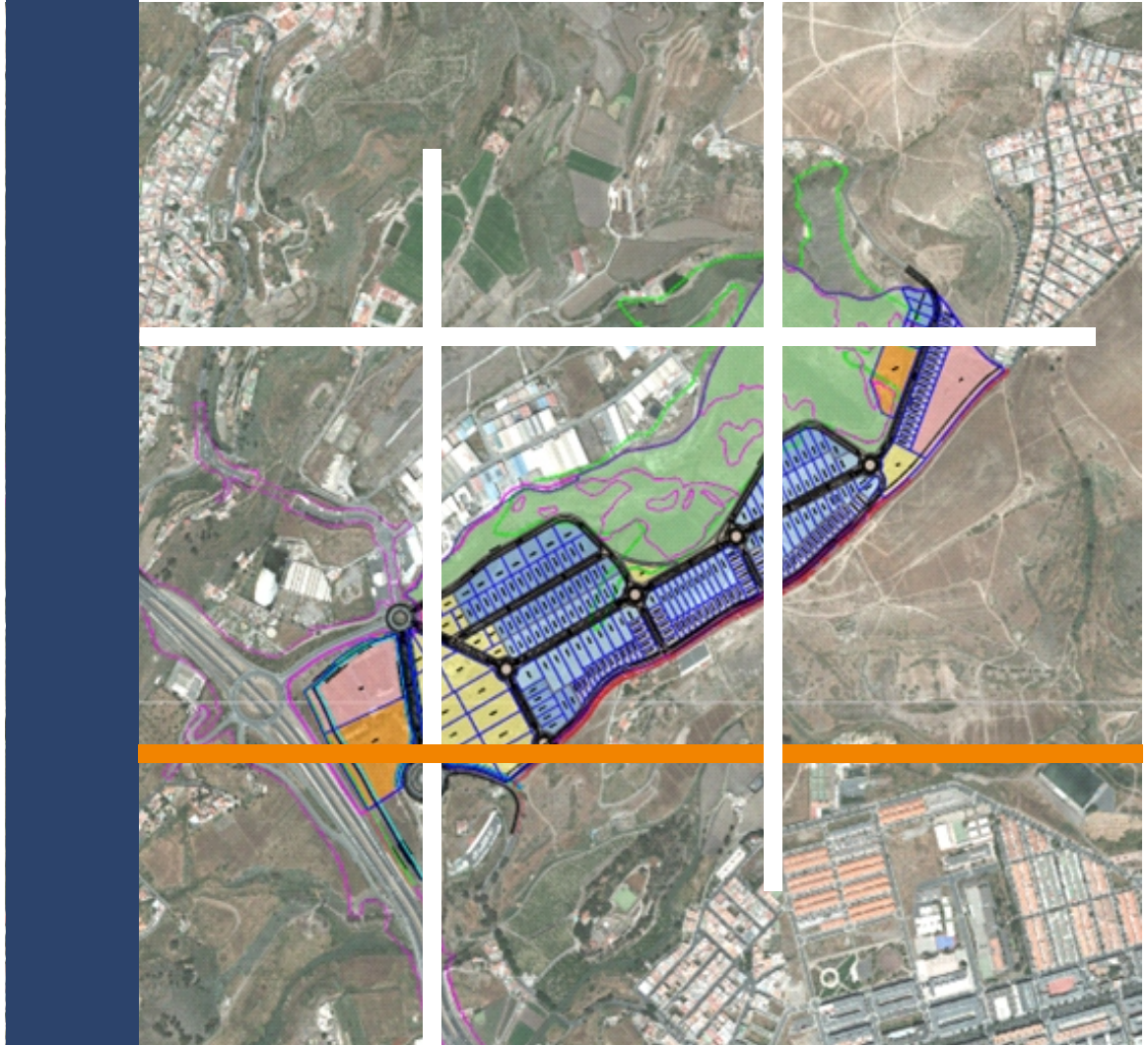


FASE BORRADOR

Plan Parcial del sector UZR-10

Los Llanos de Guinea



Situación

Los Giles - Llanos de Guinea

Término Municipal de Las Palmas de Gran Canaria

Peticionario

LLANOS DE GUINEA S.A.

Redactor



SEPTIEMBRE 2025

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10

LLANO DE GUINEA

A.- DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA

Llanos de Guinea S.A.

