen
	E.24	La Casa Roja
	E.25	El Varadero
	E.26	El Fondeadero. La Plaza
ÁMBITOS Y ESPACIOS LIBRES URBANIZADOS	A.1	Jardines y Zona del Muelle de Punta Tiñosa
	A.2	Jardines del Hotel Los Fariones
	A.3	Paseo marítimo de Puerto del Carmen

Bienes de patrimonio cultural localizados en el ámbito de estudio. Fuente: Catálogo de Protección del Patrimonio Histórico del Plan General de Ordenación de Tías. Elaboración propia.

El valor paisajístico del ámbito de estudio por norma general es bastante bajo dado que la **calidad visual del paisaje** “media” es la categoría más abundante, ocupando el 45% de la superficie del ámbito, seguida por la categoría “baja” que se extiende por el 41% del territorio analizado. De todo el conjunto de unidades, solo el 7% de la superficie presenta valores altos o muy altos, los cuales coinciden con la costa predominada por elementos naturales (cantil costero y playas), las vías marítimas limítrofes con la costa y algunas vías con elevado nivel de ajardinamiento y funcionalidad.

Finalmente, los **riesgos** naturales en Puerto del Carmen se concentran en la franja costa y junto al Barranco de Los Pocillos, derivados de los riesgos de inundación, costera y fluvial, ocupando aproximadamente el 9% del ámbito.

3.3 ANÁLISIS RESPECTO AL MODELO TURÍSTICO

Para la redacción del presente BORRADOR/MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA INICIATIVA DE PROMOVER EL III PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN se considera suficiente, tanto para el **análisis**

como para la posterior **diagnos** respecto al modelo turístico de Puerto del Carmen, la siguiente información:

- Datos oficiales obtenidos de las Administraciones y Organismos Públicos desde el año 2009 hasta el 2019.
- La consulta sobre los expedientes administrativos de los establecimientos alojativos que figuran en el Ayuntamiento de Tías.
- El desarrollo de un estudio de campo del núcleo turístico a principios de 2020.

En este contexto, el presente documento desarrolla un análisis sobre el modelo turístico de Puerto del Carmen, que podrá ser ampliado con la incorporación de nuevos datos correspondientes a años anteriores a 2009 con el fin de reforzar la diagnosis y conclusiones que resulten del mismo. En su caso, ello será objeto de desarrollo en documentos posteriores de las fases de tramitación del presente PMM3/PC.

3.3.1 EVOLUCIÓN DE LA PLANTA ALOJATIVA DE PUERTO DEL CARMEN. DATOS OFICIALES DE CABILDO INSULAR. PERÍODO DE 2009 A 2019.

El presente apartado incorpora una síntesis evolutiva de la planta alojativa turística del núcleo de Puerto del Carmen desde el año 2009 al 2019, todo ello en base a fuentes de datos oficiales que se concretan en los siguientes momentos temporales:

- Síntesis de datos obtenidos del PMM1/PC y PMM2/PC - **de 2009 a 2011-**.
- Síntesis de datos oficiales **del año 2014** aportados por el Cabildo de Lanzarote.
- Síntesis de datos oficiales **del año 2016** aportados por el Cabildo de Lanzarote.
- Síntesis de datos oficiales **del año 2019** aportados por el Cabildo de Lanzarote.
- **SÍNTESIS DE DATOS PMM1/PC Y PMM2/PC - DE 2009 A 2011-**

Los primeros datos oficiales que se disponen se obtienen de los PMM/PC1 y PMM/PC2, sobre los establecimientos alojativos con plazas autorizadas dentro del ámbito de estudio de cada instrumento. La fase de información del PMM/PC1 se desarrolla durante el año

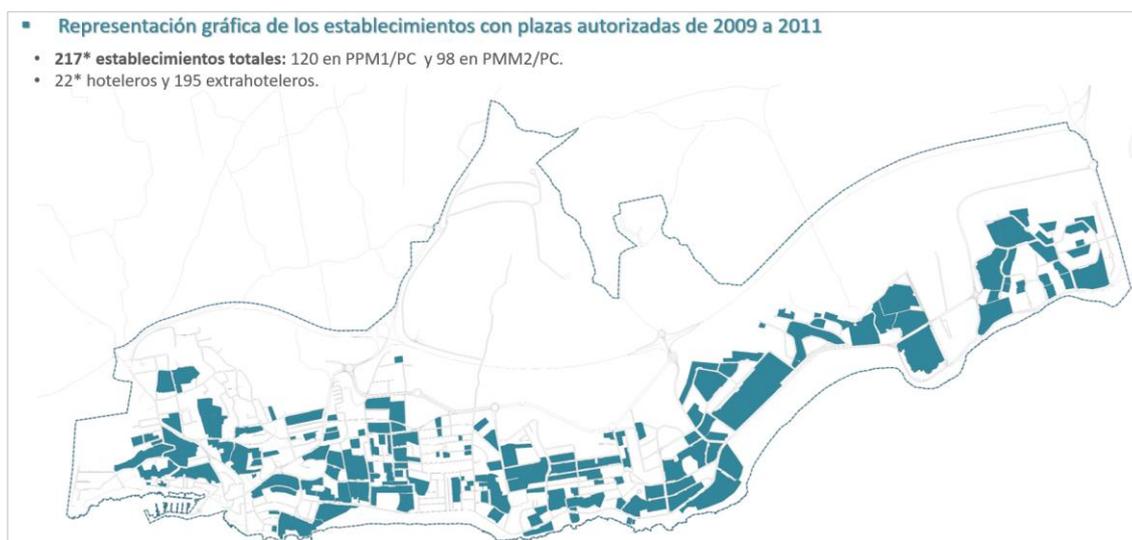
2009, mientras que la del PMM/PC2 corresponde al 2011. En base a ello, el siguiente cuadro sintetiza la situación de la planta alojativa durante este periodo (2009 – 2011) que resulta de la incorporación de los datos de ambos PMM/PC:

Datos obtenidos de los Planos de Información Periodo 2009-2011			
Modalidad	PMM/PC1	PMM/PC2	TOTAL
	Número de establecimientos		
HOTELERA	6	17	22*
EXTRAHOTELERA	114	81	195
TOTAL	120	98	217*

*Un establecimiento hotelero coincide en ámbito de actuación de los dos PMM, por lo que se computa una vez.

Tabla 1: Datos de establecimientos turísticos con plazas autorizadas. Periodo 2009-2011. Fuente: Planos de información PMM1/PC y PMM2/PC. Elaboración propia.

Durante este periodo el núcleo turístico contaba con un total de **217 establecimientos de alojamiento turísticos** con plazas autorizadas, 22 de ellos (10%) de modalidad hotelera y 195 (90%) de modalidad extrahotelera.



Representación gráfica de los establecimientos con plazas autorizadas de 2009 a 2011. Fuente: Datos oficiales PMM1 y PMM2. Elaboración propia.

▪ **SÍNTESIS DE DATOS OFICIALES GLOBALES DEL CABILDO INSULAR DE LANZAROTE EN LOS AÑOS 2014, 2016 y 2019**

Sobre la evolución de la planta alojativa con posterioridad a la aprobación de los citados PMM/PC1 y PMM/PC2, se dispone de datos oficiales registrados en el Cabildo de Lanzarote relativos a los años 2014, 2016 y 2019. Estos datos hacen referencia a aquellos establecimientos alojativos que disponían de plazas alojativas autorizadas estableciendo una diferenciación entre el número de plazas fijas y plazas convertibles autorizadas.

A modo de síntesis, se incorpora un cuadro resumen por modalidades con los datos globales oficiales de Cabildo para los citados años 2014, 2016 y 2019:

Datos Cabildo 2014					
Modalidad	Número de establecimientos	N.º Unidades	N.º Plazas Fijas	N.º Plazas convertibles	N.º Plazas TOTALES (fijas + convertibles)
HOTELERA	19	4.268	8.533	1.353	9.886
EXTRAHOTELERA	143	7.759	17.949	6.576	24.525
TOTAL	162	12.027	26.482	7.929	34.411

Tabla 2. Datos de establecimientos turísticos con plazas autorizadas. Año 2014. Fuente: Cabildo de Lanzarote. Elaboración propia.

Datos Cabildo 2016					
Modalidad	Número de establecimientos	N.º Unidades	N.º Plazas Fijas	N.º Plazas convertibles	N.º Plazas TOTALES (fijas + convertibles)
HOTELERA	16	4.309	8.571	1.006	9.577
EXTRAHOTELERA	141	7.364	17.046	6.290	23.336
TOTAL	157	11.673	25.617	7.296	32.913

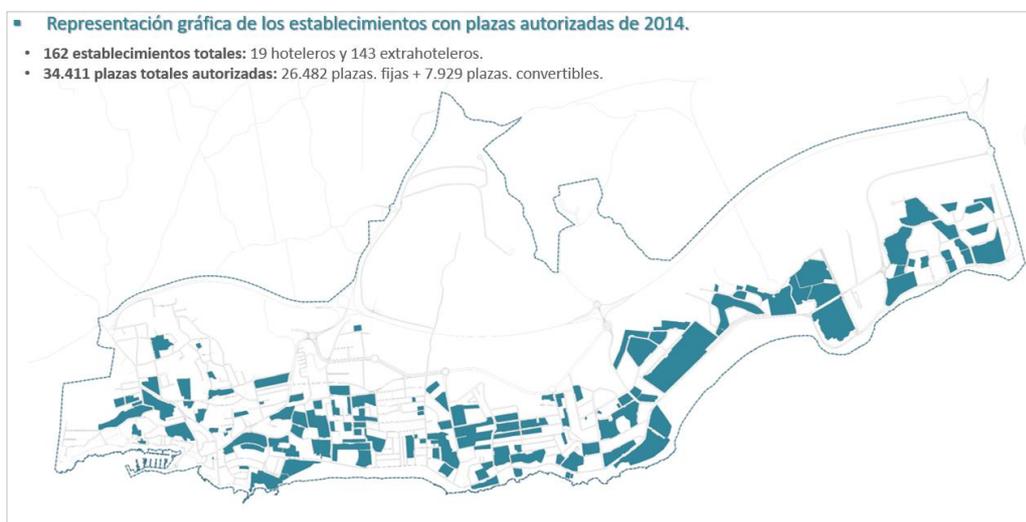
Tabla 3. Datos de establecimientos turísticos con plazas autorizadas. Año 2016. Fuente: Cabildo de Lanzarote. Elaboración propia.

Datos Cabildo 2019					
Modalidad	Número de establecimientos	N.º Unidades	N.º Plazas Fijas	N.º Plazas convertibles	N.º Plazas TOTALES (fijas + convertibles)
HOTELERA	16	4.309	8.571	1.006	9.577
EXTRAHOTELERA	134	7.014	16.298	6.053	22.351
TOTAL	150	11.323	24.869	7.059	31.928

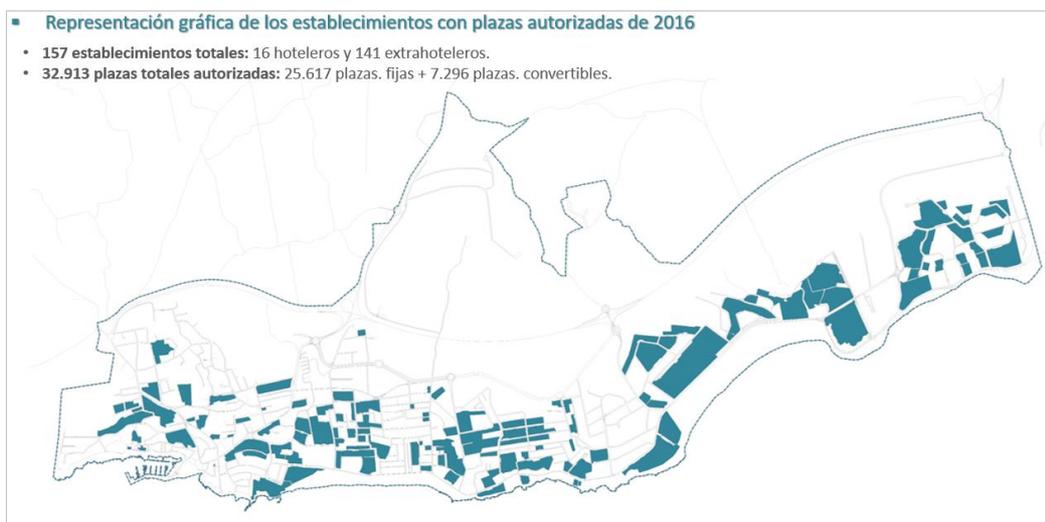
Tabla 4. Datos de establecimientos turísticos con plazas autorizadas. Año 2019. Fuente: Cabildo de Lanzarote. Elaboración propia.

En el año 2014, el Cabildo de Lanzarote registró un total de **162 establecimientos con plazas autorizadas**, de los cuales, 19 establecimientos son de modalidad hotelera (11,72

%) y 143 de modalidad extrahotelera (88,28%). En relación a las plazas autorizadas se registraron **34.411 plazas** alojativas totales (26.482 plazas fijas y 7.929 plazas convertibles), distribuidas en 162 establecimientos.

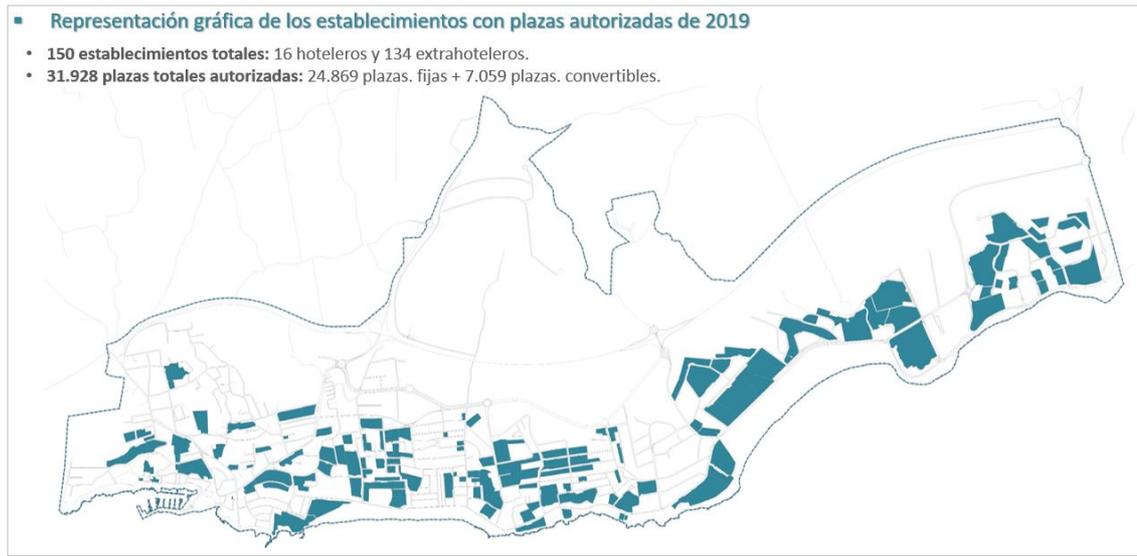


En el año 2016 los datos oficiales registrados en el Cabildo determinan un total de **157 establecimientos con plazas alojativas autorizadas**, distribuidos en 16 establecimientos de modalidad hotelera y 141 de modalidad extrahotelera, representando el 10,19% frente el 89,81% respectivamente. En relación a las plazas, se registró un total de **32.913 plazas** totales autorizadas, distribuidas en 25.617 plazas fijas y 7.296 plazas convertibles.



Representación gráfica de los establecimientos con plazas autorizadas por el Cabildo en 2016. Fuente: Datos oficiales del Cabildo de Lanzarote de 2016. Elaboración propia.

En cuanto a los datos oficiales de Cabildo más recientes que se disponen, correspondientes al año 2019 registran un total de **150 establecimientos con plazas autorizadas**, 16 de modalidad hotelera y 134 extrahotelera, el 10,67% frente 89,33% respectivamente. El cómputo total de plazas autorizadas es de **31.928 plazas**, distribuidas en 24.869 plazas fijas y 7.059 plazas convertibles.



Representación gráfica de los establecimientos con plazas autorizadas por el Cabildo en 2019. Fuente: Datos oficiales del Cabildo de Lanzarote de 2019. Elaboración propia.

3.3.2 ESCENARIO ACTUAL DE LA PLANTA ALOJATIVA DE PUERTO DEL CARMEN. DATOS DE ESTUDIO DE CAMPO AÑO 2020

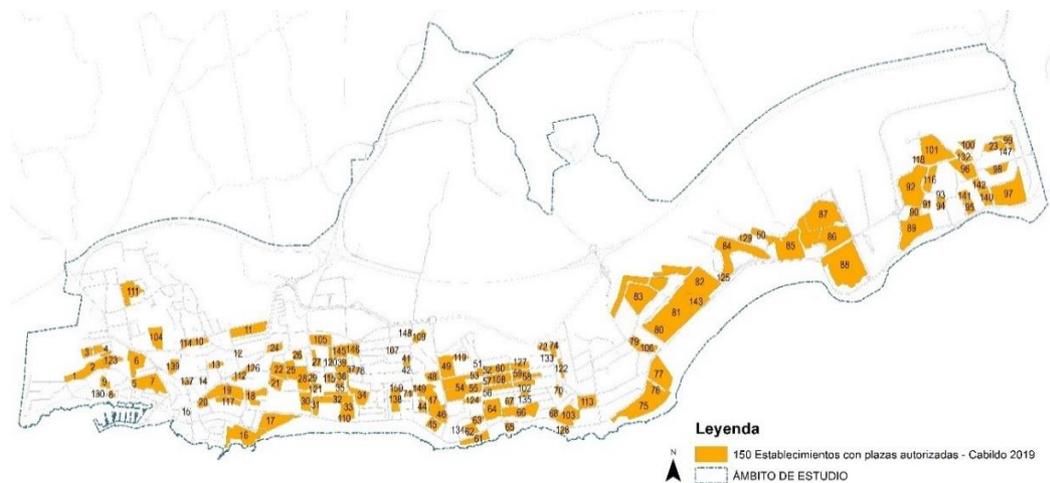
El escenario existente en relación a los distintos establecimientos alojativos inmersos en el ámbito de estudio de Puerto del Carmen se sintetiza en los datos que se aportan seguidamente.

3.3.2.1 Metodología de trabajo

Con el objeto de dar una visión real del escenario actual de Puerto del Carmen y contextualizar la planta turística existente, durante los primeros meses del año 2020 se ha desarrollado un estudio de campo sobre los **150 establecimientos turísticos alojativos** con plazas autorizadas en el año 2019 de acuerdo a los datos aportados por el Cabildo de Lanzarote. A partir de la visita a cada uno de los establecimientos se ha procedido a

recoger la situación real de los mismos en lo referente a su efectiva actividad turística alojativa, así como la confirmación de su modalidad, categoría y número de unidades de alojamiento y plazas realmente comercializadas.

En paralelo, se ha realizado una consulta de los 150 expedientes administrativos que figuran en el Archivo Municipal del Ayuntamiento de Tías. La recopilación de la información resultante de estas tareas de campo y archivo son la base del análisis que se desarrolla en el presente apartado.



3.3.2.2 Usos actuales de los 150 establecimientos con plazas autorizadas por Cabildo en 2019.

Del análisis de campo se detectan los usos siguientes sobre los 150 establecimientos: uso Turístico, uso Residencial y uso Parcialmente Residencial:

- **Uso Turístico**, en **113 establecimientos** (75%) en los que se mantiene el uso turístico alojativo, 21 con modalidad hotelera y 92 extrahotelera.
- **Uso Residencial**, en **30 establecimientos** (20 %) en los que desaparece la actividad de explotación turística y se implanta el residencial.
- **Uso Parcialmente Residencial**, en **7 establecimientos** (5%), en los que la actividad turística ha cesado parcialmente y se combina el uso turístico con el residencial.



Uso actual de los 150 establecimientos alojativos del ámbito de estudio. Fuente: Estudio de campo del año 2020 sobre los establecimientos con plazas autorizadas por el Cabildo en 2019. Elaboración propia.

3.3.3.3 Plazas ofertadas por usos de los 150 establecimientos con plazas autorizadas por Cabildo en 2019.

El presente apartado tiene por objeto dar una visión real sobre la oferta actual de plazas alojativas en Puerto del Carmen en relación a las que figuran en el registro de Cabildo del año 2019.

La tabla que se muestra a continuación establece una comparativa por grupos de usos de los 150 establecimientos -turístico, residencial y parcialmente residencial-, de modo que, en cálculos generales, existen **7.274 plazas alojativas** (fijas + convertibles) **que no se están ofertando en el núcleo turístico de Puerto del Carmen.**

DATOS CAMPO 2020			SITUACIÓN ACTUAL DE ACUERDO A DATOS CABILDO 2019			COMPARATIVA DE DATOS
Uso actual de los establecimientos	N.º de establecimientos (%)	N.º Plazas totales OFERTADAS	N.º Plazas totales (fijas + convertibles)	N.º Plazas fijas	N.º Plazas convertibles	Diferencia de plazas autorizadas y ofertadas
Turístico	113 (75%)	23.350	27.144	21.300	5.844	+ 3.794
Residencial	30 (20%)	0	3.245	2.407	838	+ 3.245
Parcialmente residencial	7 (5%)	1.304	1.539	1.162	377	+ 235
TOTAL	150 (100%)	24.654	31.928	24.869	7.059	+ 7.274

Comparativa de datos de los “usos actuales” de los 150 establecimientos turísticos con plazas autorizadas. Fuente: Trabajo de Campo 2020 y Datos Cabildo de Lanzarote 2019. Elaboración propia.

3.3.3.4 Análisis de los datos aportados en campo por los 113 establecimientos en funcionamiento

Del análisis de campo de los 113 establecimientos actualmente en funcionamiento se diferencian tres situaciones respecto al número de plazas ofertadas en relación a las autorizadas por Cabildo en 2019:

- GRUPO 1: formado por 64 establecimientos (57 %) cuyas plazas ofertadas son coincidentes con autorizadas totales, fijas y convertibles: 13.692 plazas en ambos casos.
- GRUPO 2: compuesto por 28 establecimientos (25 %) cuyas plazas ofertadas son coincidentes con las plazas autorizadas fijas, sin incluir las convertibles, de modo que **2.044 plazas autorizadas** (fijas + convertibles) no están formando parte de la oferta turística del Puerto del Carmen.
- GRUPO 3: formado por 21 establecimientos (19 %) cuyas plazas ofertadas son inferiores a las autorizadas y, en consecuencia, existen **1.750 plazas autorizadas** (fijas + convertibles) que no se están ofertando.

Como resultado de este análisis, dentro de los 113 establecimientos actualmente en funcionamiento, no se están ofertando **3.794 plazas (fijas + convertibles)** que disponen de autorización por parte del Cabildo de Lanzarote en 2019.

DATOS CAMPO 2020			SITUACIÓN ACTUAL DE ACUERDO A DATOS CABILDO 2019			COMPARATIVA DE DATOS
Grupos	N.º de establecimientos	N.º Plazas totales OFERTADAS	N.º Plazas totales (fijas + convertibles)	N.º Plazas fijas	N.º Plazas convertibles	Diferencia de plazas autorizadas y ofertadas
1	64	13.692	13.692	11.890	1.802	0
2	28	4.732	6.776	4.732	2.044	+2.044
3	21	4.926	6.676	4.678	1.998	+1.750
TOTAL	113	23.350	27.144	21.300	5.844	+3.794

Comparativa de datos por grupos de los 113 establecimientos en funcionamiento con plazas autorizadas.
 Fuente: Trabajo de Campo 2020 y Datos Cabildo de Lanzarote 2019. Elaboración propia.

Con atención a la modalidad actual de los 113 establecimientos en funcionamiento, se observa que existe un total de **21 establecimientos de modalidad hotelera (19%) frente a 92 extrahoteleros (81%)**. Sin embargo, en relación a la distribución de las plazas autorizadas por modalidad (fijas + convertibles), el reparto resulta más equitativo: 10.115 plazas ofertadas de modalidad hotelera (43%) frente a 13.235 plazas extrahoteleras (57%).



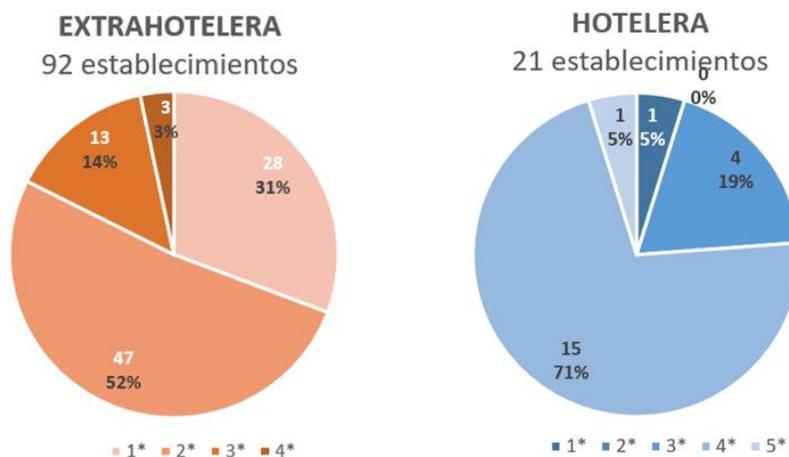
Figura 1. Representación gráfica de la modalidad de campo de los 113 establecimientos turísticos con plazas autorizadas por el Cabildo en 2019. Fuente: Estudio de campo 2020. Elaboración propia.

Modalidad	DATOS CAMPO 2020		SITUACIÓN ACTUAL DE ACUERDO A DATOS CABILDO 2019
	Nº de establecimientos en funcionamiento	N.º Plazas totales ofertadas	N.º Plazas totales (fijas + convertibles)
EXTRAHOTELERA	92	13.235	15.834
HOTELERA	21	10.115	11.310
	113	23.350	27.144

Comparativa de datos por modalidad de los 113 establecimientos turísticos en funcionamiento. Fuente: Trabajo de Campo 2020 y Datos Cabildo de Lanzarote 2019. Elaboración propia.

Del análisis de la categoría de los 93 establecimientos extrahoteleros en funcionamiento se desataca que **el 81 %** de éstos son **de 1 y 2 estrellas**. Sin embargo, en los establecimientos de modalidad hotelera predomina la categoría **4 estrellas**, representando el 71 % del total.

CATEGORÍAS POR MODALIDAD



Modalidad de los establecimientos alojativos del ámbito de estudio con uso turístico. Fuente: Estudio de campo del año 2020 sobre los establecimientos con plazas autorizadas por el Cabildo en 2019. Elaboración propia.

4. OBJETO DE LA INICIATIVA DE PROMOVER EL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN

La redacción de un Tercer Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Puerto del Carmen –PMM/PC3- se enmarca y justifica, por una parte, en la declaración de nulidad del PMM/PC2 mediante Sentencia Nº 370/2018, de 21 de diciembre de 2018, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Segunda, del Tribunal Superior de Justicia de Canarias (e inadmitido a trámite por el Tribunal Supremo mediante Auto de 29 de septiembre de 2020 el Recurso de Casación interpuesto contra la referida resolución judicial), lo cual deja sin cobertura de planeamiento a las actuaciones que se ejecutaron al amparo del mismo y que están en la actualidad en la situación legal que les corresponda (en su caso situación legal de consolidación).

Y, por otra parte, respecto al cumplimiento de los objetivos planteados por los planes PMM/PC1- y el PMM/PC2, aunque éste declarado nulo, los cuales, aún debiendo ser considerado como muy positivos para el núcleo turístico de Puerto del Carmen las determinaciones de los mismos, dado que han viabilizado un buen número de intervenciones de renovación y sustitución de establecimientos turísticos, así como de generación de plusvalías para el Ayuntamiento a emplear en la mejora del espacio público, también resulta necesario precisar que dada la amplísima dimensión de la problemática existente y de los objetivos y retos planteados, resulta obvio que la tarea pendiente es ingente, por lo que, cuantas más iniciativas y medios se empleen en la consecución de los objetivos planteados, mayor será el grado de acercamiento al cumplimiento de los mismos.

Asimismo, la presente iniciativa se enmarca en el objetivo de proceder a la adaptación al marco legal surgido con posterioridad a la aprobación del PMM/PC1 y PMM/PC2, conformado especialmente por la Ley 9/2015, de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias (publicada en el BOC nº 87, de 8 de mayo de 2015), cuyos contenidos se encuentran fundamentalmente dirigidos a potenciar los mecanismos de renovación de los establecimientos alojativos y de oferta complementaria. Asimismo, es necesario tener

presente, en lo que corresponda, la aprobación del Decreto ley 15/2020, de 10 de septiembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias.

En este contexto, la presente iniciativa persigue materializar los siguientes objetivos específicos:

- Incentivar la rehabilitación, renovación e incremento de categoría de los establecimientos alojativos y de oferta complementaria, a través del desarrollo de los incentivos de renovación contenidos en la legislación vigente y especialmente teniendo en cuentas las modificaciones introducidas al respecto en la Ley 9/2015.
- Propiciar la diversificación de la oferta tanto alojativa como complementaria existente mediante la introducción de nuevas modalidades que contribuyan a incrementar la capacidad competitiva de este núcleo turístico.
- Potenciar los usos turísticos sobre los residenciales al objeto de invertir el proceso de residencialización experimentado.
- Propiciar iniciativas encaminadas a la generación de plusvalías para la mejora de las infraestructuras y dotaciones que contribuyan la mejora competitiva del núcleo.
- Mejorar la articulación del Sistema Viario, dinamizando actuaciones basadas en estrategias de movilidad sostenible, caracterizadas por la intermodalidad y el uso de transportes alternativo al automóvil.
- Recualificación los espacios libres mediante una estrategia de diversificación de usos y ampliación de la oferta de ocio, que favorezcan la consolidación y potenciación de los mismos como lugares de relación.
- Creación de una identidad fundamentada en las singularidades del núcleo.
- Proceder a la integración de los diferentes instrumentos de ordenación urbanística en vigor que operan sobre todo el ámbito de Puerto del Carmen en un solo Plan, de

tal manera que se eviten inseguridades jurídicas e interpretaciones diversas derivadas de solapamientos entre distintas figuras de ordenación.

- Recuperación del suelo preciso para propiciar iniciativas de implementación de nuevas dotaciones públicas.

Además, como estrategia general de intervención se contemplan los siguientes objetivos ambientales:

- Preservar, mejorar y potenciar los valores ambientales, paisajísticos y culturales del ámbito a ordenar, al igual que los de su entorno más cercano.
- Favorecer una ordenación acorde con las características naturales del entorno y eficiente en cuanto al uso/consumo de recursos.
- Incidir en las cualidades diferenciadoras del núcleo, la integración paisajística de las intervenciones propuestas y la corrección de los impactos ambientales existentes.
- Mejorar la calidad ambiental del espacio público mediante la potenciación de espacios polivalentes, la introducción de especies locales adaptadas a las duras condiciones climáticas y el refuerzo de su consonancia con el espacio natural periurbano.
- Minimizar los ruidos, las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, especialmente mediante el fortalecimiento de la movilidad sostenible.
- Reducir cualquier tipo de contaminación ambiental, así como los posibles efectos derivados de los riesgos naturales.
- Fomentar un desarrollo sostenible y conformar un espacio turístico más respetuoso con el medio y sus valores.
- Promover un espacio urbano y sector turístico adaptado o menos vulnerable frente a un nuevo escenario climático.

En el marco de los objetivos expuestos, nace la iniciativa de redacción de este nuevo PMM/PC3 desde la voluntad de contemplar tanto las inquietudes provenientes Corporación Municipal como los proyectos de inversión del sector privado, estimando indispensable actuar de manera urgente dado el interés público de la misma y su vinculación con la búsqueda de soluciones a las necesidades y demandas detectadas, es por ello que esta iniciativa resulta ser un objetivo de primer orden para la necesaria competitividad de este núcleo turístico y para la propia economía del municipio, de la isla y del conjunto de Canarias y especialmente, en la actualidad con una crisis sanitaria que amenaza de manera evidente no sólo la estabilidad económica presente, sino que en el caso concreto de Puerto del Carmen puede provocar una nueva pérdida de establecimientos, fundamentalmente extrahoteleros que no aguanten el embate de esta muy preocupante y difícil situación.

5. INTERÉS GENERAL, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA INICIATIVA DEL III PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN

La ordenación urbanística es una función pública que organiza y define el uso del suelo de acuerdo con el interés general y en su desarrollo los poderes públicos deben definir sus respectivas competencias favoreciendo y fomentando la dinamización económica y social, mejorando la calidad y la funcionalidad de las dotaciones, infraestructuras y espacios públicos al servicio de todos los ciudadanos, con las infraestructuras, dotaciones, equipamientos y servicios que sean precisos, la localización de actividades económicas generadoras de empleo estable e integrando en el tejido urbano cuantos usos resulten necesarios para la población en los núcleos urbanos (art. 3 y 4 del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre).

La Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias, tiene como objeto, tal y como preceptúa su artículo 1: *“impulsar la renovación y modernización de urbanizaciones, núcleos e instalaciones turísticas obsoletas, así como las de los productos turísticos mediante la diversificación de su oferta y la especialización de usos,*

modulando el crecimiento de la planta turística y, así mismo regular el régimen de autorizaciones administrativas de los establecimientos turísticos y la normativa aplicable a la ordenación de los diferentes productos turísticos”.

Dicha ley en su exposición de motivos refiere el interés público de sus objetivos al manifestar lo siguientes: *“Es obvio que el logro de la cualificación turística tiene una magnitud estratégica y de interés público que no puede limitarse a las iniciativas que voluntariamente sean impulsadas desde el sector privado. La renovación de la oferta turística obsoleta constituye un deber que es necesario acometer, con las indispensables ayudas por parte del sector público, pero sin la menor dilación, pues nos va en ello el posicionamiento del sector turístico y la propia economía de las islas. Se hace preciso, en consecuencia, dotar a la Administración actuante de medios eficaces para remover los obstáculos que puedan interponerse en la marcha de las iniciativas para la cualificación, reforzando los mecanismos de intervención y posibilitando la sustitución de establecimientos deteriorados, o donde el uso turístico se haya alterado, por otros de mayor calidad y categoría. En tal sentido, la ley parte del deber que tienen los titulares de establecimientos y actividades turísticas de mantener, conservar y rehabilitar los inmuebles e instalaciones en las condiciones requeridas para el uso efectivo establecido por la normativa turística y el planeamiento; y proporciona técnicas administrativas efectivas para que, cuando concurran las condiciones establecidas, puedan imponerse por la Administración las actuaciones de conservación y rehabilitación.”*

Los Planes de Modernización, Mejora, e Incremento de la Competitividad son instrumentos eficaces, previstos en la propia ley y en su reglamento de desarrollo, aprobado mediante Decreto 85/2015, de 14 de mayo, para la consecución de los fines de la propia norma de rango legal. Es decir, estos instrumentos de ordenación son la herramienta que promueve y posibilita la consecución del interés público previsto por la ley.

La Ley 9/2015, de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias, incide en que se aborde con mayor

grado de profundidad el objetivo inicial de lograr la modernización de las zonas y núcleos turísticos del archipiélago, ya que pese a la evaluación positiva de las nuevas medidas y su repercusión sobre el sector turístico, se han puesto de manifiesto determinadas dificultades en la aplicación de los mecanismos establecidos para incentivar los procesos de renovación y rehabilitación turística.

Ante esta situación la nueva ley, que modifica la Ley 2/2013, apuesta por hacer los ajustes precisos para incentivar el proceso ya iniciado, eliminando o corrigiendo las rigideces innecesarias que se han detectado y ello con el objetivo de que puedan subsanarse para conseguir un mayor éxito y eficacia para la consecución de los objetivos inicialmente planteados.

Tales objetivos y fines de interés público se canalizaron a través del PMM/PC 2, aprobado por Decreto 123/2013, de 26 de diciembre y declarado nulo mediante Sentencia nº 370/2018, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias (inadmitido a trámite por el Tribunal Supremo mediante Auto de 29 de septiembre de 2020 el recurso de casación interpuesto contra la referida resolución judicial).

En definitiva, la iniciativa de promover el PMM/PC 3 no solo es conforme con el interés general (art. 3 y 4 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015), sino que es oportuno ante el escenario que genera la mencionada Sentencia anulatoria del PMM/PC2, lo cual, conjuntamente con la aparición de nuevos instrumentos legislativos como la Ley 9/2015 de modificación de la Ley 2/2013, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, hacen oportuno y conveniente promover un nuevo instrumento de ordenación adaptado a las nuevas circunstancias y, sobre todo, vinculado a reforzar los objetivos de renovación y modernización inicialmente establecidos para este núcleo importante turístico.

6. JUSTIFICACIÓN DE PROMOVER EL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN

Transcurridos casi siete años desde la aprobación y vigencia del Segundo Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Puerto del Carmen, declarado nulo mediante la Sentencia Nº 370/2018, de 21 de diciembre de 2018, se hace necesario proceder a redactar un nuevo Plan con el objeto, por una parte, de cubrir el vacío generado por la anulación del anterior y, por otra, de la necesidad de alcanzar con mayor nitidez los objetivos planteados en su día en los PMM/PC1 y PMM/PC2, todo ello apoyado en el nuevo escenario normativo contemplado en la Ley 9/2015 que modifica la 2/2013 de renovación y modernización turística de Canarias, así como en el Reglamento de la Ley 2/2013 de renovación y modernización turística de Canarias, aprobado mediante Decreto 85/2015 de 14 de mayo, en la medida en que estas normas vienen a aportar un refuerzo de apoyo y dinamización para la activación de la competitividad de los núcleos turísticos de las islas.

A tal efecto, constituye un elemento sustancial de la presente iniciativa la adaptación a estos nuevos instrumentos legislativos en la búsqueda de soluciones eficaces al proceso de obsolescencia en el que se ha visto arrastrado Puerto del Carmen, con una residencialización progresiva, especialmente en los establecimientos más antiguos y de baja categoría, los cuales desvirtúan la imagen del núcleo y le confieren pérdida competitiva, requiriendo en consecuencia de medidas que contrarresten este proceso y se encaminen hacia la implementación de la calidad y recuperación tanto alojativa como de la oferta complementaria.

Resulta conveniente precisar que la implementación de los pretéritos PMM/PC aun siendo muy positiva para el núcleo, ya que ha favorecido la renovación de un buen número de establecimientos alojativos y comerciales, así como una tendencia al reajuste del modelo de ciudad turística basado en la mejora de las infraestructuras, espacios públicos e incremento de atractivos para los visitantes, dada la dimensión de la problemática existente, se siguen evidenciando significativas deficiencias en el núcleo que requieren de nuevas iniciativas y medios para su consecución, para lo cual los cambios

legislativos producidos permiten poner en práctica mecanismos más propicios para el logro de tales fines.

6.1 SÍNTESIS DE LA DIAGNOSIS URBANÍSTICA

Tanto el PMM/PC1 como el PMM/PC2 concretaron un diagnóstico urbanístico como estrategia de actuación sobre el ámbito, determinando tanto las carencias como las ventajas competitivas de Puerto del Carmen.

En este sentido, la presente iniciativa ha analizado las características del núcleo desde una perspectiva fijada en la actualización, ampliación y detección de la problemática y potencialidades de Puerto del Carmen con el fin de aumentar su competitividad mediante la consolidación de un producto turístico tanto alojativo como de oferta complementaria más atractivo para el visitante. En este contexto, los aspectos más críticos a abordar por este nuevo Plan son los siguientes:

1. Inexistencia de estructura urbana coherente

Puerto del Carmen presenta una estructura urbana irregular, con vías discontinuas, multitud de fondos de saco, manzanas interminables, etc. Este hecho surge como consecuencia en el tiempo de una ordenación derivada de diferentes planes parciales dando como resultado urbanizaciones que se encierran en sí mismas sin tener en cuenta el entorno que las rodea y en confrontación clara con el paisaje.

2. Mixtidad de usos no reglados

La convivencia de edificaciones residenciales junto a las turísticas, junto con la presencia de establecimientos comerciales en tipologías edificatorias no adaptadas para albergar este tipo de uso ha provocado que Puerto del Carmen y en especial la fachada de la Avenida de Las Playas tengan una imagen poco atractiva y decadente.

3. Deficiencias en la oferta cultural y de ocio

La oferta complementaria de ocio y cultural resultan insuficientes , especialmente la referencia a la cultura local, siendo una de las principales demandas tanto de los visitantes como de la población local.

4. Deterioro del espacio comercial y escasa especialización de la oferta

En términos generales, el espacio comercial de Puerto del Carmen presenta un grado de obsolescencia estética y funcional muy elevada. La ausencia, a su vez, de diversidad en su oferta ha originado una imagen global de baja calidad y escaso atractivo.

5. Déficit de espacios libres ejecutados y acondicionados

Dentro de la red espacios libres propuestos por el planeamiento para el ámbito de Puerto del Carmen existe un alto grado de piezas no ejecutadas ni acondicionadas. Asimismo, cabe destacar que actualmente existe una determinada cantidad de piezas de espacios libres que se encuentran privatizadas o mantenidas por la iniciativa privada a los efectos de evitar que su deterioro ofrezca una imagen nociva para los visitantes y usuarios.

6.2 SÍNTESIS DE LA DIAGNOSIS RESPECTO AL MODELO TURÍSTICO

El diagnóstico respecto al modelo turístico de Puerto del Carmen resulta del análisis que se desarrolla en el apartado 3.3 del presente documento. En el mismo se expone la evolución de la planta alojativa desde 2009 a 2019 y, a su vez, se realiza un estudio de campo, permite establecer las siguientes conclusiones generales:

- **Disminución progresiva del número de establecimientos de alojamiento.**
- **Disminución progresiva del número de plazas alojativas ofertadas.**
- **Baja categoría de la oferta de alojamiento extrahotelera.**
- **Residencialización de parte de la oferta de alojamiento extrahotelera.**

6.2.1 CONCLUSIONES SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE ALOJAMIENTO TURÍSTICO DESDE EL AÑO 2009 A 2020.

- De acuerdo a los datos oficiales analizados desde el año 2009 a 2019, han desaparecido un total de 67 establecimientos.
- Con respecto al escenario real de los establecimientos en funcionamiento en el año 2020, desde 2009 se pierden 104 establecimientos –deduciendo también los parcialmente residencializados que se encuentran en situación irregular-.

Por tanto, desde el año 2009 a 2020, se produce una pérdida del 48 % de los establecimientos turísticos (un total de 104).

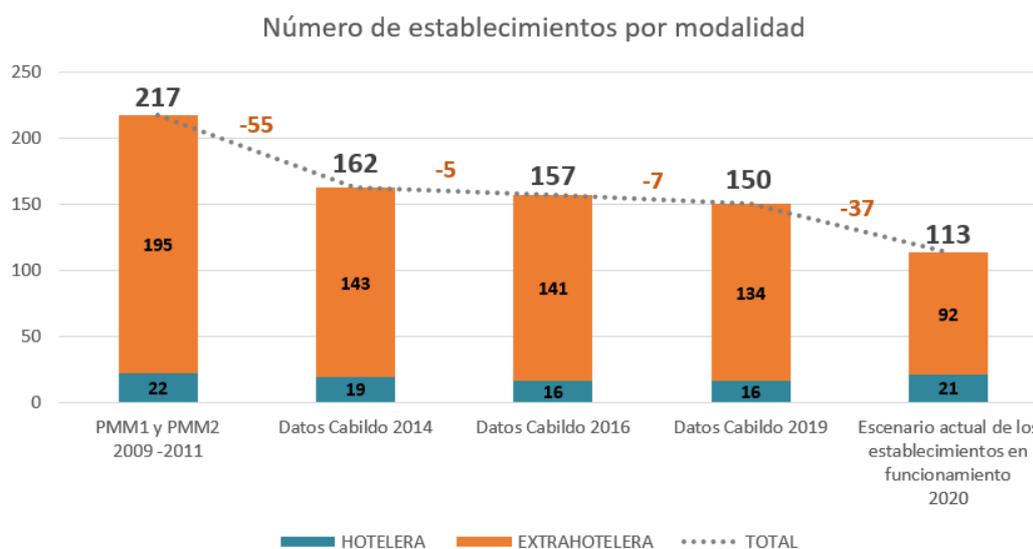
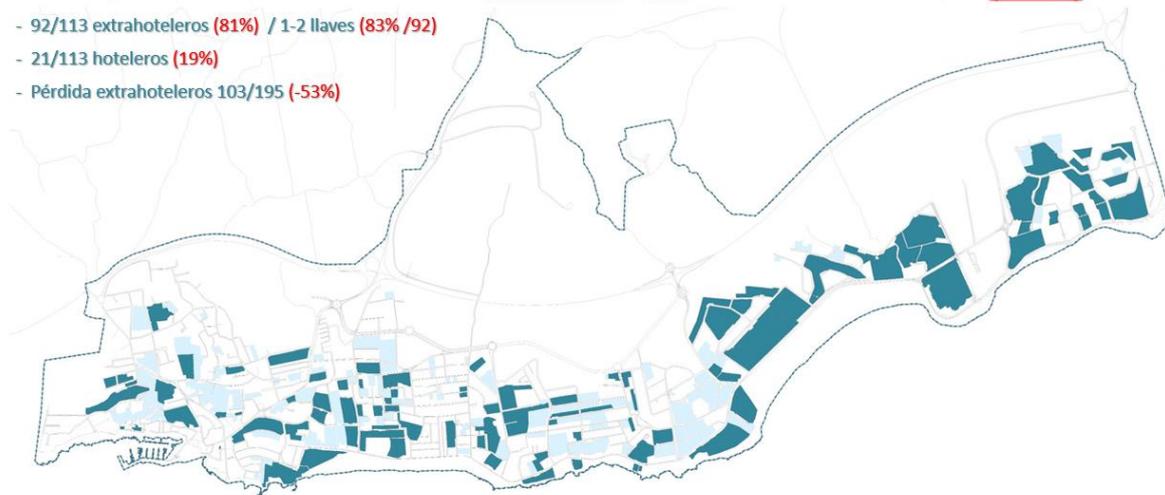


Gráfico sobre el número establecimientos de alojamiento turístico con plazas autorizadas, por modalidades, entre 2009 a 2020. Elaboración propia

La siguiente imagen es representativa de la realidad que experimenta el núcleo de Puerto del Carmen en relación al producto turístico y cuál es la tendencia si no se actúa sobre el mismo. En azul intenso se representan los 113 establecimientos actualmente en funcionamiento con plazas autorizadas y en azul pálido aquellos establecimientos que han ido desapareciendo desde el año 2009.

▪ **Representación gráfica de los establecimientos con plazas autorizadas en 2020**

- Sólo en el periodo 2009/20 de 217 establecimientos 104 residencializados -7 resid. Parcial- . **PÉRDIDA TOTAL= 104/217 (-48%)**
- 92/113 extrahoteleros (81%) / 1-2 llaves (83% /92)
- 21/113 hoteleros (19%)
- Pérdida extrahoteleros 103/195 (-53%)



Representación gráfica evolutiva de los establecimientos de alojamiento turístico con plazas autorizadas, entre 2009 a 2020. Elaboración propia

6.2.2 CONCLUSIONES SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LAS PLAZAS ALOJATIVAS DESDE EL AÑO 2014 A 2020.

- De acuerdo a datos oficiales analizados, desde 2014 a 2019 se **reduce el número de plazas autorizadas totales en 2.483 (fijas + convertibles)**, de las cuales, 2.174 corresponden a la modalidad extrahotelera y 309 plazas a la modalidad hotelera.
- Desde 2014 a 2020 se detecta un decrecimiento de las plazas autorizadas, **34.411 plazas, con respecto a las ofertadas 23.350 de 11.061 plazas**, –deduciendo también los parcialmente residencializados que se encuentran en situación irregular-.

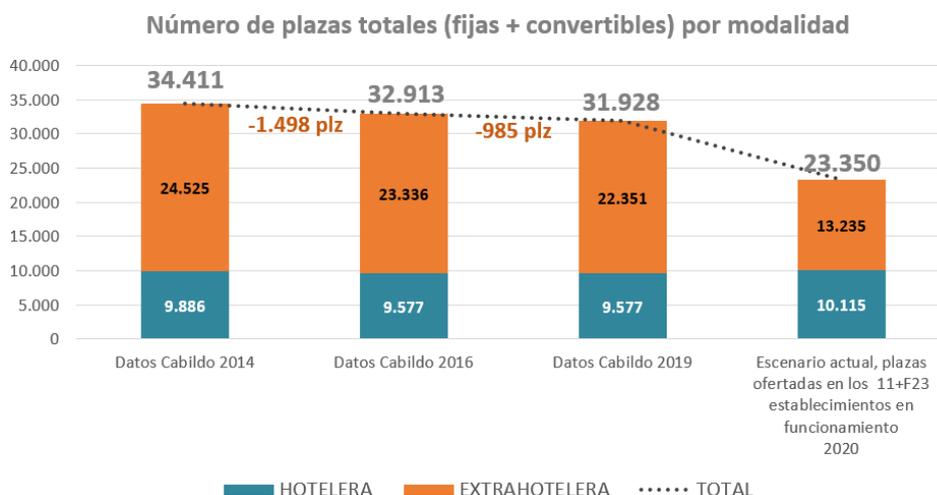


Gráfico sobre el número de plazas totales autorizadas, por modalidades, entre 2009 a 2020. Elaboración propia

7. LÍNEAS DE ACTUACIÓN PROMOVIDAS POR EL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN

De acuerdo con los objetivos específicos expuestos, la presente propuesta de redacción del PMM/PC3 cuenta con una serie de líneas de actuación que se establecen en base a la diagnosis ya detectada en los PMM/PC1 y PMM/PC2 y que por medio de la presente iniciativa se pretende, a través de la aplicación y ajuste de determinados instrumentos y medidas, alcanzar su cumplimiento, ello sin menoscabo de que durante el proceso de redacción y tramitación del Plan y en función de la búsqueda de un mayor alcance en el cumplimiento de aquéllos, se puedan incorporar al mismo otras acciones que contribuyan en mayor grado y medida a ello.

Las líneas de actuación inherentes a la redacción del PMM/PC3, son los siguientes:

1. Incentivar la rehabilitación, renovación e incremento de categoría de los establecimientos alojativos y de oferta complementaria bajo el nuevo marco legislativo

El reto recogido en su momento en el PMM/PC2, actualmente anulado, de “apostar por una ciudad turística con calidad e identidad” demanda para su continuación acciones concluyentes y de mayor profundidad encaminadas a impulsar la renovación de los establecimientos turísticos existentes y promover la aparición de nuevos productos alojativos y de oferta complementaria. Asimismo, se requiere la inversión en el conjunto de sistemas públicos y para ello es preciso dinamizar e incentivar decididamente la inversión privada.

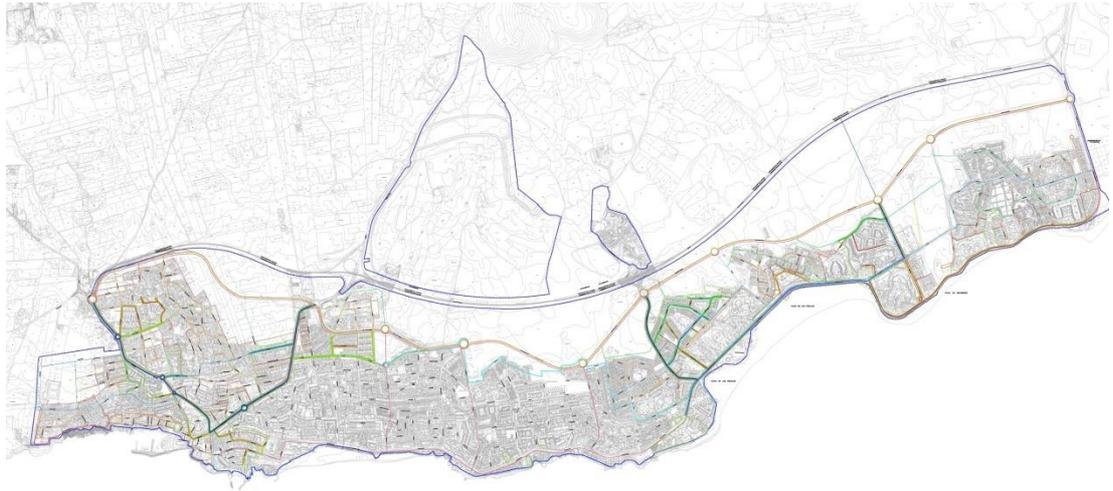
En este contexto se contempla la inclusión de las determinaciones amparadas en la Ley 9/2015, de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, cuya entrada en vigor resultó posterior a la elaboración y tramitación del PMM/PC2 anulado y que, en gran parte, justifica la necesidad de proceder a la redacción de un nuevo Plan.

La Ley 9/2015, de 27 de abril, ha traído consigo hacerse eco de una problemática no suficientemente resuelta en la versión inicial de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, en lo relativo a no establecer las medidas suficientes, en función de la realidad existente, con respecto a los parámetros urbanísticos de las infraestructuras turísticas privadas construidas hace décadas, sobre todo en aspectos vinculados con el estándar de densidad por plaza alojativa y de ocupación de parcela, lo que ha motivado el mantenimiento de un resultado de baja categoría en la mayor parte de los establecimientos alojativos existentes, aspecto que ni la Ley de Turismo de 1995 ni la propia Ley 2/2013 han podido solventar generando los adecuados incentivos a la renovación y la consiguiente elevación de calidad pretendida.

En base a ello, resulta esencial fortalecer las determinaciones recogidas en los PMM/PC1 y PMM/PC2 para impulsar la recuperación, renovación y modernización de la planta de alojamiento existente mediante la implementación de un mayor nivel de incentivos que permite la legislación actualmente en vigor.

2. Dinamizar e incentivar las actuaciones en el Sistema Viario basadas en estrategias de movilidad sostenible

Tanto el PMM/PC1 como el PMM/PC2 (declarado nulo) reconocen en el Sistema de Movilidad importantes debilidades estructurales como consecuencia de su consolidación a partir de la sucesión de diversos planes parciales, dando como resultado una trama urbana heterogénea y con ausencia de continuidad entre las distintas urbanizaciones. Ante lo cual, han establecido un nuevo modelo de viario público para el núcleo, basado en su jerarquía, con el objeto de evitar elementos poco operativos y zonas escasamente adaptadas al viandante.



Plano: Propuesta de Movilidad. Fuente: PMM/PC2

Con objeto de proporcionar una visión global sobre la situación actual de la movilidad urbana en Puerto del Carmen, se reflejan necesidades básicas de actuación sobre los problemas y fricciones detectados, para lo que se deberá aportar una serie de medidas correctoras cuyo fin es promover formas de desplazamientos más sostenibles, modificar hábitos de uso y abuso del vehículo privado e incorporar paulatinamente conceptos de sostenibilidad y calidad de vida urbana.

De acuerdo a ello, la propuesta de redacción de un nuevo PMM/PC3 aquí planteada recoge, entre otras, la oportunidad para lograr un equilibrio entre las necesidades de desplazamiento y descanso, con la mejora de la calidad urbana, rompiendo las barreras de accesibilidad universal mediante desplazamientos seguros y que economicen tiempo y energía, al tiempo que favorezcan la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico del núcleo.

Así, se quiere maximizar el atractivo y la facilidad de uso de alternativas al transporte motorizado, con prioridad a los desplazamientos a pie y en bicicleta. La finalidad es conseguir una red de itinerarios peatonales y ciclistas densa, de calidad, acompañada de una amplia oferta de infraestructuras específicas que favorezca el acceso directo y encaminadas a reducir las emisiones de gases contaminantes

derivados de los excesivos desplazamientos motorizados. En este sentido, las líneas de actuación en materia de movilidad son los siguientes:

- Impulsar la adopción de medidas encaminadas a reducir las emisiones de gases contaminantes derivados de los desplazamientos motorizados. Promover formas de desplazamientos más sostenibles, modificar hábitos de uso y abuso del vehículo privado e incorporar paulatinamente conceptos de sostenibilidad y calidad de vida urbana.
- Diseñar una red viaria jerarquizada, creando las condiciones necesarias para que cada vial tenga unas intensidades de circulación y velocidades admisibles y adecuadas al entorno, aplicando políticas moderadoras del tráfico.
- Optimizar la oferta de aparcamiento al objeto de liberar el espacio público para otros usos más sociables y sostenibles e incidir en la intermodalidad con otros modos más sostenibles.
- Facilitar la dotación al ámbito de un transporte colectivo urbano, mediante vehículos menos contaminantes, movidos por combustibles alternativos.
- Diseñar una red ciclista con buenas condiciones de seguridad que establezca una serie de ejes principales y recorridos, de cara a la máxima utilización de la bicicleta como medio de transporte urbano, previendo la coexistencia de la bicicleta y el peatón y el automóvil, limitando las condiciones de velocidad permitida donde se puedan generar riesgos.
- Favorecer, en el marco de las competencias del Plan, la implantación de un sistema de alquiler de bicicletas para potenciar este transporte entre los residentes, visitantes y veraneantes.
- Diseñar una red de itinerarios seguros y accesibles para todos los peatones y eliminar las barreras arquitectónicas mediante medidas de accesibilidad para garantizar el acceso universal a todo el espacio público destinado al peatón, incluidos aquellos que tengan limitada su movilidad a pie.



Imagen orientativa de diseño de la calle Montaña Clara. Fuente: PMM/PC1.

3. Consolidación y potenciación de los espacios libres como lugares de relación

El PMM/PC1 recoge una serie de propuestas en relación a la mejora de los espacios libres del núcleo turístico que, a mayor abundamiento, tras la anulación del PMM/PC2 necesita ser completada mediante la creación de ejes estructurantes que vertebrén y articulen espacialmente los mismos, generando lugares de relación combinados con actividad deportiva y ocio, potenciando la diversificación de usos en la red de espacios libres interconectados.



Imagen: Intervención propuesta: IE-01 Espacio libre y centro de interpretación. Fuente: PMM/PC2.

En consecuencia con lo expuesto, se estima indispensable propiciar los ajustes necesarios en la redacción del nuevo PMM/PC3 para la concreción de intervenciones como las descritas anteriormente, siendo oportuno seguir profundizando en aquellas iniciativas que propicien en mayor grado y medida la

inversión privada, de tal forma que no sólo permita la renovación e incremento de calidad de los establecimientos existentes, sino que aporten la financiación necesaria para poder llevar a cabo la mejora de las infraestructuras y espacios públicos del núcleo turístico de Puerto del Carmen.



Imagen orientativa: Trasera C.C Costa Mar. Fuente: PMM/PC2

4. Propiciar la renovación de los establecimientos comerciales obsoletos y la diversificación y ampliación del conjunto de la oferta complementaria

De acuerdo al escenario existente respecto a los establecimientos comerciales y de ocio en el ámbito de Puerto del Carmen resulta vital actuar a los efectos de promover actuaciones de rehabilitación que reconviertan los establecimientos obsoletos en nuevas tipologías más actuales, competitivas y con diseños innovadores.

En este sentido, la presente iniciativa se ampara principalmente en la nueva instrumentación aportada por la Ley 9/2015 la cual incide de manera clara en la necesidad de proceder a renovar la oferta complementaria vinculada con los complejos comerciales y de ocio.

Consecuentemente con la situación y los instrumentos aportados por la Ley 9/2015 los objetivos planteados desde la presente iniciativa se centran en analizar al amparo de los artículos 2b, 11 y 19, la situación de los establecimientos comerciales existente y plasmar la aplicación de los ajustes precisos en relación a los parámetros urbanísticos relativos a los usos, edificabilidad, altura y ocupación, así como

promover medidas de concertación con los propietarios de los distintos establecimientos existentes a los efectos incentivar la renovación de los mismos, propiciando también, en el marco de la legislación y desarrollo reglamentario vigentes, la implementación del deber de conservación de los establecimientos existentes.

Asimismo, entre las líneas estratégicas planteadas desde la redacción del nuevo Plan es objetivo del mismo el propiciar con la iniciativa privada actuaciones de oferta complementaria vinculadas con la materialización de nuevas implantaciones o ampliación de las existentes, mediante propuestas diversificadas y competitivas que aporten mayor grado de valor al conjunto de este destino turístico.

5. Consecución de suelo para propiciar iniciativas de implementación de nuevas dotaciones públicas

La aparición de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias ha generado que la inactividad pública y privada haya desclasificado determinadas piezas de suelo que en el caso de Puerto del Carmen tienen un carácter valioso, especialmente para la incorporación de dotaciones y servicios públicos necesarios para este núcleo. Ante ello, es objeto del nuevo PMM/PC3 establecer mecanismos de recuperación de aquellas piezas de suelo que con criterios de máxima integración ambiental puedan ser incorporadas a tales efectos al ámbito de estudio y de actuación del mismo con el fin principal de alcanzar unos niveles dotacionales necesarios para las demandas que la población requiere tanto en el orden turístico como residente.

6. Integración en un solo Plan de los distintos instrumentos de ordenación urbanística existente en el ámbito de actuación

El actual solapamiento de instrumentos de ordenación urbanística en el núcleo de Puerto del Carmen –PGO, PMM/PC1- y la Sentencia de nulidad del PMM/PC 2 que deja en situación de consolidación a las actuaciones ejecutadas a su amparo, genera

determinadas incertidumbres y dispersión en torno a cuál de ellos es la figura a aplicar en cada una de las situaciones que resulta preciso afrontar en el día a día del mismo. Por ello, la presente iniciativa de promover un nuevo PMM/PC3 permitirá integrar todo el planeamiento urbanístico del ámbito de actuación establecido para este núcleo, desarrollando plenamente su ordenación pormenorizada, de tal forma que refunda y sustituya en este nuevo instrumento todas las determinaciones que en el mismo han de establecerse.

7. Propiciar el fortalecimiento de una identidad para Puerto del Carmen como destino turístico fundamentada en la apuesta por la sostenibilidad ambiental y la calidad de su oferta turística

Como ya se ha definido en los PMM precedentes, los núcleos turísticos demandan del desarrollo de una identidad propia que permita singularizar este destino ante los visitantes y, consecuentemente, ayude a su fidelización no sólo desde sus experiencias en lo referente al alojamiento, sino también en la apreciación de los valores y especificidades del ámbito urbano visitado.

En este contexto, el núcleo de Puerto del Carmen pretende canalizar a través del nuevo PMM/PC3 su apuesta por la generación de una identidad donde las especificidades y atractivos con los que cuenta se refuercen y complementen por medio de una decidida apuesta por la sostenibilidad medioambiental, para lo cual el Plan incorporará iniciativas tendentes a propiciar la eficiencia y el ahorro energético en las intervenciones tanto públicas como privadas, entre otras intervenciones todas ellas dirigidas a tal fin, de tal forma que este destino turístico quede plenamente identificado con el concepto de sostenibilidad.

8. ÁMBITO DE ESTUDIO Y DE ACTUACIÓN DEL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN

El ámbito de estudio y de actuación de la presente propuesta de redacción de un nuevo Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Puerto del Carmen - PMM/PC3- parte del que fue determinado por el PMM/PC2 declarado nulo, toda vez

que se trata de propiciar la intervención en el mismo contexto territorial y urbano anteriormente intervenido. No obstante, se amplía el referido ámbito territorial al objeto de incorporar, en función del interés público, nuevas iniciativas públicas y privadas, que propicien claras mejoras competitivas para los objetivos de Puerto del Carmen y, asimismo, permita integrar en un único instrumento toda la ordenación pormenorizada que actualmente se distribuye en el PGO y el PMM/PC 1 y en su momento, PMM/PC 2, de tal forma que ello permita una gestión más clara y ágil, además de una mayor seguridad y garantía jurídica. El resultado de la nueva delimitación propuesta se incorpora en el siguiente gráfico:



Ámbito de estudio y de actuación propuesto por el PMM/PC3. Elaboración propia.

9. MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO POR EL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN

9.1 ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

Una vez realizado un nuevo análisis y diagnóstico del ámbito territorial sobre el que se actúa y fijados los objetivos y criterios generales sobre el núcleo turístico de Puerto del Carmen, se está en disposición de plantear una nueva propuesta de ordenación desde el punto de vista urbanístico, con los ajustes precisos para que el ámbito de Puerto del Carmen pueda optar a un grado de competitividad óptimo como destino turístico.

De acuerdo a ello se han planteado las alternativas, distinguiendo cuatro capas o submodelos, las cuales se conforman a partir de la definición respecto de: Clasificación del Suelo, Destino de las Áreas, Elementos Estructurantes y Sistema de Movilidad. A continuación, se describen sus principales características:

CLASIFICACIÓN DEL SUELO

En el marco de la legislación básica y autonómica en materia de suelo, (RDL 7/2015 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana y Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias), se clasificará el ámbito de estudio, en sus diferentes alternativas, en todas o algunas de las siguientes clases: rústico, urbanizable y urbano. A su vez, se adscribirá el suelo de cada clase a la categoría y, en su caso, subcategoría que corresponda de acuerdo con los criterios establecidos por ley.

DESTINO DE LAS ÁREAS

En base al reconocimiento de los usos actuales del ámbito de Puerto del Carmen se ha determinado la existencia de tres tipos de áreas de acuerdo al destino de las mismas.

- **Destino Turístico:** son aquellos ámbitos con especial aptitud para el desarrollo turístico, cuyas piezas urbanísticas con capacidad alojativa se destinan de forma exclusiva o mayoritaria a establecimientos turísticos
- **Destino Residencial:** áreas que cuentan con una presencia clara de usos mayoritarios residenciales y un alto nivel de consolidación de edificación destinada al alojamiento permanente de la población local.
- **Destino de Compatibilidad:** áreas donde conviven de forma indistinta los usos residenciales y turísticos.

SISTEMA ALOJAMIENTO TURÍSTICO:

Está compuesto por todas aquellas parcelas que acogen establecimientos con plazas autorizadas por el la Administración competente, así como aquellas que en el planeamiento vigente ostentan la calificación de turísticas las cuales son consideradas por la presente iniciativa como potencialmente turísticas.

SISTEMA DE ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

La relación de elementos estructurantes del ámbito turístico de Puerto del Carmen queda conformada a partir de los sistemas: Costero; Espacios Libres; Equipamientos y Dotaciones; Actividades y; Alojamiento Turístico.

- **Sistema Costero:** se encuentra conformado por los elementos vinculados al disfrute de la costa -paseo marítimo, playas y zonas de baño-, así como por los espacios libres adyacentes al paseo marítimo y los accesos a la costa.
- **Sistema de Espacios Libres:** se encuentra integrado por todos aquellos espacios públicos de esparcimiento, independientemente del carácter de los mismos, parques, plazas, jardines o áreas de juego y recreo para niños. Éstos están destinados a satisfacer las necesidades de ocio y esparcimiento de los visitantes, contribuyendo a la mejora de la calidad ambiental del ámbito turístico, generando lugares para la actividad deportiva y ocio al aire libre, así como lugares de esparcimiento y estancia.
- **Sistema de Equipamientos y de Dotaciones:** está integrado por las dotaciones y equipamientos, tanto existentes como previstos del núcleo turístico de Puerto del Carmen.
- **Sistema de Actividad:** se trata de los usos terciarios, entre los que destacan los comerciales (situados en Centros Comerciales, Zonas y Ejes Comerciales) y la oferta complementaria.

SISTEMA DE MOVILIDAD

El sistema de Movilidad de Puerto del Carmen se conforma a partir de diversos elementos: redes viaria y peatonal, ciclista y otras redes de transporte público.

Atendiendo a los criterios de jerarquización funcional, se clasifica la red viaria en dos niveles principales: viario exterior o estructurante y viario interior o urbano. El primero está formado por la carretera insular LZ-40, mientras que el segundo se divide en tres subniveles, siendo éstos: viario de primer orden (bulevares y vías perimetrales), viario de segundo orden (ejes longitudinales y transversales y vías de conexión) y viario de tercer orden (vías rodonales o de escaso tráfico y peatonales).

Para una mejor comprensión, se ha entendido conveniente plantear las alternativas de forma conjunta, superponiendo las cuatro capas o submodelos mencionados anteriormente, con la finalidad de resaltar las interrelaciones entre ellas. De esta manera se alcanza a comprender el método de ordenación planteado para tener una visión del conjunto y de la correspondencia entre los diferentes aspectos que conforman cada uno de los sistemas. En este sentido, se establecen tres propuestas:

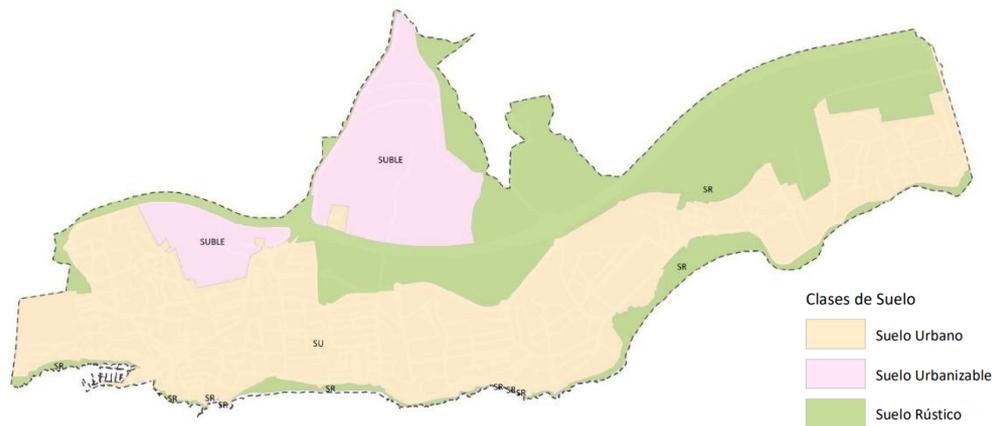
- Alternativa 0 (Alt.0). Refleja el escenario normativo actual, contemplando la ordenación planteada por el planeamiento vigente: el Plan General de Ordenación de Tías 2005 y el PMM/PC1.
- Alternativa 1 (Alt.1). En esta alternativa se plantea la incorporación al desarrollo urbanístico de los suelos entre la LZ-40 y la Rambla Islas Canarias, para la ejecución de nuevos usos turísticos y dotacionales, que doten al núcleo de mayor capacidad alojativa turística y nuevos espacios libres de esparcimiento. Por otra parte, se asume la privatización de una parte de los espacios libres del planeamiento vigente, que se han incorporado a las parcelas de establecimientos turísticos o residenciales.

- Alternativa 2 (Alt.2). Esta alternativa, en rasgos generales, se basa en la consolidación matizada de los usos planteados en el planeamiento vigente no ejecutados hasta el momento, además de recoger aquellas actuaciones no desarrolladas del PMM/PC2, integrando, a su vez, una serie de iniciativas propuestas por los agentes públicos y privados para la mejora y fortalecimiento del modelo turístico de Puerto del Carmen.

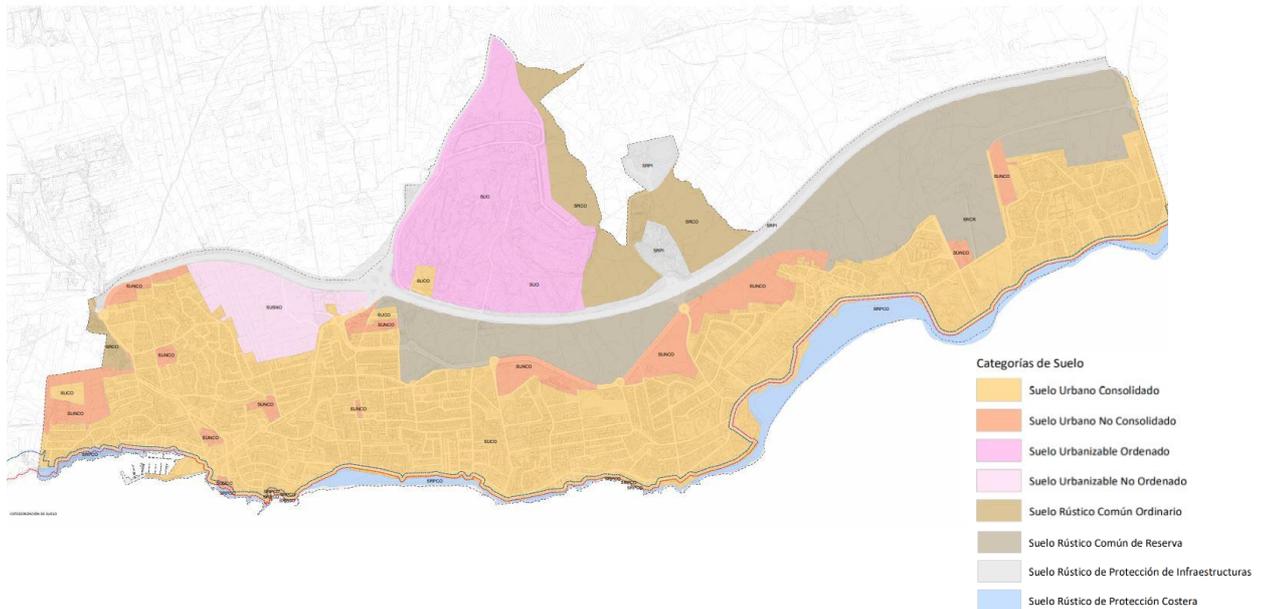
ALTERNATIVA 0

En relación a la realidad existente en Puerto del Carmen, el planeamiento vigente ha formulado una ordenación en base a una serie de objetivos y de estrategias en el espacio público y privado, escogiendo su idoneidad en función de aspectos urbanísticos y ambientales. Dicho modelo de ordenación configura el escenario para el estudio de las propuestas, el cual se identifica en la presente iniciativa como "Alternativa 0".

Respecto a la clasificación del suelo, resultan vigentes las clases y categorías previstas para las diferentes parcelas, según determinaciones del planeamiento vigente, sin perjuicio que la nomenclatura y situaciones jurídicas hayan de entenderse en el contexto de la nueva Ley 4/2017.



Plano: Alternativa 0. Clasificación del Suelo. Elaboración propia.



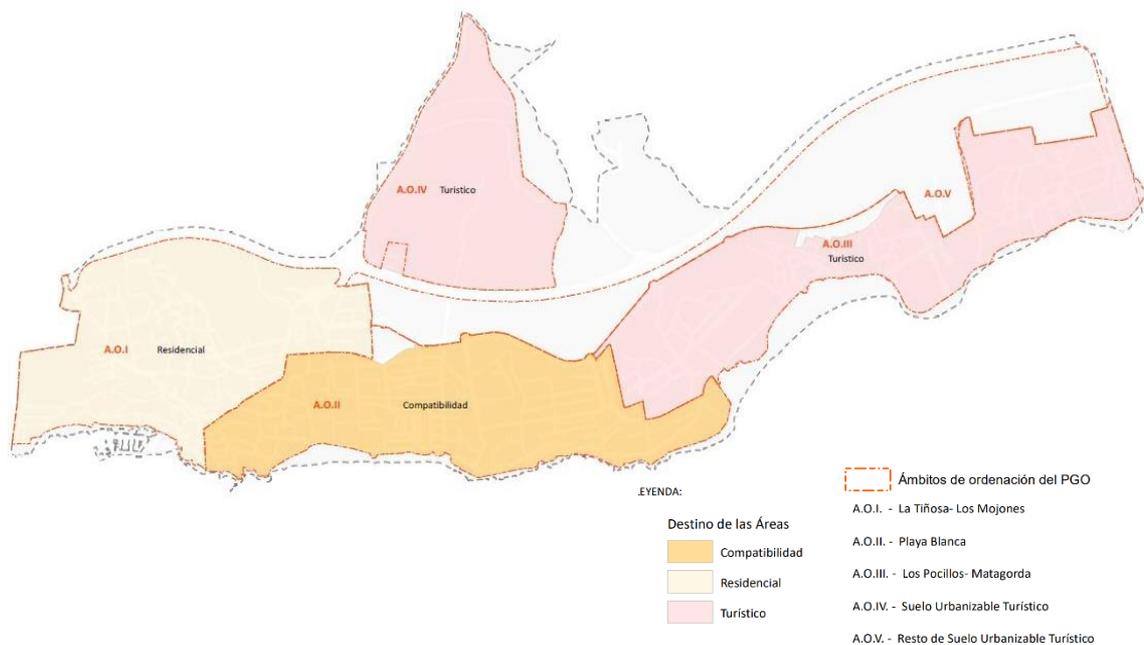
Plano: Alternativa 0. Clasificación y Categorización de Suelo. Elaboración propia.

En lo que respecta al **Destino de Las Áreas** el modelo en vigor zonifica el núcleo de Puerto del Carmen en cuatro ámbitos diferenciados, atendiendo al grado de aptitud para el desarrollo turístico, la capacidad para albergar el alojamiento permanente de la población local y compatibilidad de convivencia de ambos usos.

1. El ámbito de La Tiñosa -Los Mojones (AO-I) con **destino Residencial** se corresponde con el núcleo tradicional de Puerto del Carmen. En el coexisten en la actualidad la población residente con cierto número de alojamientos turísticos.
2. El ámbito de Playa Blanca (AO-II) con **destino de Compatibilidad**, se basa en la mixticidad de usos -residenciales, turísticos y comerciales- sin una regulación adecuada, lo que ha provocado que Puerto del Carmen tenga una imagen poco atractiva y desordenada. No intervenir en esta situación implicaría un aumento de la residencialización y, por tanto, la pérdida de gran parte del carácter de Ciudad Turística, lo cual afectaría gravemente a la actividad económica,

convirtiéndose, a su vez, básicamente en una ciudad residencial y con una oferta turística escasa y en gran parte obsoleta.

3. El ámbito de Los Pocillos-Matagorda (AO-III) con **destino Turístico** se caracteriza por un desarrollo más ordenado que los sectores anteriores, acogiendo la mayoría de los establecimientos hoteleros y cierto número de parcelas vacantes.
4. El ámbito situado al norte de la Carretera Las Playas LZ-40 (AO-IV) con **destino Turístico** acoge el ámbito de Plan Parcial del Campo de Golf, que se encuentra en ejecución, en el que se localiza el equipamiento deportivo denominado Lanzarote Golf.



Plano: Alternativa 0. Destino de Las Áreas. Elaboración propia.

El modelo propuesto surge de la voluntad de posibilitar actuaciones de renovación urbana que tengan como resultado operaciones que impulsen la modernización y mejora del espacio privado, para contribuir a ello, se apuesta por posibilitar la sustitución,

rehabilitación y reforma del espacio turístico, ofreciendo nuevos usos necesarios para el núcleo turístico de Puerto del Carmen.

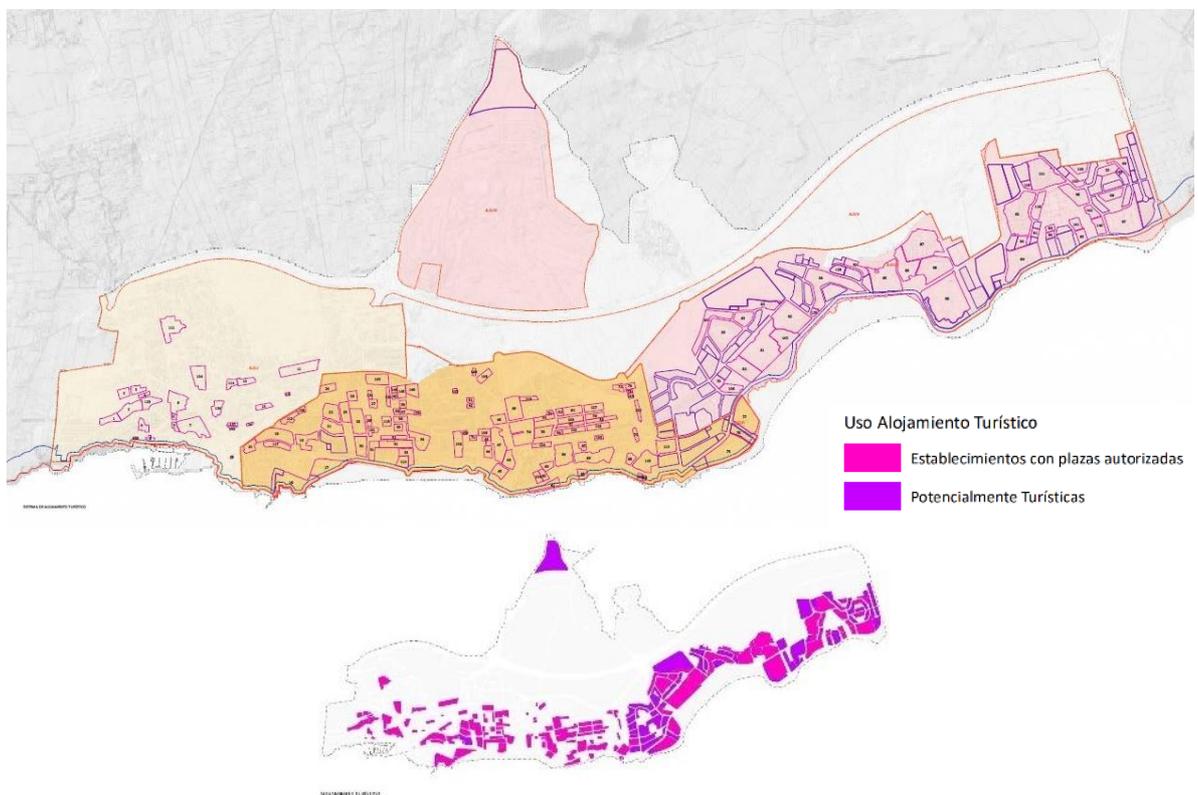
En este contexto, se proponen una serie de actuaciones de revitalización de vías, creando bulevares y amplios paseos, que sirven de accesos a los comercios y establecimientos alojativos, así como de transición entre el espacio público y el privado. Asimismo, cabe destacar la creación de nuevas fórmulas en los establecimientos alojativos, transformando sus frentes hacia la Avenida de las Playas en una fachada más blanda y natural, que potencie una relación más directa con la playa y sus espacios anexos, consiguiendo que, desde los jardines privados de éstos, se pueda acceder directamente a la avenida, aumentando la calidad de la oferta existente.

A la ordenación planteada por el PGO de Tías, el PMM/PC1 incorporó siete proyectos de sustitución, rehabilitación y reforma, que contribuyen a la revitalización del espacio privado apostando por la calidad y ofreciendo usos necesarios para una Ciudad Turística como es Puerto del Carmen, de los cuales dos no han sido ejecutados:

- Proyecto de sustitución de los Apartamentos Las Rocas por un establecimiento de oferta complementaria.
- Proyecto de sustitución de los Apartamentos Rocas Blancas por un establecimiento de oferta complementaria.
- Proyecto de rehabilitación de los Apartamentos Panorama incrementando su categoría.
- Proyecto de sustitución del Hotel la Perla por un establecimiento de oferta complementaria.
- Proyecto de reforma del establecimiento “La Ola” de oferta complementaria.
- Proyecto de rehabilitación del Hotel Fariones incrementando su categoría.

- Proyecto de rehabilitación del Hotel Sol Lanzarote incrementando su categoría.

En lo que respecta al **Sistema de Alojamiento Turístico** la presente alternativa contempla la realidad existente en el núcleo de Puerto del Carmen, en relación a los 150 establecimientos turísticos alojativos con plazas autorizadas por el Cabildo de Lanzarote en el año 2019, en consonancia con el modelo del destino de las áreas planteado por el planeamiento vigente.



Plano: Alternativa 0. Destino de Las Áreas. Sistema de Alojamiento Turístico. Elaboración propia.

En relación al **Sistema de Elementos Estructurantes** esta alternativa representa el estado existente del ámbito turístico de Puerto del Carmen, que incluye todos los espacios libres, equipamientos y dotaciones, etc., que actualmente están ejecutados. No obstante, el conjunto de objetivos perseguidos por el citado modelo de ordenación se puede sintetizar en los siguientes aspectos:

- Sistema Costero: se contempla situación actual del ámbito costero desde la perspectiva de representar aquellas actuaciones ejecutadas en la franja marítima del núcleo de Puerto del Carmen.



Plano: Alternativa 0: Sistemas Estructurantes. Sistema Costero. Elaboración Propia

- Sistema de Espacios Libres: se propone el establecimiento de un sistema integrado de áreas verdes o zonas de esparcimiento, que sirva para completar una eco-trama urbana interna, diseñada para ser operativa en su conjunto y sobre el sistema urbano. Cabe destacar que, en la actualidad, el sistema de espacios libres se halla en su mayoría sin ejecutar o bien, una parte de aquellos que están ejecutados se encuentran privatizados o mantienen el uso público pero se caracterizan por su heterogeneidad, su falta de conexión y de actividad.

Como respuesta a esta problemática, se propone la revitalización del espacio público mediante la potenciación del eje del litoral y la red viaria peatonal, de tal manera, que se incremente el valor de la oferta turística.

La revitalización y revaloración de las virtudes paisajísticas y urbanas existentes en las diferentes zonas del ámbito, se apoya en el sistema de movilidad con la creación de tres grandes ejes denominados “Eco-Bulevares”, que sirven para esponjar la trama urbana existente. A continuación, quedan representados los

espacios libres recogidos en el modelo de ordenación propuesto atendiendo a su grado de ejecución:



Plano: Alternativa 0. Sistemas Estructurantes. Sistema de Espacios Libres. Elaboración propia.

- **Sistema de Equipamientos y Dotaciones:** en el núcleo de Puerto del Carmen se ubican las dotaciones necesarias para dar servicios a su propia población residencial, así como servicios y equipamientos turísticos. No obstante, la ordenación propuesta se basa en una concepción integral de ideas urbanísticas y proyectuales que centran su objetivo en potenciar la vida social y cultural de Puerto del Carmen.

El modelo propuesto pretende posibilitar el disfrute de nuevas áreas lúdicas, estanciales y deportivas, mediante el refuerzo de las actividades relacionadas con los encuentros socioculturales, apostando por nuevos espacios, tanto al aire libre como cubiertos, donde las necesidades de ocio, deportivas y culturales encuentran espacio para su desarrollo y disfrute. A continuación, quedan representadas las dotaciones y equipamientos previstos en el modelo de ordenación propuesto distinguiendo su grado de ejecución:



Plano: Alternativa 0. Sistemas Estructurantes. Sistema de Equipamientos y Dotaciones. Elaboración propia.

- **Sistema de Actividad:** el modelo propuesto se basa en reforzar los usos destinados al servicio del núcleo turístico, tales como usos terciarios y de oferta complementaria, recogidos en el PGO mediante la propuesta de una serie de intervenciones de mejora de establecimientos comerciales y de edificaciones donde conviven los usos turísticos, residenciales y comerciales.

Para ello se propone en los establecimientos comerciales, de ocio y/o de restauración, una rehabilitación integral o sustitución por nuevas tipologías comerciales más actuales y con diseños innovadores.

El modelo planteado procura establecer un foco de atracción por medio de la concentración de actividades complementarias a la turística en el entorno de la Avenida de las Playas entre el Hotel Suite Fariones y la Playa El Barranquillo y en la Avenida Juan Carlos I, generando un eje de actividad.

Asimismo, la estrategia planteada consiste en incorporar al sistema una serie de parcelas vacantes con capacidad para albergar usos terciarios y de oferta complementaria, a los efectos de incrementar la competitividad del núcleo turístico de Puerto del Carmen.



Plano: Alternativa 0. Sistemas Estructurantes. Sistema de Actividad. Elaboración propia.

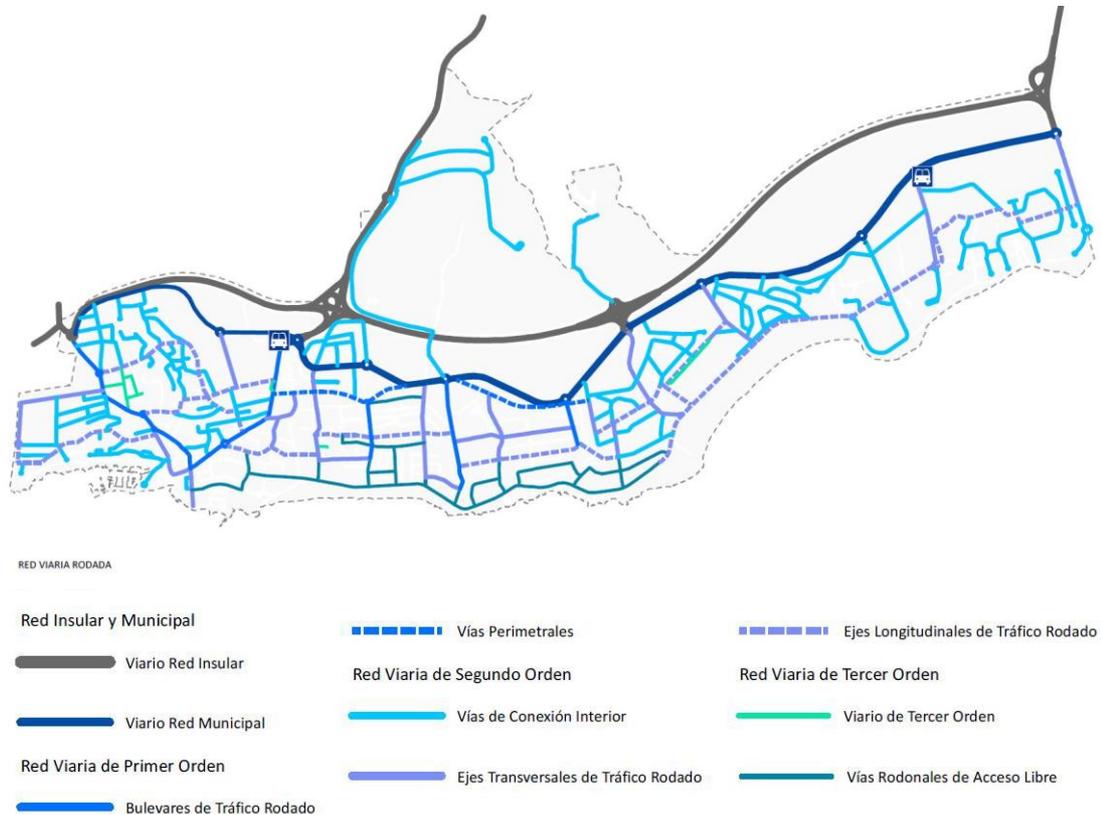
Para alcanzar los objetivos anteriormente mencionados, se pretende propiciar un sistema basado en el rediseño de vías públicas, con una movilidad fluida y jerarquizando la trama viaria, dando mayor importancia al peatón.

Se plantea una revitalización de las vías públicas entendidas como calles más verdes, reconsiderando su utilización en función del nuevo modelo de movilidad y transporte, haciéndolas más verdes y arboladas y dimensionándolas al objeto de dotarlas de una funcionalidad adecuada a un tráfico contenido que, sin dejar de posibilitar el rodado, pone en valor la tranquilidad que han de transmitir para el peatón y las personas de movilidad reducida.



Plano: Alternativa 0. Sistema de Movilidad. Red Peatonal y de Acceso Calmado y Restringido. Elaboración propia.

Las intervenciones de viario son actuaciones sobre suelos calificados como vías públicas en las que se establecen grados de intensidad en las actuaciones, que van desde la sencilla mejora de los materiales existentes hasta la modificación parcial de la sección del espacio.



Plano: Alternativa 0. Sistema de Movilidad. Red Viaria Rodada. Elaboración propia.

En los ámbitos de La Tiñosa-Los Mojones y Los Pocillos-Matagorda, al oeste de la calle Juan Carlos I y al este de Playa Blanca, respectivamente, mantienen la estructura del estado actual con vías de segundo orden o de conexión interior, con ejes tanto transversales como longitudinales que las comunica con el resto del núcleo, que no es más que una consecución en el tiempo derivada de diferentes planes parciales sin una estructura urbana que los conectara y los relacionara con el entorno.



Plano: Alternativa 0. Sistema de Movilidad. Red de Itinerario Ciclista. Elaboración propia.

Sin embargo, en el ámbito de Playa Blanca se propone mejorar los accesos a la costa aportando grandes ejes Eco-Bulevares, que esponjen la trama urbana desembocando en el Bulevar de Las Playas, incrementando el uso del espacio público. Se plantea una revitalización de las vías públicas entendidas como calles más verdes, reconsiderando su utilización en función del nuevo modelo de movilidad y transporte, haciéndolas más verdes y arboladas y dimensionándolas al objeto de dotarlas de una funcionalidad adecuada a un tráfico contenido que, sin dejar de posibilitar el rodado, pone en valor la tranquilidad que han de transmitir para el peatón y las personas de movilidad reducida.

La propuesta adoptada se dirige según los siguientes criterios generales:

- Mejora de la accesibilidad de la totalidad de los espacios públicos.
- Incremento del arbolado existente.
- Ampliación de aceras y dimensionamiento adecuado de calzadas.
- Mejora en los materiales constructivos.
- Introducción de plataformas reservadas para ciclistas y autobuses en continuidad con las existentes.

ALTERNATIVA 1

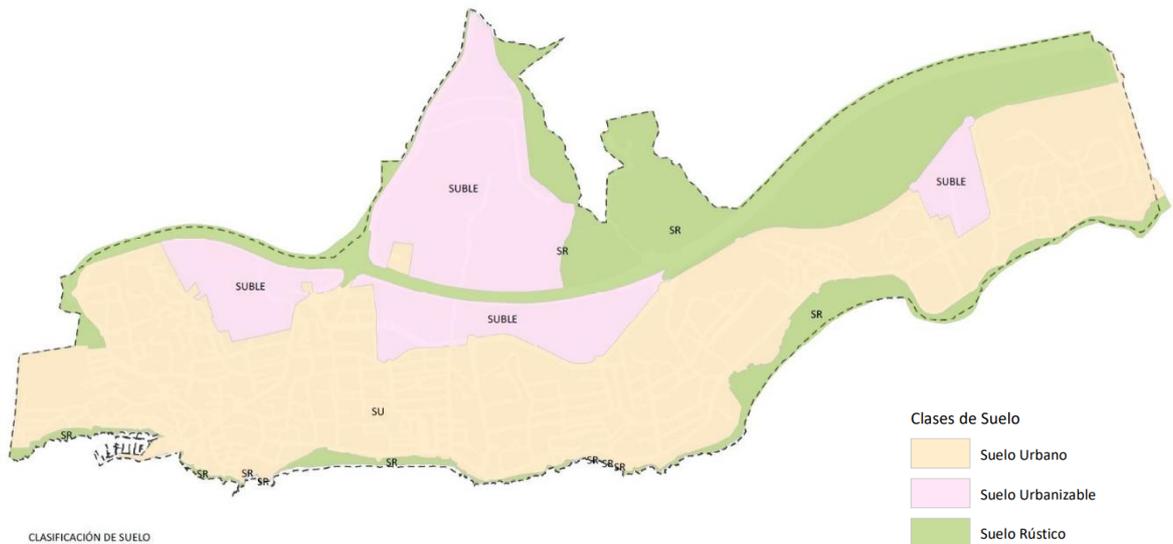
La alternativa 1 se plantea con el criterio de solucionar la problemática detectada en el núcleo de Puerto del Carmen, desde el punto de vista del modelo turístico. En este sentido se disponen una serie de actuaciones que implican una serie de modificaciones en la **Clasificación y Categorización del Suelo**.

Se incorporan como suelos para nuevos desarrollos con destino turístico, los terrenos categorizados en el planeamiento vigente como Suelo Urbanizable No Sectorizado Turístico que, con la aplicación de la Ley 4/2017 del Suelo de Canarias, han pasado a tener la consideración de Suelo Rústico Común, más concretamente aquellos situados entre la Carretera de Las Playas (LZ-40) y la Rambla Islas Canarias.

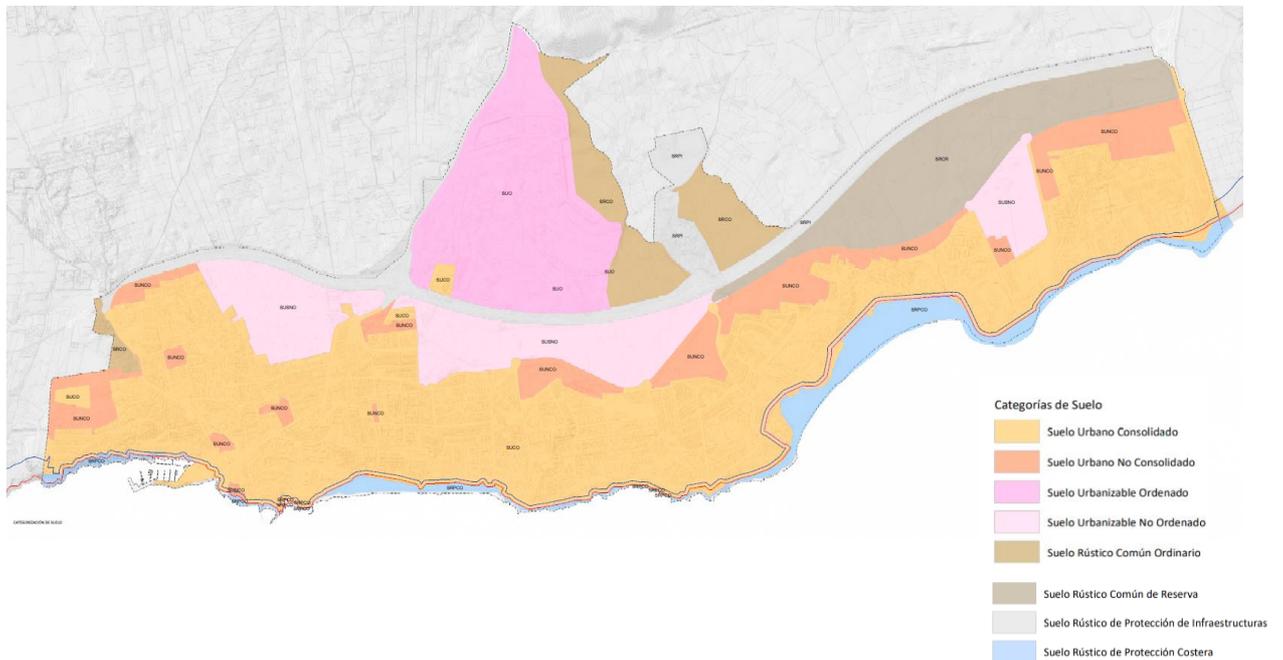
El desarrollo de este ámbito de unas 45,50 Has, tiene por objeto recoger el traslado del Sistema General de Espacios Libres (SGM-18-EL) del planeamiento vigente y la localización de nuevos usos de alojamiento turístico, en la categoría de Suelo Urbanizable No Ordenado remitido a Plan Parcial.

Además, en esta alternativa se incorporan como nuevas iniciativas de desarrollo los terrenos vacantes entre el núcleo consolidado de Puerto del Carmen en la zona de Los Pocillos-Matagorda y la futura prolongación de la Rambla Islas Canarias.

Se recogen tres ámbitos, con una superficie total aproximada de 36 Has, dos que se categorizan como Suelos Urbanos no Consolidados y uno como Suelo Urbanizable No Ordenado, a fin de viabilizar la incorporación de nuevos usos alojativos turísticos y dotaciones en la zona, que tiene un claro déficit de usos públicos en la actualidad.



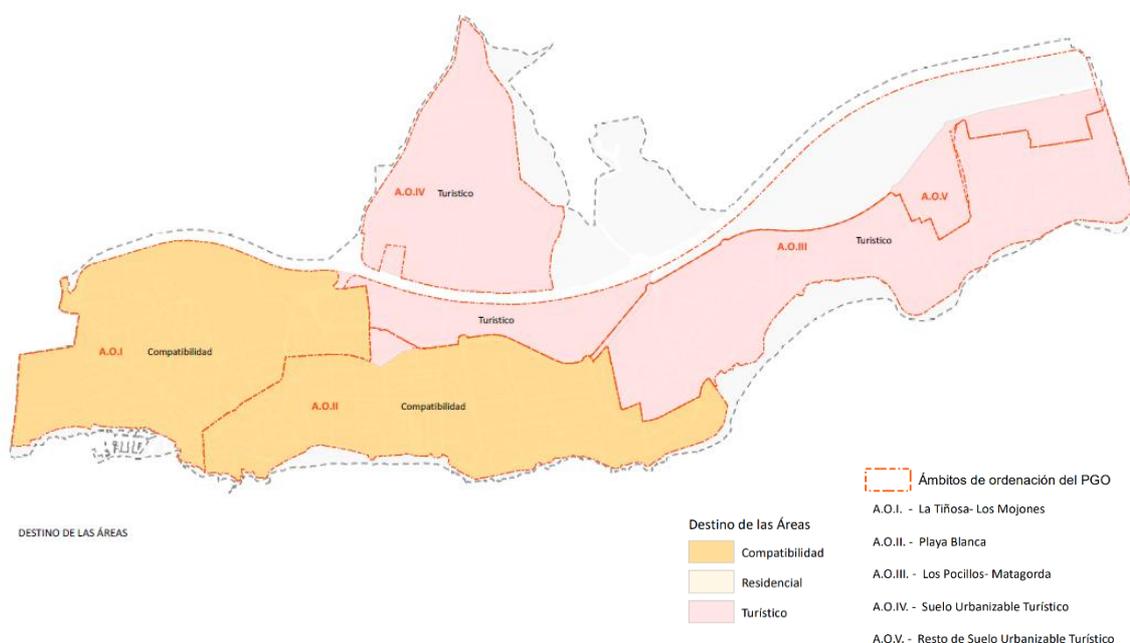
Plano: Alternativa 1. Clasificación de Suelo. Elaboración propia.



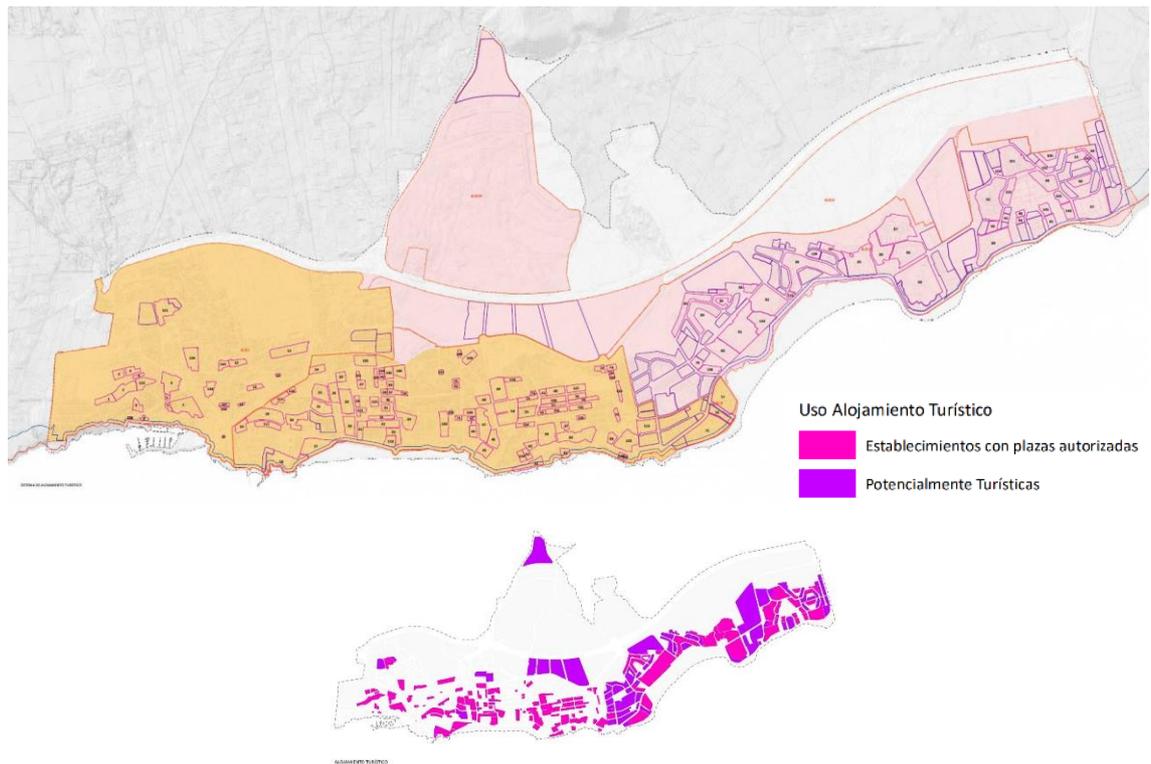
Plano: Alternativa 1. Clasificación y Categorización de Suelo. Elaboración propia.

Del análisis y reconocimiento de los usos actuales del núcleo de Puerto del Carmen, se plantea la variación de los **Destinos de Las Áreas**, en base a su aptitud para el desarrollo de nuevos usos turísticos y a su consolidación actual en las diferentes áreas del núcleo. En base a las áreas de ordenación que se delimitan en el PGO de Tías, se establecen para la Alternativa 1 del PMMIC3, los siguientes destinos:

- La Tiñosa - Los Mojones (AO-I): Se recoge con **destino de Compatibilidad** de uso turístico y residencial, atendiendo a la realidad consolidada de presencia de establecimientos de alojamiento turístico con plazas autorizadas y en funcionamiento en el área y a la lógica de su implantación global en un núcleo turístico.
- Playa Blanca (AO-II): Se mantiene el **destino de Compatibilidad** del planeamiento en vigor, que atiende a la realidad actual de convivencia entre los dos usos.
- Los Pocillos-Matagorda (AO-III): Se mantiene el **destino Turístico** del plan vigente.
- Suelo Urbanizable Turístico (AO-IV): Se mantiene el **destino Turístico** del plan vigente.
- Resto de Suelo Urbanizable Turístico (AO-V): Se establece el **destino Turístico** en los terrenos que se incorporan en esta Alternativa 1 para nuevos desarrollos urbanísticos ligados al uso turístico.



Plano: Alternativa 1. Destino de Las Áreas. Elaboración propia.



Plano: Alternativa 1. Destino de Las Áreas. Sistema de Alojamiento Turístico. Elaboración propia.

El objetivo de esta Alternativa 1 en relación con el **Sistema de Espacios Libres** es doble. Por una parte, plantear los espacios libres a ejecutar más cercanos a las áreas más consolidadas, donde se encuentra la población residente. Con este fin se plantea el traslado del Sistema General SGM-18_EL hacia el sur de la carretera LZ-40, en los terrenos vacantes donde se propone un nuevo desarrollo turístico.

Por otra parte, se asume la privatización de una serie de espacios libres, que han sido incorporados a las parcelas de ciertos establecimientos turístico y residenciales, ubicados en el área de Los Pocillos - Matagorda y se plantea un nuevo parque público que redote la zona, con escasos espacios de esparcimiento, al sur de la futura prolongación de la Rambla Islas Canarias.



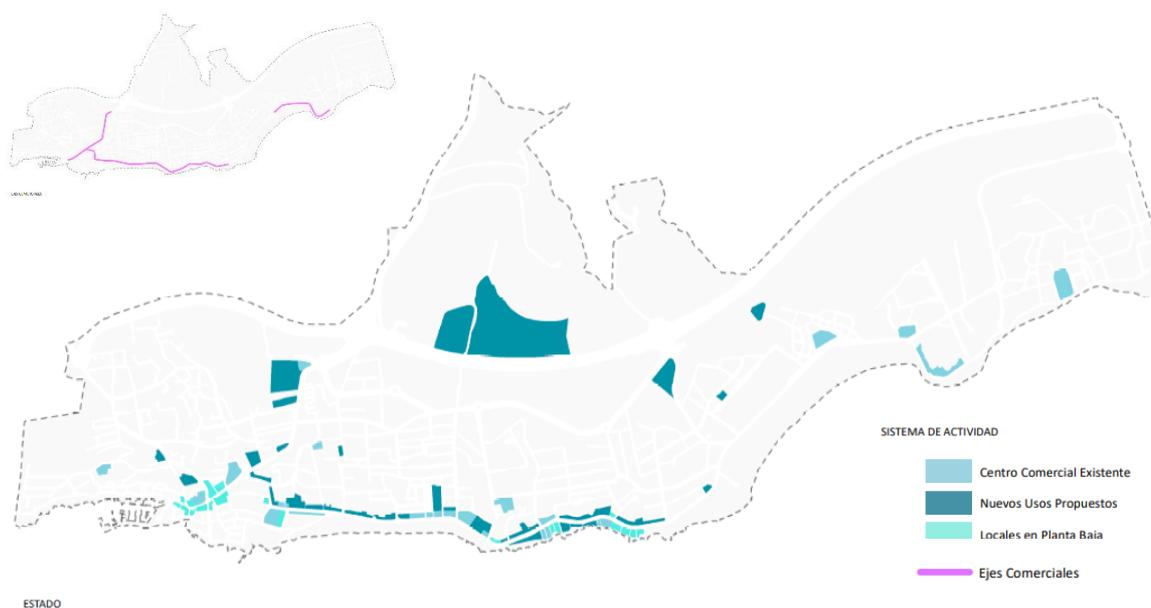
Plano: Alternativa 1. Sistemas Estructurantes. Sistema de Espacios Libres. Elaboración propia.

En cuanto al **sistema de equipamientos y dotaciones**, los criterios de ordenación con el que se plantea esta alternativa son; por un lado, el mantener la calificación de las parcelas de equipamientos y dotaciones del planeamiento vigente, para la ejecución de los no ejecutados, y por otro, incorporar una serie de nuevos equipamientos que complementen a los existentes y que redoten las zonas menos dotadas del ámbito. En este segundo grupo podemos distinguir un nuevo Sistema General Dotacional al sur de la carretera LZ-40, para dotaciones ligadas al Servicio Público, y una nueva infraestructura deportiva en la zona de Los Pocillos - Matagorda, área insuficientemente dotada.



Plano: Alternativa 1. Sistemas Estructurantes. Sistema de Equipamientos y Dotaciones. Elaboración propia.

El **Sistema de Actividad** de Puerto del Carmen, se concentra fundamentalmente en la Avenida de Las Playas, eje longitudinal que recorre prácticamente todo el frente costero del núcleo. Se propone desde esta alternativa de ordenación reforzar el eje de actividad comercial, ocio y restauración de la avenida con intervenciones de rehabilitación, mejora y homogeneización de la imagen de los establecimientos existentes y la implantación de nuevos usos comerciales y de equipamiento complementario con una imagen más atractiva.



Plano: Alternativa 1. Sistemas Estructurantes. Sistema de Actividad. Elaboración propia.

Asimismo se plantea la prolongación del eje comercial de la Avenida Las Playas hasta la Avenida Juan Carlos I, eje que ya cuenta con una importante actividad terciaria en la actualidad. Se propone a su vez la rehabilitación y mejora de los establecimientos de la Avenida Carlos I y la posibilidad de implantación de nuevos establecimientos y oferta complementaria, potenciando un nuevo eje comercial en la avenida desde la calle Roque Nublo hasta la Rambla Islas Canarias.

Por otra parte, se considera que las parcelas al norte de la carretera LZ-40, que en el plan en vigor se reservan para la ejecución del Sistema General de Espacio Libre (SGM-18-EL), ostentan una ubicación privilegiada y adecuada para la implantación de nuevos usos terciarios, comercio mayorista, actividades logísticas, ocio y restauración, por su cercanía

al campo de golf, a la carretera y a la única infraestructura aeroportuaria de la isla. El traslado del Espacio Libre (SGM-18-EL) hacia el sur de la LZ-40, posibilita la calificación de estos terrenos para el desarrollo de nuevas actividades terciarias articuladas a las grandes infraestructuras de transporte de la isla.

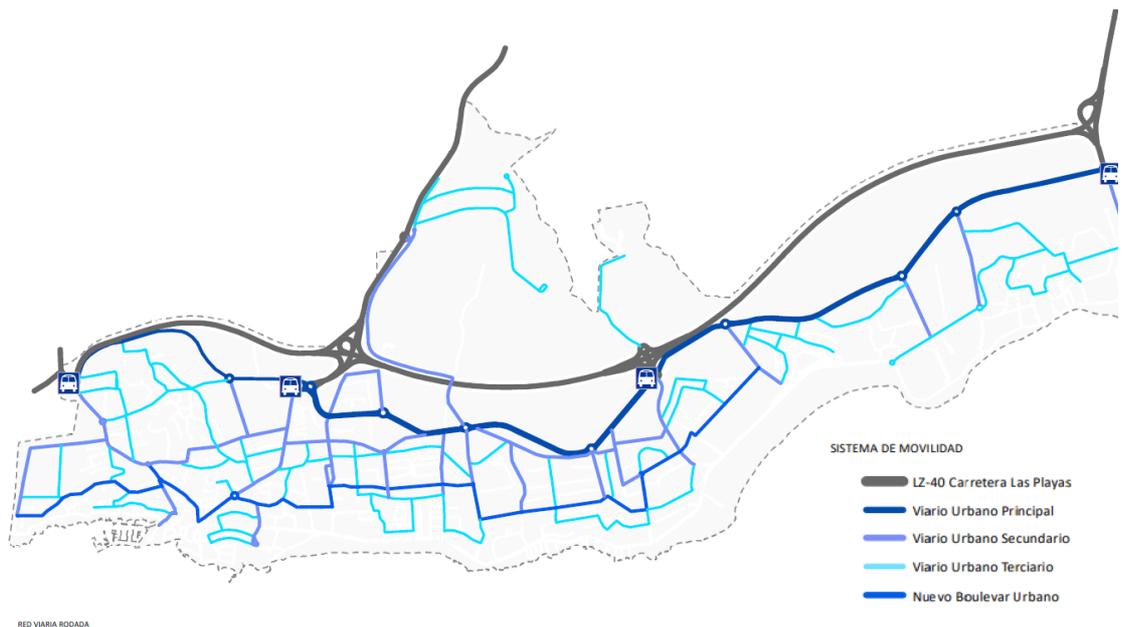
El nuevo **Sistema de Movilidad** tiene como objetivo general la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro del núcleo, reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes, basado principalmente en la intermodalidad hacia modos menos contaminantes y garantizando de esta forma una mejor calidad de vida tanto del ciudadano como del visitante. La estrategia hacia un modelo sostenible aconseja poner en marcha medidas que mediante procesos muy lentos configuren un núcleo y, especialmente el entorno costero, muy distinto al actual.

Algunas de las medidas que se proponen permitirán cambiar la funcionalidad y las pautas de movilidad, reduciendo la presión del vehículo particular y favoreciendo los desplazamientos no motorizados con una progresiva peatonalización de vías y con restricciones de aparcamiento sobre la vía pública principalmente en el litoral y, en paralelo, la implantación de áreas de intermodalidad con la potenciación del transporte público en todo el ámbito.

Se pretende potenciar la denominada movilidad blanda basada en los desplazamientos no motorizados en el área de prioridad peatonal con el aumento de los espacios destinados en exclusiva al peatón, donde cabe destacar la peatonalización de la práctica totalidad de la Avenida de Las Playas y los últimos tramos de acceso a la costa, con la implantación de itinerarios ciclistas continuos y accesibles y garantizando la accesibilidad a las personas de movilidad reducida en el núcleo.

En consecuencia, se ha considerado que es prioritario jerarquizar y especializar la red viaria, dedicando el viario local al tráfico interno y canalizando los viajes de mayor recorrido a través de vías periféricas de más capacidad. Así, el sistema viario estará formado por un eje principal (vías estructurantes) definido por la carretera convencional LZ-40 a su paso por el núcleo turístico, desde el que se realizan las conexiones a un sistema

secundario por las vías de carácter urbano (viario urbano principal y secundario), abriéndose a un sistema terciario (viario urbano terciario) que serán aquellas vías de carácter residencial o también denominada zona 30, tal y como se puede apreciar en el plano de la alternativa de movilidad. Tanto el sistema secundario como terciario forman la trama urbana de cada uno de los ámbitos del núcleo. Asimismo, siguiendo el proceso de regeneración urbana, se transforma una serie de calles y avenidas en bulevares que incluyen un gran espacio compartido de gran calidad urbana, respondiendo adecuadamente a las exigencias de accesibilidad universal, a la mejora del paisaje urbano y a un nuevo equilibrio entre las distintas funciones que concurren en el viario en el centro de Puerto del Carmen, propiciando un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad y la promoción de las actividades económicas y dotacionales en un entorno mayoritariamente estancial.



Plano: Alternativa 1. Sistema de Movilidad. Red Viaria Rodada. Elaboración propia.

En cuanto a las actuaciones que se proponen para fomentar la movilidad peatonal se incluyen aquellas vías con medidas de templado de tráfico y en casos, acceso restringido a vehículos para acceso a garajes o servicios, entre diferentes modalidades de desplazamiento que habrá de ser organizadas y reguladas para que sean adecuadas también para el peatón. Se plantea una plataforma única con zonas estanciales para el

peatón y prohibición de estacionamiento en la vía pública. Por otro lado, existen las vías de calmado de tráfico de carácter residencial que lo que buscan es crear el concepto de “supermanzanas” ya utilizados en las principales ciudades, donde al menos el 75% del espacio público esté dedicado al ejercicio de ciudadanos con restricciones al estacionamiento, no siendo zonas peatonales estrictamente.

Asimismo se propone la peatonalización de algunas calles, principalmente en el ámbito de La Tiñosa, como por ejemplo las calles Bajamar, Tenerife, El Hierro, La Gomera, un tramo de Los Infantes, Isla de Lobos y Nuestra Señora del Carmen, mejorando con ello la calidad urbana.



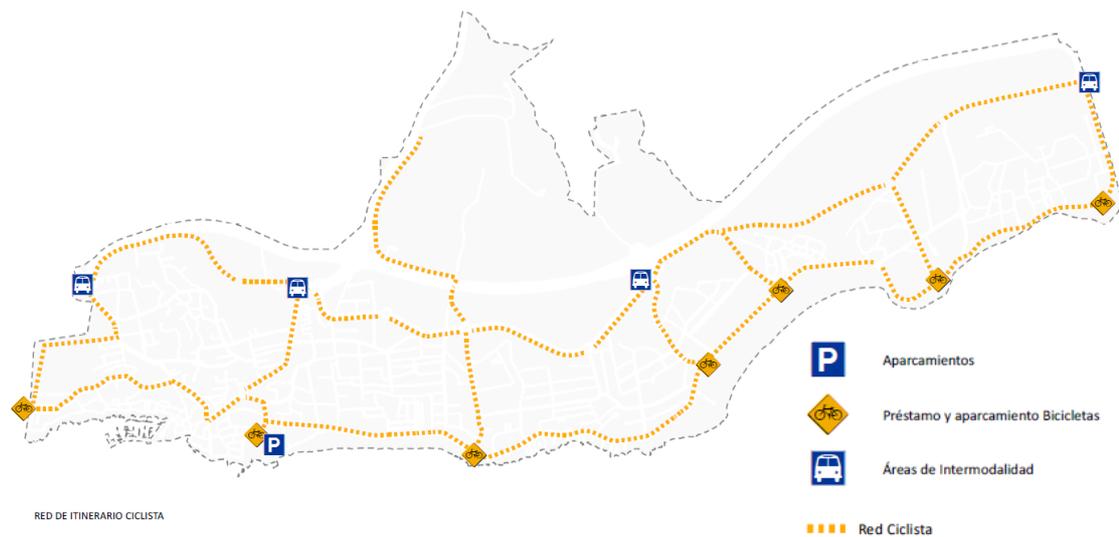
Plano: Alternativa 1. Sistema de Movilidad. Red Peatonal y de Acceso Calmado y Restringido. Elaboración propia.

Al igual que la movilidad peatonal, la movilidad ciclista tiene por finalidad el incentivar el uso de transportes sostenibles, por lo que se han identificado algunas vías susceptibles de implantación de infraestructura ciclista, que pueden incorporar actuaciones de implantación de carril bici o acera bici, conjuntamente con aparcabicis y otras medidas para completar la red de itinerarios ciclistas. Destaca la Rambla Islas Canarias, Avenida de

Las Playas, y las calles de Juan Carlos I, Reina Sofía, El Toscón, Anzuelo, Noruega, Rusia y Plutón.

En cuanto a la gestión del estacionamiento, se implantarán medidas de intermodalidad con una estación intermodal y aparcamientos disuasorios a las entradas del núcleo, permaneciendo las plazas de aparcamiento sobre la calzada con restricción por tipos de usuarios, ya sea residentes, turistas o vehículos de mercancía, estos últimos con limitación horaria.

Se contempla la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos y la puesta en marcha del uso de plataformas y aplicaciones de tecnologías de la información y comunicación para la mejora de la movilidad de Puerto del Carmen.



Plano: Alternativa 1. Sistema de Movilidad. Red de Itinerario Ciclista. Elaboración propia.

ALTERNATIVA 2

La alternativa 2, al igual que la 1, tiene por objeto solventar la problemática detectada en la diagnosis urbanística respecto al modelo turístico del núcleo de Puerto del Carmen que se desarrolla en el presente Borrador/Memoria Justificativa.

Esta alternativa incorpora una serie de iniciativas propuestas por los agentes públicos y privados para la mejora competitiva del núcleo turístico de Puerto del Carmen, que se describen en el Anexo I del presente documento. A su vez, la propuesta integra las intervenciones ejecutadas del PMM/PC2 a los efectos de consolidar la realidad materializada durante la vigencia del citado Plan y que se relacionan en la siguiente tabla:

*ACTUACIONES EJECUTADAS DEL SEGUNDO PMM/PC 2
Intervenciones en establecimientos de alojamiento turístico (IT):
IT-03. Apartamentos Hotel Fariones
IT-04. Apartamentos High Park Lane
IT-05. Apartamentos Don Paco Castilla
IT-07. Apartamentos Club Izaro
IT-08. Villas Alondra
Intervenciones de equipamiento complementario (IET):
IET-01. Avenida Juan Carlos I
IET-05. Equipamiento turístico Avenida de las Playas 51
<i>*Información facilitada por el Il. Ayuntamiento de Tías</i>

La viabilidad de desarrollo de las nuevas iniciativas adscritas al Plan, requiere en algunos casos de modificaciones sobre la vigente **Clasificación y Categorización del Suelo** en determinados ámbitos del núcleo. Las líneas fundamentales de las citadas modificaciones de **clase y categoría**, se concretan en base a los siguientes criterios:

- Unidades de actuación del vigente PGO con carácter de Suelo Urbano Consolidado

Del análisis de las Unidades de Actuación: U.A-PC-2, U.A-PC-3, U.A-PC-4 y U.A-PC-7, delimitadas por el PGO vigente como ámbitos de **Suelo Urbano No Consolidado**, se plantea la modificación de la categoría a Suelo a **Urbano Consolidado** por reunir las

condiciones para ello, desarrollando en el momento procedimental oportuno las vías de concertación público-privadas que posibiliten tal posibilidad, en cumplimiento de los requerimientos que la *Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias* establece para esta categoría de suelos.

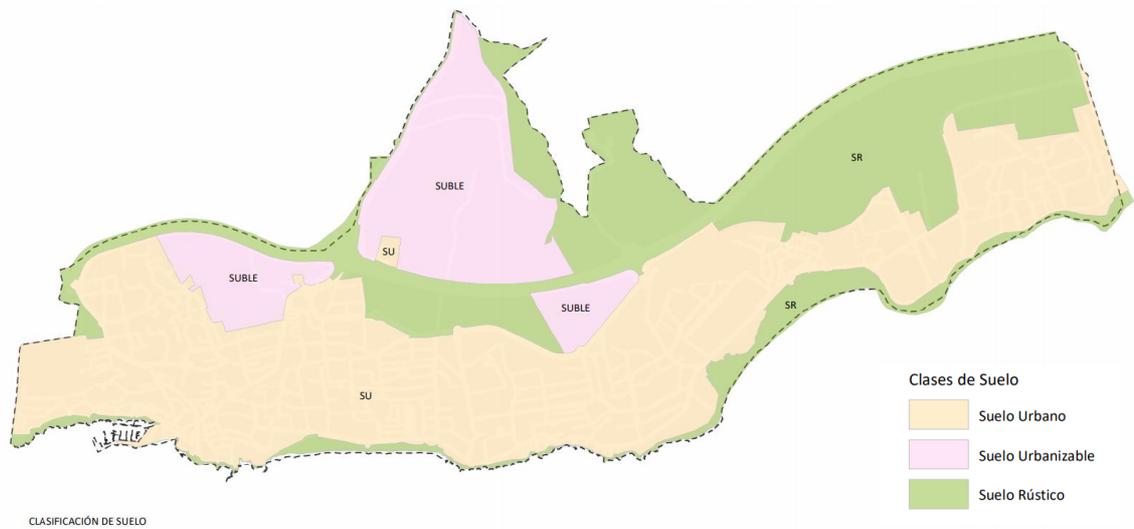
- Reajuste de los límites y reordenación de unidades de actuación del vigente PGO, por disponer de una ordenación que resulta deficitaria e inviable económicamente para su desarrollo

En este contexto, se detectan determinadas unidades de actuación ordenadas por el PGO vigente que presentan problemáticas para su desarrollo como resultado de la ejecución y consolidación de viarios y construcciones dentro de sus límites, además de un escaso equilibrio entre cargas y beneficios que posibiliten su desarrollo. Esta realidad hace imprescindible el reajuste de los límites de las mismas, en algunos casos, excluyendo parte del suelo y en otros redefiniendo sus propios límites.

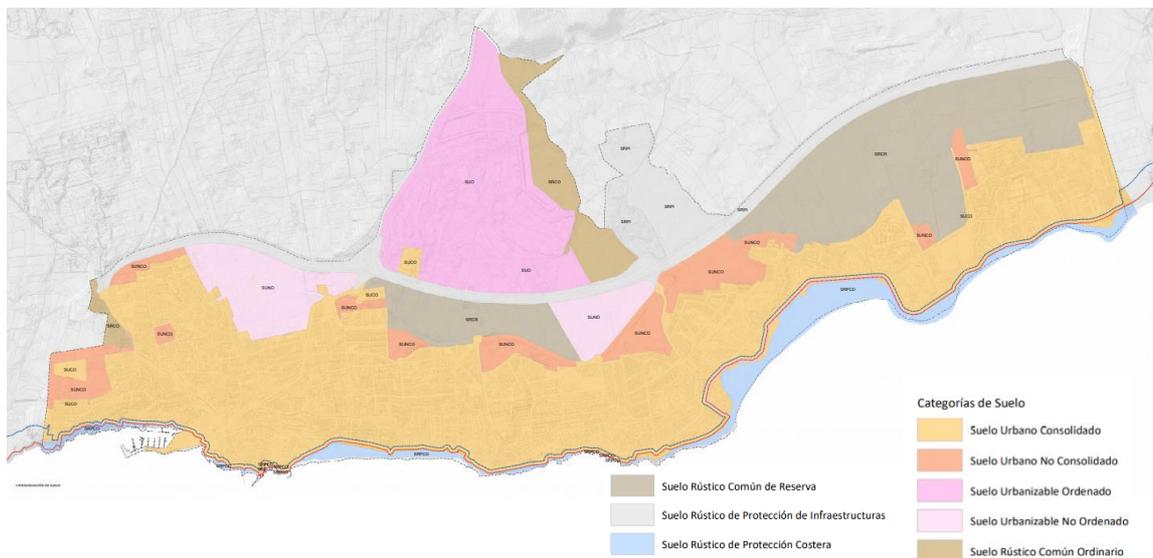
- Nuevas iniciativas de desarrollo de ámbitos de suelo para la implantación de equipamientos, dotaciones, usos terciarios y oferta turística complementaria

A los efectos de viabilizar el desarrollo de estos ámbitos de suelo y la implantación de nuevos usos que contribuyan a diversificar y fortalecer tanto la oferta alojativa y complementaria turística como los niveles dotacionales y de espacios libres, resulta necesaria la modificación de la clase y categoría de suelo establecida por planeamiento vigente.

Las nuevas clases y categorías del suelo de la presente alternativa se representan en los siguientes esquemas gráficos.



Plano Alternativa 2: Clasificación del Suelo. Elaboración propia.



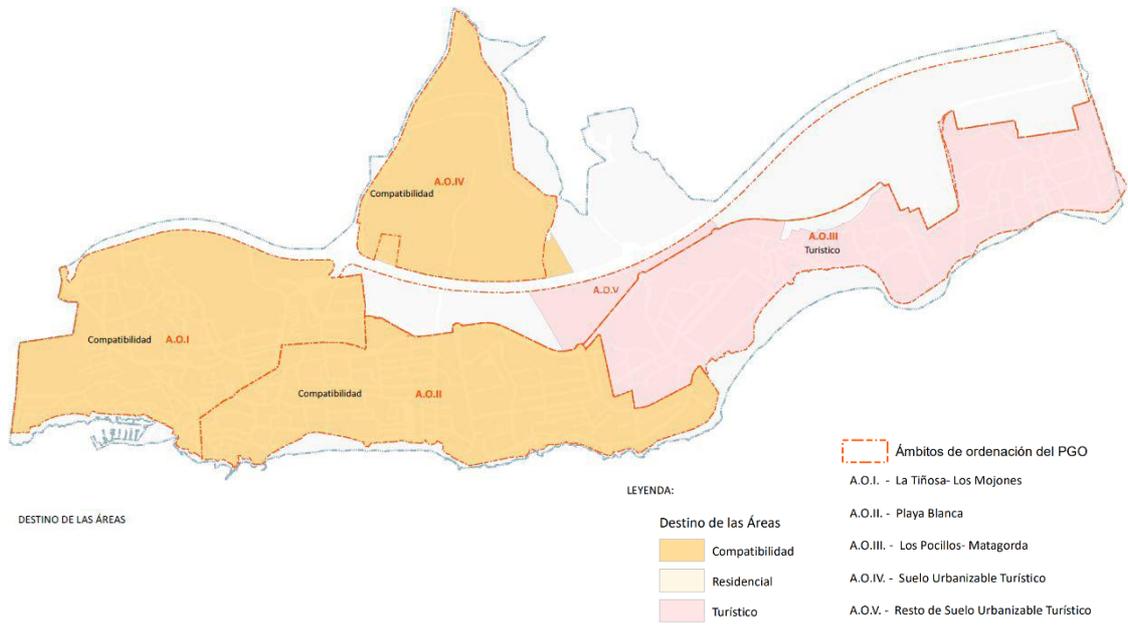
A partir del reconocimiento y diagnóstico de los usos actuales en el núcleo turístico de Puerto del Carmen, esta alternativa apuesta por la reestructuración del **Destino de Las Áreas** atendiendo al grado de presencia de actividades turísticas y al nivel de consolidación de la edificación con este uso, así como por su aptitud para el desarrollo turístico.

En base a este criterio, se establecen los siguientes destinos sobre los cinco ámbitos de ordenación que define el vigente PGO - AO-I, AO-II, AO-III, AO-IV y AO-V -:

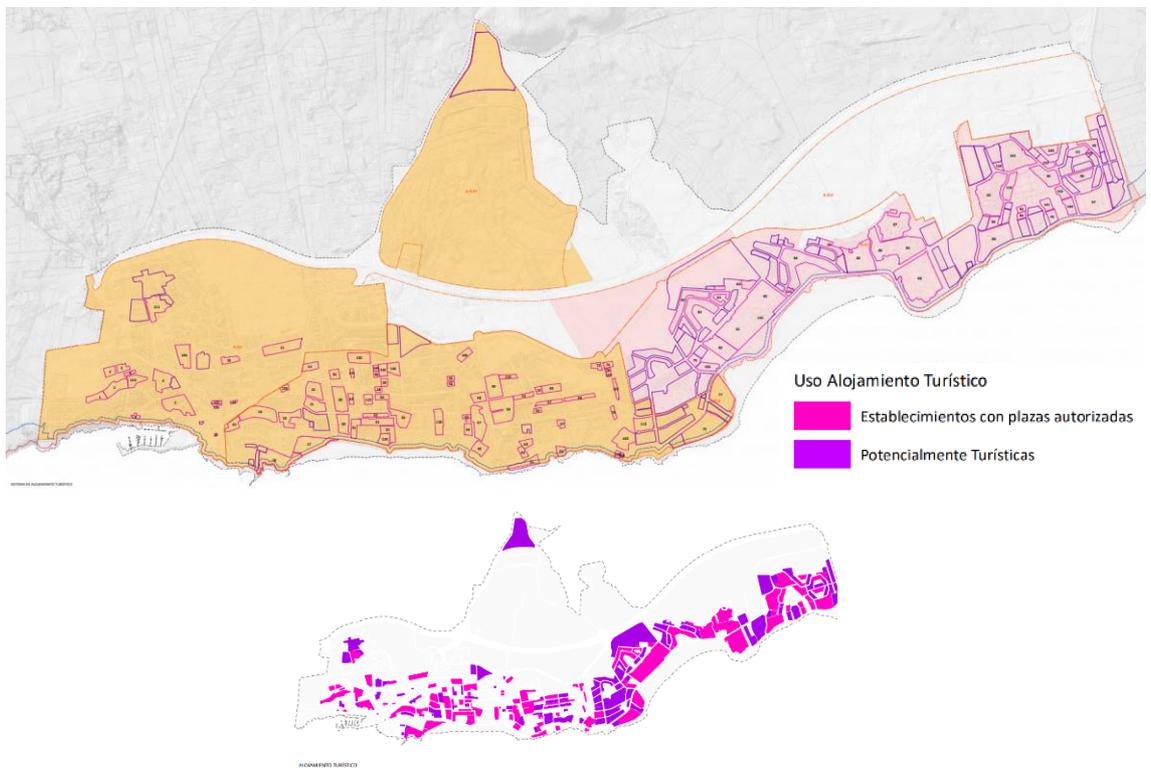
- En los ámbitos de La Tiñosa-Los Mojones (AO-I), Playa Blanca (AO-II) y Suelo Urbanizable Turístico en ejecución (AO-IV) se establece el **destino de Compatibilidad** del uso turístico y residencial, atendiendo al grado de presencia de establecimientos en funcionamiento con plazas autorizadas por el Cabildo de Lanzarote en el año 2019, así como por su aptitud para el desarrollo turístico conforme al modelo territorial que se pretende alcanzar.
- En el ámbito Los Pocillos-Matagorda (AO-III) se mantiene el **destino Turístico**.
- En relación al ámbito del Suelo Urbanizable Turístico (AO-V), se establece el **destino Turístico** limitado a la nueva área de crecimiento propuesta en la presente alternativa.

En relación al **Sistema de Alojamiento Turístico**, la alternativa 2 contempla los 113 establecimientos de alojamiento que, resultado del estudio de campo realizado, mantienen la explotación turística en funcionamiento. A su vez, este sistema está integrado por las parcelas con uso turístico de la nueva ordenación propuesta.

En este contexto, el Sistema Alojativo Turístico se verá potenciado por un determinado número de iniciativas de nueva incorporación al Plan, que tienen por objeto la renovación y/o ampliación de establecimientos alojativos existentes además de la implantación de nuevos establecimientos turísticos.



Plano Alternativa 2: Destino de Las Áreas. Elaboración propia.



Plano Alternativa 2: Destino de Las Áreas. Sistema de Alojamiento Turístico. Elaboración propia.

Respecto al **Sistema de Elementos Estructurantes**, se propone una mejora a partir de estrategias e iniciativas de desarrollo sobre el conjunto de “Sistemas” que lo componen: Sistema de Espacios Libres, Sistema de Equipamientos y Dotaciones y Sistema de Actividad. Con atención a los mismos, el conjunto de fines perseguidos por el citado modelo de ordenación se puede sintetizar en los siguientes aspectos:

Desde el Sistema de Espacios Libres se apuesta por la mejora la calidad urbana y la configuración de una red estructurada de espacios públicos interrelacionados que puedan acoger y orientar a los visitantes dentro del núcleo turístico.

La propuesta se conforma a partir del desarrollo de aquellos espacios libres previstos y no ejecutados por el planeamiento vigente. A su vez, se plantea la ampliación del Sistema General -S.G.M.-18-EL-, situado al norte de la Carretera Las Playas LZ-40, mediante su crecimiento sobre suelos situados al este del mismo. Asimismo, se incorporan al tejido urbano nuevos espacios libres, como resultado de la reposición de determinados espacios que han sido privatizados por su integración al conjunto funcional de ciertos establecimientos de alojamiento turísticos. Todo ello se refuerza con el desarrollo de nuevas iniciativas públicas y privadas que incorpora el PMM/PC3 y que tienen por objeto la reordenación de determinados ámbitos de suelo y, por tanto, supondrán la creación de nuevos espacios libres en el Sistema.



Plano Alternativa 2: Sistemas Estructurantes. Sistema de Espacios Libres. Elaboración propia.

El Sistema de Equipamientos y Dotaciones se refuerza y consolida a partir de la ejecución de aquellos previstos por el planeamiento vigente y no materializados hasta el momento.

A su vez, el conjunto de equipamientos y dotaciones existente se potencia a partir del desarrollo de nuevas actuaciones que se incorporan al PMM/PC3, tanto de iniciativa pública como privada. Estas iniciativas contemplan, entre otros, la implantación de un centro de buceo, un centro socio-sanitario, un gran centro terciario y deportivo, un nuevo dotacional en las inmediaciones del puerto, la ampliación del Rancho Texas Lanzarote Park, así como un ámbito de suelo destinado a Sistema General Dotacional con el fin de implantar servicios y dotaciones públicas, tales como un parque de bomberos, policía, un intercambiador de autobuses, un centro deportivo y asistencial entre otras dotaciones.



Plano: Alternativa 2. Sistemas Estructurantes. Sistema de Equipamientos y Dotaciones. Elaboración propia.

De acuerdo al escenario existente respecto a los establecimientos comerciales y del conjunto de la oferta complementaria de Puerto del Carmen, resulta vital actuar a los efectos de promover actuaciones de rehabilitación y sustitución e incorporación de la innovación y la calidad que permitan reconvertir los establecimientos obsoletos en nuevas tipologías más funcionales y competitivas.

Desde esta premisa, el **Sistema de Actividad** de la alternativa 2 se refuerza y consolida, principalmente a través de la inclusión en el plan de un conjunto de iniciativas que tienen por objeto la renovación y/o ampliación de establecimientos existentes con usos terciarios, comerciales y de oferta complementaria, o incluso, la sustitución por nuevos establecimientos.



Plano: Alternativa 2. Sistemas Estructurantes. Sistema de Actividad. Elaboración propia.

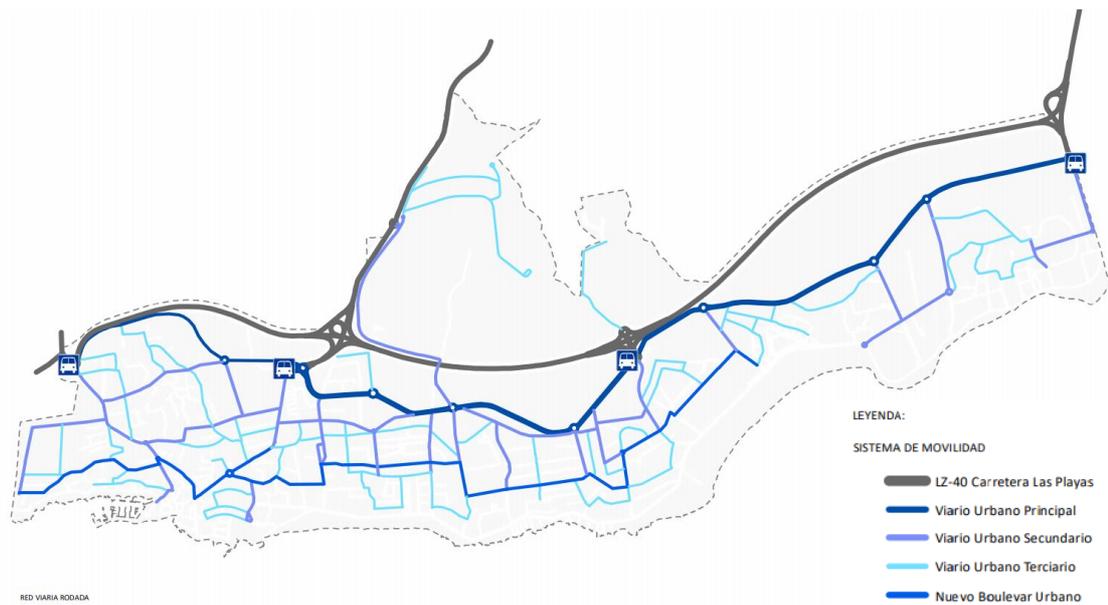
El nuevo modelo de movilidad tiene como objetivo general la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro del núcleo, reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes, basado principalmente en la intermodalidad hacia modos menos contaminantes y garantizando de esta forma una mejor calidad de vida tanto del ciudadano como el visitante. La estrategia hacia un modelo sostenible aconseja poner en marcha medidas que mediante procesos muy lentos configuren un núcleo, y especialmente el entorno costero, muy distinto al actual.

Algunas de las medidas que se proponen permitirán cambiar la funcionalidad y las pautas de movilidad, reduciendo la presión del vehículo particular y favoreciendo los desplazamientos no motorizados con una progresiva peatonalización de vías, con

restricciones de aparcamiento sobre la vía pública y en paralelo la implantación de áreas de intermodalidad con la potenciación del transporte público en todo el ámbito.

Se pretende potenciar la denominada movilidad blanda basada en los desplazamientos no motorizado en el área de prioridad peatonal junto a la Avenida de Las Playas y los últimos tramos de acceso a la costa, con la implantación de itinerarios ciclistas continuos y accesibles y el aumento de los espacios destinados en exclusiva al peatón, éstas últimas mediante actuaciones de calmado de tráfico o prioridad peatonal, peatonalizaciones y, principalmente, garantizando la accesibilidad a las personas de movilidad reducida en Puerto del Carmen.

En consecuencia, se ha considerado que es prioritario jerarquizar y especializar la red viaria, dedicando el viario local al tráfico interno y canalizando los viajes de mayor recorrido a través de vías periféricas de más capacidad. Así, el sistema viario estará formado por un eje principal (*vías estructurantes*) definido por la carretera convencional LZ-40 a su paso por el núcleo turístico, desde el que se realizan las conexiones a un sistema secundario por las vías de carácter urbano (*viario urbano principal y secundario*), abriéndose a un sistema terciario (*viario urbano terciario*) que serán aquellas vías de carácter residencial o también denominada zona 30, tal y como se puede apreciar en el plano de la alternativa de movilidad. Tanto el sistema secundario como terciario forman la trama urbana de cada uno de los núcleos. Asimismo, siguiendo el proceso de regeneración urbana, se transforma una serie de calles y avenidas por bulevares (*nuevo bulevar urbano*) que incluyen un gran espacio compartido de gran calidad urbana, respondiendo adecuadamente a las exigencias de accesibilidad universal, a la mejora del paisaje urbano y a un nuevo equilibrio entre las distintas funciones que concurren en el viario en el centro de Puerto del Carmen, propiciando un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad y la promoción de las actividades económicas y dotacionales en un entorno mayoritariamente estancial.



Plano: Alternativa 2. Sistema de Movilidad. Red Viaria Rodada. Elaboración propia.

En cuanto a las actuaciones que se proponen para fomentar la movilidad peatonal no implican necesariamente la habilitación de espacios exclusivamente peatonales. Se incluyen aquellas vías con medidas de templado de tráfico y en casos, acceso restringido a vehículos para acceso a garajes o servicios, entre diferentes modalidades de desplazamiento que habrá que ser organizadas y reguladas para que sean adecuadas también para el peatón. Éstas serán principalmente las de acceso a los principales centros atractores, entre ellos, todo el litoral. Se plantea una plataforma única con zonas estanciales para el peatón y prohibición de estacionamiento en la vía pública. Por otro lado, existen las vías de calmado de tráfico de carácter residencial que lo que buscan es crear el concepto de “supermanzanas” ya utilizados en las principales ciudades, donde al menos el 75% del espacio público esté dedicado al ejercicio de ciudadanos con restricciones al estacionamiento, no siendo zonas peatonales estrictamente.

Asimismo, se propone la peatonalización de algunas calles, principalmente en el ámbito de La Tiñosa, como por ejemplo las calles Bajamar, Tenerife, El Hierro, La Gomera, un tramo de Los Infantes, Isla de Lobos y Nuestra Señora del Carmen, mejorando con ello la calidad urbana.

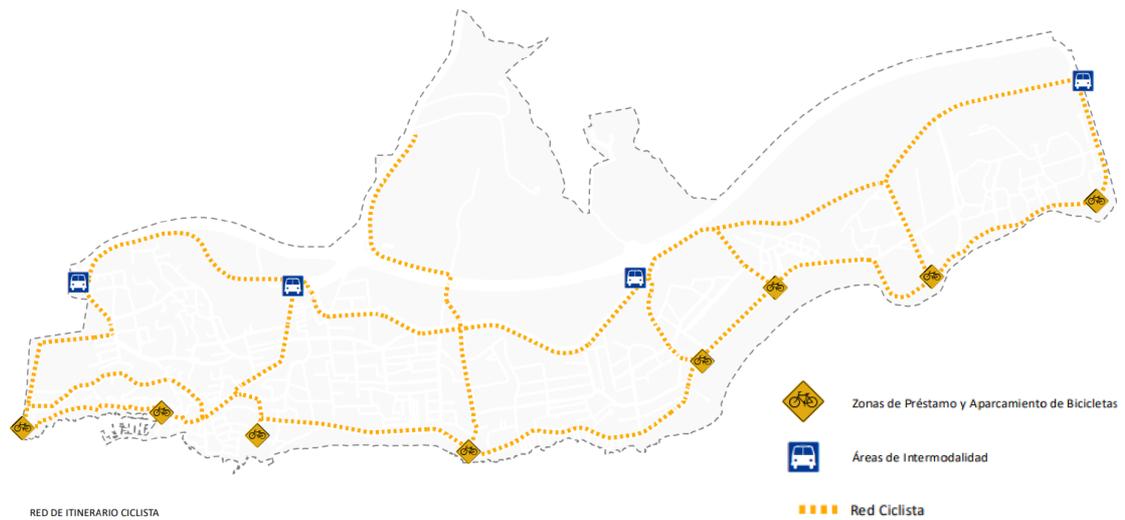


Plano: Alternativa 2. Sistema de Movilidad. Red Peatonal y de Acceso Calmado y Restringido. Elaboración propia.

Al igual que la movilidad peatonal, la movilidad ciclista tiene por finalidad el incentivar el uso de transportes sostenibles, por lo que se han identificado algunas vías susceptibles de implantación de infraestructura ciclista, que pueden incorporar actuaciones de implantación de carril bici o acera bici, conjuntamente con aparcabicis y otras medidas para completar la red de itinerarios ciclistas. Destaca la rambla Islas Canarias, Avenida de Las Playas, y las calles de Juan Carlos I, Reina Sofía, El Toscón, Anzuelo, Noruega, Rusia y Plutón.

En cuanto a la gestión del estacionamiento, se implantarán medidas de intermodalidad con una estación intermodal y aparcamientos disuasorios a las entradas del núcleo, permaneciendo las plazas de aparcamiento sobre la calzada con restricción por tipos de usuarios, ya sea residentes, turistas o vehículos de mercancía, estos últimos con limitación horaria.

Se contempla la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos y la puesta en marcha del uso de plataformas y aplicaciones de tecnologías de la información y comunicación para la mejora de la movilidad de Puerto del Carmen.

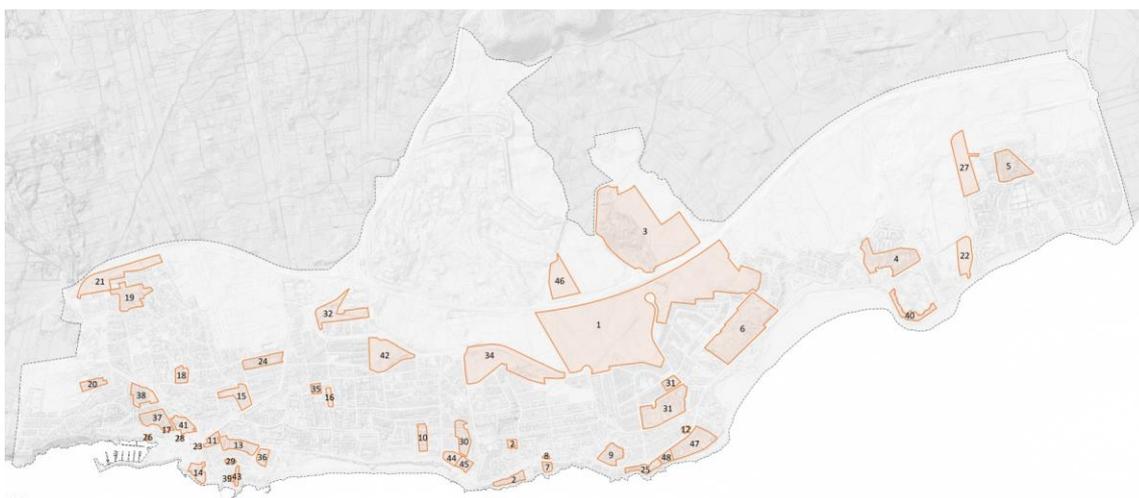


Plano: Alternativa 2. Sistema de Movilidad. Red de Itinerario Ciclista. Elaboración propia.

9.2 INTERVENCIONES OBJETO DE LA PRESENTE INICIATIVA

A partir de las alternativas anteriormente descritas, se pretende desarrollar una serie de iniciativas propuestas por los agentes públicos y privados para la mejora competitiva del núcleo turístico de Puerto del Carmen.

El Anexo I del presente Borrador/Memoria Justificativa, bajo el título de “FICHERO DE INTERVENCIONES DEL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN”, incorpora unas fichas de las citadas actuaciones que se encuentran en proceso de elaboración y, por tanto, deben ser entendidas como documentos de trabajo aun incompletos en esta fase de redacción del Plan. En este contexto, las citadas iniciativas se enumeran a continuación y se localizan en el siguiente plano de Puerto del Carmen.



Plano de las actuaciones del PMM/PC3. Elaboración propia

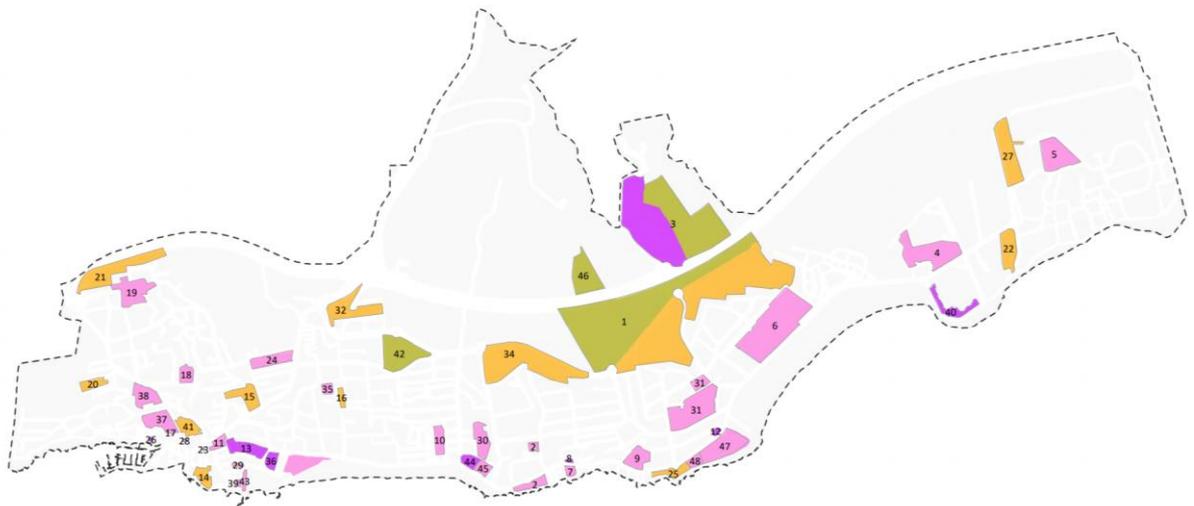
ACTUACIONES DE NUEVA INCORPORACIÓN AL TERCER PMM/PC 3
01. REORDENACIÓN DE U.A. PC-10, A U.A. PC-13 y SUNS -T
02. RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN APARTAMENTOS VELÁZQUEZ EN EL-19.
03. RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN RANCHO TEXAS LANZAROTE PARK
04. RENOVACIÓN HOTEL FLORESTA
05. RENOVACIÓN APARTAMENTOS MORROMAR
06. RENOVACIÓN HOTELES RIU
07. RENOVACIÓN LANI'S SUITES DE LUXE
08. EDIFICIO COMERCIAL SITUADO EN LA AVD. DE LAS PLAYAS N º 41
09. RENOVACIÓN APARTAMENTOS BARCAROLA
10. RENOVACIÓN APARTAMENTOS ARENA DORADA
11. RENOVACIÓN APARTAMENTOS COSTA VOLCÁN
12. IMPLANTACIÓN DE OFERTA COMPLEMENTARIA EN ANTIGUA POTABILIZADORA HOTEL SAN ANTONIO
13. IMPLANTACIÓN EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO FARIONES
14. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-2: IMPLANTACIÓN CENTRO INTERNACIONAL DE BUCEO
15. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-4: IMPLANTACIÓN CENTRO SOCIO SANITARIO
16. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-7: C/ GUANAPAY
17. SUSTITUCIÓN EDIFICIO COMERCIAL CL TEIDE 8
18. IMPLANTACIÓN APARTAMENTOS VILLAMARE
19. RENOVACIÓN E IMPLANTACIÓN CASAS HEDDY
20. RENOVACIÓN HOTEL BLUESEA LOS FISCOS
21. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-6

ACTUACIONES DE NUEVA INCORPORACIÓN AL TERCER PMM/PC 3
22. REORDENACIÓN PARCELA C/ MARTE ESQUINA CALLE ARGONAL (parcela Anexa al Lava Beach)
23. AJUSTE DE ALINEACIONES C/ ROQUE NUBLO ESQ. C/BAJAMAR
24. RENOVACIÓN HOTEL PUERTO DEL CARMEN
25. REORDENACIÓN PARCELA EL-CL-1 Y EL-PC-23
26. IMPLANTACIÓN DE NUEVO DOTACIONAL
27. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-12
28. IMPLANTACIÓN HOTEL URBANO C/ROQUE NUBLO
29. RENOVACIÓN BUNGALOWS GUANARAMA
30. RENOVACIÓN RELAXIA LANZAPLAYA
31. RENOVACIÓN RELAXIA OLIVINA Y CORAL
32. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-8
33. FUNDACIÓN DISGRUP
34. REORDENACIÓN DE LA U.A PC-9
35. RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN APARTAMENTOS GUINATE CLUB
36. RENOVACIÓN CENTRO COMERCIAL BARRACUDA
37. RENOVACIÓN APARTAMENTOS AQUARIUS
38. RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN HOTEL ISLA Y EL MAR
39. RENOVACIÓN VILLAS BLANCAS
40. RENOVACIÓN CENTRO COMERCIAL LOS JAMEOS PLAYA
41. REORDENACIÓN DE U.A. PC-3
42. REORDENACIÓN DEL ÁMBITO DEL Z.N.S-T: RAMBLA ISLAS CANARIAS, C/SÁLAMO y C/ ACHAGUA (BAJO RAMBLA)
43. RENOVACIÓN APARTAMENTOS HARIMAGUADA
44. RENOVACIÓN CENTRO COMERCIAL ATLÁNTICO
45. RENOVACIÓN ROCAS BLANCAS
46. AMPLIACIÓN DEL SISTEMA GENERAL DE ESPACIO LIBRE S.G.M.-18-EL
47. RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN VIK HOTEL SAN ANTONIO
48. IMPLANTACIÓN DE NUEVO ESTABLECIMIENTO HOTELERO EN PARCELA "MARINA BAY"

Enumeradas las iniciativas, las mismas se clasifican en cuatro supuestos de intervención, en función de sus principales características y de las modificaciones que su desarrollo supone respecto al planeamiento vigente, todo ello a efectos de facilitar la identificación de los potenciales efectos ambientales. No obstante, la inclusión de una intervención en una determinada tipología no implica que en ella se desarrollen la totalidad de los cambios que se describen a continuación.

En base a lo expuesto, la clasificación de las actuaciones a los efectos de identificar los potenciales impactos ambientales se concreta en cuatro tipologías:

- Tipología 1: “Reordenación de ámbitos de Suelo Urbano”
- Tipología 2: “Intervenciones sobre establecimientos de alojamiento turístico”
- Tipología 3: “Intervenciones sobre equipamientos terciarios, comerciales y oferta turística complementaria”
- Tipología 4: “Modificaciones de clase y/o categorías de suelo”



TIPOS DE ACTUACIONES

Clasificación de las actuaciones

- Reordenación de ámbitos de Suelo Urbano
- Intervenciones sobre establecimientos alojativos turísticos
- Intervenciones sobre equipamientos terciarios, comercial y oferta turística complementaria
- Modificaciones de clase y/o categorías de suelo

Plano de clasificación de las actuaciones del PMM3/PC. Tipologías. Elaboración propia

Tipología 1: “Reordenación de ámbitos de Suelo Urbano”

Se compone de las siguientes iniciativas:

ACTUACIONES “Reordenación de ámbitos de Suelo Urbano”
14. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-2: IMPLANTACIÓN CENTRO INTERNACIONAL DE BUCEO
15. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-4: IMPLANTACIÓN CENTRO SOCIO SANITARIO
16. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-7: C/ GUANAPAY
20. RENOVACIÓN HOTEL BLUESEA LOS FISCOS
21. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-6
22. REORDENACIÓN PARCELA C/ MARTE ESQUINA CALLE ARGONAL (parcela Anexa al Lava
25. REORDENACIÓN PARCELA EL-CL-1 Y EL-PC-23
27. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-12
32. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-8
34. REORDENACIÓN DE LA U.A. PC-9
41. REORDENACIÓN DE U.A. PC-3

Estas actuaciones tienen por objeto la reordenación de ámbitos de Suelo Urbano, y suponen fundamentalmente:

- Modificación en la categoría del Suelo Urbano No Consolidado a Consolidado.
- Alteración de la superficie total del ámbito y su geometría por ajuste de los límites de los mismos y adaptación a la realidad ejecutada.
- Cambios de uso en el destino de las parcelas para implantación de servicios y dotaciones necesarios para el núcleo.
- Modificación en geometría y superficie de las parcelas que constituyen la ordenación pormenorizada.
- Ajuste de los parámetros urbanísticos y determinaciones de las parcelas con aprovechamiento lucrativo, con el objetivo de no disminuir el aprovechamiento de la ordenación vigente.
- Incremento de plazas turísticas por recuperación de unidades perdidas en aquellos ámbitos que reordenen parcelas con usos turísticos.

Tipología 2: “Intervenciones sobre establecimientos de alojamiento turístico”

Se clasifican en la presente tipología las siguientes actuaciones:

ACTUACIONES “Intervenciones sobre establecimientos de alojamiento turístico”
02. RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN APARTAMENTOS VELÁZQUEZ EN EL-19.
04. RENOVACIÓN HOTEL FLORESTA
05. RENOVACIÓN APARTAMENTOS MORROMAR
06. RENOVACIÓN HOTELES RIU
07. RENOVACIÓN LANI’S SUITES DE LUXE
09. RENOVACIÓN APARTAMENTOS BARCAROLA
10. RENOVACIÓN APARTAMENTOS ARENA DORADA
11. RENOVACIÓN APARTAMENTOS COSTA VOLCÁN
17. SUSTITUCIÓN EDIFICIO COMERCIAL CL TEIDE 8
18. IMPLANTACIÓN APARTAMENTOS VILLAMARE
19. RENOVACIÓN E IMPLANTACIÓN CASAS HEDDY
24. RENOVACIÓN HOTEL PUERTO DEL CARMEN
28. IMPLANTACIÓN HOTEL URBANO C/ROQUE NUBLO
29. RENOVACIÓN BUNGALOWS GUANARAMA
30. RENOVACIÓN RELAXIA LANZAPLAYA
31. RENOVACIÓN RELAXIA OLIVINA Y CORAL
33. FUNDACIÓN DISGRUP
35. RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN APARTAMENTOS GUINATE CLUB
37. RENOVACIÓN APARTAMENTOS AQUARIUS
38. RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN HOTEL ISLA Y EL MAR
39. RENOVACIÓN VILLAS BLANCAS
43. RENOVACIÓN APARTAMENTOS HARIMAGUADA (IT-02 del PMM2)
45. RENOVACIÓN ROCAS BLANCAS
47. RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN VIK HOTEL SAN ANTONIO
48. IMPLANTACIÓN DE NUEVO ESTABLECIMIENTO HOTELERO EN PARCELA “MARINA BAY”

Estas iniciativas tienen por objeto la renovación y/o ampliación de establecimientos alojativos existentes o la implantación de nuevos establecimientos de alojamiento turístico, que suponen fundamentalmente las siguientes modificaciones sobre la ordenación vigente:

- Modificación o ajuste de los parámetros urbanísticos de la parcela: incremento de edificabilidad, ocupación, alturas y retranqueos.
- Modificación en la geometría de las parcelas, fundamentalmente por ampliación y unificación de parcelas urbanísticas.
- Incremento de plazas turísticas derivado de los incentivos a la renovación.
- En algunos casos, ocupación de espacios libres públicos para uso privado del establecimiento, mediante su reposición en otras parcelas.
- Cambios de uso, en algunos casos, de residencial o comercial a turístico, para consolidar el uso turístico actual o implantar nuevos establecimientos de alojamiento.

Tipología 3: “Intervenciones sobre equipamientos terciarios, comerciales y oferta turística complementaria “

Se incluyen en la presente tipología las siguientes actuaciones:

ACTUACIONES “Intervenciones sobre equipamientos terciarios, comerciales y oferta turística complementaria “
08. EDIFICIO COMERCIAL SITUADO EN LA AVD. DE LAS PLAYAS N º 41
12. IMPLANTACIÓN DE USOS Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS EN ANTIGUA POTABILIZADORA HOTEL SAN ANTONIO
13. IMPLANTACIÓN EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO FARIONES
23. AJUSTE DE ALINEACIONES C/ ROQUE NUBLO ESQ. C/BAJAMAR
26. IMPLANTACIÓN DE NUEVO DOTACIONAL
36. RENOVACIÓN CENTRO COMERCIAL BARRACUDA
40. RENOVACIÓN CENTRO COMERCIAL LOS JAMEOS PLAYA
44. RENOVACIÓN CENTRO COMERCIAL ATLÁNTICO

Son iniciativas que tienen por objeto la renovación y/o ampliación de establecimientos existentes con usos terciarios, comerciales y de oferta complementaria, o la implantación de nuevos con los referidos usos, que suponen fundamentalmente las siguientes modificaciones sobre la ordenación vigente:

- Modificación de los parámetros urbanísticos de la parcela: usos, alineaciones, alturas y ocupación.
- Incremento de edificabilidad por renovación del establecimiento comercial o de oferta complementaria.

Tipología 4: “Modificaciones de clase y/o categorías de suelo”

Se conforma por las siguientes actuaciones:

ACTUACIONES “Modificaciones de clase y/o categorías de suelo”
01. REORDENACIÓN DE U.A. PC-10, A U.A. PC-13 y SUNS -T
03. RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN RANCHO TEXAS LANZAROTE PARK
42. REORDENACIÓN DEL ÁMBITO DEL Z.N.S-T: RAMBLA ISLAS CANARIAS, C/SÁLAMO y C/ACHAGUA (BAJO RAMBLA)
46. AMPLIACIÓN DEL SISTEMA GENERAL DE ESPACIO LIBRE S.G.M.-18-EL

Las cuatro iniciativas de desarrollo que se clasifican con la tipología 4, se caracterizan por su naturaleza heterogénea, en tanto que combinan características de otras tipologías de actuación ya descritas. Sin embargo, estas cuatro tienen en común la particularidad de que, en parte o en la totalidad de la superficie de la actuación, se plantea la modificación de la clase y/o categoría de suelo con el objeto de viabilizar su desarrollo.

Con atención a cada una de las actuaciones clasificadas en la presente tipología 4, se sintetizan las modificaciones que suponen sobre la ordenación vigente. Fundamentalmente son las siguientes:

01. REORDENACIÓN DE U.A. PC-10, A U.A. PC-13 y SUNS -T

Para el desarrollo de la zona noroeste de la actuación, se requiere la modificación de la vigente clase de suelo Rústico Común a Suelo Urbanizable No Ordenado, remitida su ordenación a un Plan Especial, o Urbano No Consolidado.

En este sentido, en las alternativas 1 y 2 de ordenación este ámbito se incorpora como suelo Urbanizable No Ordenado, no obstante, en las siguientes fases de

tramitación del documento, podrá ser categorizado como Urbano No Consolidado atendiendo a la situación de consolidación que presenta.

A su vez, la misma actuación integra la reordenación de ámbitos de Suelo Urbano No Consolidado, U.A. PC-10 y U.A. PC-13, cuyas modificaciones son las que se concretan en la tipología 1.

03. RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN RANCHO TEXAS LANZAROTE PARK

En el ámbito de ampliación colindante al Rancho Texas, se plantea la modificación de la categoría del Suelo Rústico vigente, para viabilizar los usos que se proponen en la iniciativa.

42. REORDENACIÓN DEL ÁMBITO DEL Z.N.S-T: RAMBLA ISLAS CANARIAS, C/SÁLAMO y C/ACHAGUA (BAJO RAMBLA)

De acuerdo a la ordenación vigente, la actuación se desarrolla sobre Suelo Rústico Común, rodeada de Suelo Urbano Consolidado e inmersa en la trama urbana de Puerto del Carmen. A su vez, ha sido recogida por el PGO actualmente en tramitación como Suelo Urbano No Consolidado. La propuesta se concreta en:

1. Delimitación de una Unidad de Actuación que implica la modificación del Suelo Rústico a Suelo Urbano No Consolidado.
2. La definición de las condiciones urbanísticas de dicha Unidad de Actuación para establecer su ordenación pormenorizada: parámetros urbanísticos, cesiones, etc.

46. AMPLIACIÓN DEL SISTEMA GENERAL DE ESPACIO LIBRE S.G.M.-18-EL

Con el objeto de viabilizar la ampliación de la superficie del S.G.M.-18-EL en el ámbito de Suelo Rústico que linda al este del mismo, se plantea la modificación a Suelo Urbanizable sobre la superficie que ocupa la ampliación del Sistema General a los efectos de expansión de las instalaciones que materializan las necesidades advertidas por interés público.

9.3 CAPACIDAD MÁXIMA RESIDENCIAL Y ALOJATIVA DEL III PMM

9.3.1. PLAZAS MÁXIMAS TURÍSTICAS PARA PUERTO DEL CARMEN, SEGÚN REVISIÓN DEL PLAN INSULAR PUBLICADO EN EL BOC DE 29 DE MAYO DE 2000

De acuerdo a la *Revisión del Plan Insular de Ordenación, aprobada mediante Decreto nº 95/2000, de 22 de mayo, y publicada en el Boletín Oficial de Canarias número 66, con fecha de lunes 29 de mayo de 2000*, se establece una programación de plazas turísticas (máximas plazas turísticas) en el período 2000-2010 por zona turística, municipio e Isla. En el caso de Tías (Puerto del Carmen) la cifra máxima de plazas hasta 2010 se fija en **30.821**. A su vez, la citada Revisión del Plan Insular establece que la programación posterior al año 2010 no podrá superar en cada municipio los ritmos establecidos como máximos en el Plan Insular para el período 2000-2010, siendo el límite en este caso de **850 plazas nuevas** en cada decenio. En base a estos criterios de programación de plazas turísticas, en la actualidad, transcurridos diez años desde el año 2010, para Puerto del Carmen, la cifra máxima asciende a **32.521 plazas totales**.

Según Revisión del Plan Insular publicada en el BOC de 29 de mayo de 2000	
TÍAS (PUERTO DEL CARMEN)	
Programación	Plazas alojativas
Cifra máxima nº de plazas hasta 2010	30.821
Período 2010-2020 - incremento nuevas plazas	850
Período 2020-2030 - incremento nuevas plazas	850
Total de plazas turísticas PIO	32.521

Tabla 5. Datos de establecimientos turísticos con plazas autorizadas. Año 2014. Fuente: Cabildo de Lanzarote. Elaboración propia.

9.3.2. ESCENARIO POBLACIONAL RESIDENCIAL Y TURÍSTICO EN EL AÑO 2020

De acuerdo a los datos suministrados por el Instituto Nacional de Estadística -INE-la población de Puerto del Carmen a 1 de enero de 2019, según el Padrón municipal, es de 11.060 habitantes.

Como resultado del estudio de campo realizado sobre los 150 establecimientos de alojamiento turístico con plazas autorizadas por el Cabildo Insular de Lanzarote, según

registro a fecha 2019, se concluye que solo 113 establecimientos mantienen la explotación turística en funcionamiento, 7 establecimientos se encuentran parcialmente residencializados y 30 albergan el uso residencial.

En base a ello, se estima como hipótesis de partida, que el escenario actual sobre la oferta turística se centra en los **113 establecimientos, computándose únicamente las plazas turísticas fijas autorizadas en los mismos, las cuales constituyen un total de 21.300 plazas**. A estos efectos, no se incluye el cómputo de las plazas turísticas convertibles autorizadas en los referidos 113 establecimientos, ya que las condiciones de las unidades alojativas de los mismo no permiten el cumplimiento del DECRETO 142/2010, de 4 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento y se modifica el Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos.

Téngase en cuenta que en relación a los inmuebles que, pese a contar con autorización turística, no desarrollan tal uso, no es lógico que cuenten como tales, ya que los propios propietarios han decidido que no desean realizar el uso determinado, ello sin perjuicio de las consecuencias jurídicas que derivaren de ello (declaración de incumplimiento de uso, revocación de autorizaciones, etc.).

En este contexto, el incremento de plazas alojativas que posibilitará la iniciativa de desarrollo del PMM/PC3, se mantendrá dentro de los límites que el Plan Insular de Ordenación establece para Puerto del Carmen y de los que posibilite en cada momento el resto de la normativa que fuera aplicable. En la siguiente fase se establecerán los criterios de aplicación respecto al parámetro de densidad turística, definiendo un nuevo estándar al amparo del artículo 12 de la Ley 2/2013, modificada por la Ley 9/2015.

DATOS CAMPO 2020			SITUACIÓN ACTUAL DE ACUERDO A DATOS CABILDO 2019		
Uso actual de los establecimientos	N.º de establecimientos (%)	N.º Plazas totales OFERTADAS	N.º Plazas totales (fijas + convertibles)	N.º Plazas fijas	N.º Plazas convertibles
Turístico	113 (75%)	23.350	27.144	21.300	5.844

Tabla: carga poblacional turística de los 113 establecimientos alojativos del ámbito de estudio. Fuente: Trabajo de Campo 2020 y Datos Cabildo Insular de Lanzarote 2019. Elaboración propia

9.4 JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 137 DE LA LEY 4/2017, DE 13 DE JULIO DEL SUELO Y DE LOS ESPACIOS LIBRES NATURALES PROTEGIDOS DE CANARIAS

El PMM/PC3 prevé la recategorización de una serie de terrenos que hasta ahora estaban calificados en el planeamiento vigente como espacios libres. No obstante, ello no quiere decir que vayan a disminuir los niveles de calidad adecuados en el núcleo, ya que el suelo cuyo uso de espacios libres desaparecerá será repuesto en otro lugar, determinándose ello en los documentos que se tramitarán en el seno del procedimiento administrativo, tras la fase de borrador y ello sin perjuicio de la compensación prevista para las actuaciones de dotación, todo lo cual se determinará en los correspondientes convenios urbanísticos a suscribir.

A estos efectos, serán cumplidos como mínimo los estándares urbanísticos previstos en el artículo 138 (suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable) de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias y en el mismo sentido las determinaciones referidas en el artículo 54 (para el supuesto de actuaciones de dotación) del propio texto normativo, asegurándose que se mantendrán o superarán las dotaciones existentes y, por tanto, el índice de calidad de vida, sin perjuicio del posible supuesto de compensación mediante monetarización previsto en la normativa .

A tales efectos, es necesario tener presente el texto literal del artículo 138 de la norma aludida, que preceptúa lo siguiente en lo relativo a suelo turístico:

“B. En el suelo turístico: una reserva mínima de 50 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados de edificación, destinada a espacios libres públicos, dotaciones y equipamientos, de los cuales al menos 30 metros cuadrados por cada 100 de edificación se destinarán a espacios libres públicos y como máximo 7 metros cuadrados por cada 100 de edificación a dotaciones” .

A su vez, el artículo 54 de la referida Ley autonómica establece lo siguiente:

1. Las personas propietarias de suelo urbano incluido en actuaciones de dotación tendrán los deberes que recaen sobre los propietarios de suelo urbano no consolidado, si bien siempre en proporción y de acuerdo con el contenido y alcance de esa actuación.

1. En concreto, de acuerdo con la legislación estatal de suelo, el alcance de los siguientes deberes se acota en los siguientes términos:
 - a) En relación con la cesión obligatoria y gratuita del suelo destinado a dotaciones públicas necesario para reajustar su proporción, su contenido se calculará de conformidad con las dotaciones existentes en el momento de aprobación de la actuación, en tanto que índice de calidad de vida que no puede empeorar.
 - b) En relación con la cesión obligatoria y gratuita de suelo en concepto de participación de la comunidad en las plusvalías, el porcentaje sobre el incremento adicional de aprovechamiento que resulte de la actuación será del 5% para cualquier actuación de rehabilitación urbana que, implicando nuevos usos o destinos más valiosos, no implique incremento de edificabilidad o del 15% en aquellas actuaciones de dotación con incremento de edificabilidad.
3. A los efectos de estas cesiones, el incremento adicional de aprovechamiento se calculará en relación con aquel que haya sido legalmente materializado por las personas propietarias incluidas en la actuación.
4. El deber de cesión para dotaciones públicas podrá ser cumplido mediante su sustitución por la entrega de superficie edificada o edificabilidad no lucrativa en un complejo inmobiliario situado dentro del ámbito correspondiente o bien por cualquiera de las formas a que se refiere el apartado siguiente.
5. El deber de cesión en concepto de participación de la comunidad en la plusvalía podrá ser cumplido mediante su sustitución por su valor en metálico, debiendo emplearse, en este caso, con la finalidad de costear la parte de financiación pública que pudiera estar prevista, o bien integrarse en el patrimonio público de suelo con destino preferente a actuaciones de rehabilitación urbana.

6. El cumplimiento efectivo de los anteriores deberes de cesión se materializará en el momento de otorgamiento de las licencias para las construcciones que se beneficien del incremento de edificabilidad.

En síntesis, el PMM/PC3 realizará las previsiones oportunas tendentes al cumplimiento íntegro de las proporciones previstas en la Ley, mediante los mecanismos que fueren oportunos.

9.5 JUSTIFICACIÓN DE LLEVAR A CABO LA MODIFICACIÓN Y NORMATIVA POR LA QUE SE DESARROLLA Y PROMUEVE EL PLAN

La ordenación urbanística es una función pública que organiza y define el uso del suelo de acuerdo con el interés general y en su desarrollo los poderes públicos deben definir sus respectivas competencias favoreciendo y fomentando la dinamización económica y social, mejorando la calidad y la funcionalidad de las dotaciones, infraestructuras y espacios públicos al servicio de todos los ciudadanos, con las infraestructuras, dotaciones, equipamientos y servicios que sean precisos, la localización de actividades económicas generadoras de empleo estable e integrando en el tejido urbano cuantos usos resulten necesarios para la comunidad residente en los núcleos urbanos (art. 3 y 4 del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre).

La Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, tiene como objeto, tal y como preceptúa el artículo 1, *“impulsar la renovación y modernización de urbanizaciones, núcleos e instalaciones turísticas obsoletas, así como las de los productos turísticos mediante la diversificación de su oferta y la especialización de usos, modulando el crecimiento de la planta turística y, así mismo regular el régimen de autorizaciones administrativas de los establecimientos turísticos y la normativa aplicable a la ordenación de los diferentes productos turísticos”*.

La propia exposición de motivos de la referida Ley refiere el interés público de sus fines al manifestar lo siguiente: *“Es obvio que el logro de la cualificación turística tiene una magnitud estratégica y de interés público que no puede limitarse a las iniciativas que voluntariamente sean impulsadas desde el sector privado. La renovación de la oferta turística obsoleta constituye un deber que es necesario acometer, con las indispensables ayudas por parte del sector público, pero sin la menor dilación, pues nos va en ello el posicionamiento del sector turístico y la propia economía de las islas. Se hace preciso, en consecuencia, dotar a la Administración actuante de medios eficaces para remover los obstáculos que puedan interponerse en la marcha de las iniciativas para la cualificación, reforzando los mecanismos de intervención y posibilitando la sustitución de establecimientos deteriorados, o donde el uso turístico se haya alterado, por otros de mayor calidad y categoría. En tal sentido, la ley parte del deber que tienen los titulares de establecimientos y actividades turísticas de mantener, conservar y rehabilitar los inmuebles e instalaciones en las condiciones requeridas para el uso efectivo establecido por la normativa turística y el planeamiento; y proporciona técnicas administrativas efectivas para que, cuando concurren las condiciones establecidas, puedan imponerse por la Administración las actuaciones de conservación y rehabilitación”*. Los Planes de Modernización, Mejora, e Incremento de la Competitividad son instrumentos eficaces, previstos en la propia Ley y en su Reglamento de desarrollo, aprobado mediante Decreto 85/2015, de 14 de mayo, para la consecución de los fines de la propia norma de rango legal. Es decir, estos instrumentos de ordenación son la herramienta que promueve y posibilita la consecución del interés público previsto por la Ley.

La Ley 9/2015, de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, incide en el objetivo inicial de lograr que la ordenación de las zonas y núcleos turísticos del archipiélago se aborde con mayor profundidad, ya que pese a la evaluación positiva de las nuevas medidas y su repercusión sobre el sector turístico se han puesto de manifiesto determinadas dificultades en la aplicación de los mecanismos establecidos para incentivar los procesos de renovación y rehabilitación turística.

La nueva ley apuesta por hacer los ajustes precisos para incentivar el proceso ya iniciado, eliminando o corrigiendo las rigideces innecesarias que se han detectado y ello con el objetivo de que puedan subsanarse para conseguir un mayor éxito y eficacia para lograr los objetivos de la Ley 2/2013, de 29 de mayo.

En definitiva, el Tercer Plan de Modernización, Mejora, y Competitividad de Puerto del Carmen no solo es conforme con el interés general (art. 3 y 4 del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015), sino que es oportuno ante la anulación del PMM/PC2 declarado nulo mediante Sentencia nº 370/2018, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, de fecha 21 de diciembre de 2018 (e inadmitido a trámite por el Tribunal Supremo mediante Auto de 29 de septiembre de 2020 el recurso de casación interpuesto contra la referida resolución judicial).

Asimismo, es necesario tener presente vigencia de las Leyes 2/2013, de Renovación y Modernización Turística de Canarias y 9/2015, que hacen conveniente promover un nuevo instrumento de ordenación adaptado a las nuevas circunstancias y, sobre todo, vinculado a reforzar los objetivos de renovación y modernización inicialmente establecidos para este núcleo turístico.

9.6 INSTRUMENTOS DE EJECUCIÓN DEL PLAN

El Tercer Plan de Modernización, Mejora, y Competitividad de Puerto del Carmen tiene su ámbito de actuación, en su mayor parte, sobre suelo urbano consolidado, si bien alguna actuación incide sobre suelo urbano no consolidado y alguna otra sobre suelo rústico, dentro de los objetivos que prevé la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias.

La ejecución del referido instrumento de ordenación requiere de la participación de una serie de instrumentos con unas reglas generales que son comunes para la ejecución de cualquier Plan, en las clases y categorías de suelo coincidentes con las del presente.

Las actuaciones privadas previstas sobre suelo urbano consolidado requerirán para su ejecución la obtención de la correspondiente autorización turística (o cualquier otra sectorial que resultare procedente), así como la licencia urbanística municipal (o comunicación previa cuando proceda).

En el mismo sentido, las actuaciones que se posibilitan en determinadas actuaciones que inciden sobre suelo rústico, requerirán licencia urbanística municipal y cualquier otra autorización sectorial que, en su caso, fuera preceptiva.

Por su parte, las actuaciones en suelo urbano no consolidado, es decir, sobre unidades de actuación, requieren previamente a la obtención de los instrumentos de ejecución la tramitación de la gestión urbanística (supuestos de ejecución privada), debiendo los promotores presentar los documentos previstos en el artículo 213 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias. Tras ello, se tramitará el procedimiento administrativo previsto en el artículo 212 de la propia Ley. Una vez firme en vía administrativa el instrumento de reparcelación y aprobado definitivamente el proyecto de urbanización, recibida la misma por el Ayuntamiento o presentada garantía suficiente para simultanear ejecución de urbanización y de edificación, se podrán obtener las correspondientes autorizaciones sectoriales (en su caso turística) y la licencia urbanística municipal que legitime la edificación (o comunicación previa en los supuestos que proceda).

Resulta necesario tener presente que el Tercer Plan de Modernización, Mejora, y Competitividad de Puerto del Carmen prevé la ordenación pormenorizada suficiente en todo su ámbito, a salvo de la REORDENACIÓN de la U.A. PC-10, A U.A. PC-13 y SUNS -T, que se remitirán a un Plan Especial de Ordenación de desarrollo del presente instrumento de ordenación sectorial. Por ello, además de en el referido ámbito, no será necesario la tramitación de ningún plan de desarrollo.

ANEXO I: FICHERO DE INTERVENCIONES DEL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN

ANEXO II: SOLICITUDES DE ADHESIÓN AL TERCER PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DEL CARMEN

En Tenerife, a 21 de octubre de 2020

Fdo.: Rafael Castellano Brito

Arquitecto