Ingeniería Técnica Canaria

Índice

A.- DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA.....	1
A-1.- DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA.....	5
1. Memoria Informativa	5
1.1. Promotor.....	5
1.2. Equipo redactor	5
1.3. Objeto del presente proyecto.....	5
1.4. Marco legal	6
1.5. Estructuración del presente Plan Parcial	7
1.6. Antecedentes	9
1.7. Plan General que desarrolla.....	9
1.8. Planeamiento territorial vigente	10
1.8.1 Plan Insular de Ordenación	10
1.8.2 Plan Territorial Especial de Ordenación de corredores de transporte de energía eléctrica	11
1.8.3 Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.....	15
1.9. Ámbito del Plan Parcial	15
1.9.1 Reajuste de los límites del sector.....	16
1.10. Análisis del entorno	18
1.11. Situación geográfica y superficie	18
1.12. Emplazamiento de los terrenos	18
1.13. Características naturales de los terrenos	19
1.14. Usos del suelo	19
1.15. Preexistencias	20
1.16. Estructura de la propiedad del suelo	21
1.17. Afecciones sectoriales.....	22
1.17.1 Ley de Costas.....	22
1.17.2 Dominio público hidráulico	22
1.17.3 Carreteras.....	23
1.17.4 Servidumbres aeronáuticas.....	24
1.17.5 Recursos Culturales	24
1.17.6 Recursos Ambientales	25
A-2.- REPORTAJE FOTOGRÁFICO	27

A-3.- PLANOS DE INFORMACIÓN	45
B.- DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN	0
B-1.- DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN	1
2. Objetivos de la ordenación y solución adoptada	1
2.1. Criterios establecidos en el Plan General	1
2.2. Metodología adoptada	2
2.3. Estudio de alternativas	4
2.3.1 Alternativa 0: No hacer nada	5
2.3.2 Primeras alternativas	6
2.3.3 Nuevas alternativas	7
2.3.4 Alternativa 6	8
2.3.5 Alternativa 7	9
2.3.6 Alternativa 8	10
2.3.7 Conclusiones.....	11
2.4. Descripción general de la solución adoptada	12
2.4.1 Circulación vial	12
2.4.2 Zonas verdes, espacios libres y protección paisajística	15
2.4.3 Distribución parcelaria y sectorización	16
2.5. Aprovechamiento urbanístico y cuadros del sector	20
2.5.1 Zonificación	20
2.5.2 Usos	21
2.5.3 Edificabilidad	21
2.6. Parcelación	22
2.6.1 Parcelación general	22
2.6.2 Parcelas uso industrial.....	24
2.6.3 Parcelas uso Terciario	32
2.7. Tipos de aprovechamiento de parcelas y su asignación.....	36
2.7.1 Aprovechamiento lucrativo privado	36
2.7.2 Aprovechamiento lucrativo público.....	37
2.7.3 Cesión obligatoria a la Administración actuante	37
2.8. Infraestructuras y redes de servicios establecidos	39
2.8.1 Red vial	39
2.8.2 Redes de abastecimiento de agua potable, contra incendios y riego	47

2.8.3 Redes de saneamiento y drenaje	50
2.8.4 Redes de suministro eléctrico	52
2.8.5 Red de telecomunicaciones	55
3.1. Cumplimientos de las obligaciones inherentes al sector	57
3.1.1 Condicionantes del Plan General	57
3.1.2 Condicionantes de la Ley del Suelo de Canarias	58
4.1. Otras disposiciones y documentación del plan parcial	59
4.1.1 Ejecución del Plan	59
4.1.2 Viabilidad económica del Plan Parcial.....	62
4.1.3 Ordenanzas reguladoras	62
4.1.4 Estudio ambiental	63
4.1.5 Catálogo de bienes y espacios protegidos	63
B-2 DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN	66
B-2 Planos de Ordenación	66
B-3 DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN	0
B-3.1 ANEXO-1 ORDENANZAS REGULADORAS.....	0
B-3.2 ANEXO-2 PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.....	1
B-3.3 ANEXO-3 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO.....	2
B-3.4 ANEXO-4 INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.....	3
B-3.5 ANEXO-5 INFORME SOBRE IMPACTO DE GÉNERO	4
C.- ANEXO-6 DOCUMENTO AMBIENTAL	5

A-1.- DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA

1. Memoria Informativa

1.1. Promotor

El promotor del presente documento es la empresa LOS LLANOS DE GUINEA S.A., con CIF A35495704, con domicilio fiscal a efecto de notificaciones en la calle Concejal García Feo, 30, CP:35011, termino municipal de las Palmas de Gran Canaria.

1.2. Equipo redactor

El presente proyecto se realiza por encargo de la empresa LOS LLANOS DE GUINEA S.A. a la empresa consultora Ingeniería Técnica Canaria S.A. con NIF A-35.112.184, dirigida por el ingeniero de caminos, canales y puertos Francisco J. González González Jaraba con domicilio en la calle Profesor Agustín Millares Carlo nº 9, 1º CP:35.003, Las Palmas de Gran Canaria.

1.3. Objeto del presente proyecto

El presente proyecto tiene por objeto la realización de un nuevo Plan Parcial para el Sector UZR-10 “Llano de Guinea”, que, partiendo de la infraestructura planificada en el documento aprobado inicialmente por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, recoge, además:

- La adaptación del Plan Parcial a las nuevas condiciones establecidos en el vigente PGMO de 2012, incluyendo la ampliación del espacio libre público para adaptarlo a los hábitat existentes, adecuando su contacto con la ordenación del sector con una solución medioambiental de vía de borde, dejando en las zonas indicadas en la ficha del PGO'12 parcelas dotacionales en una cantidad muy superior a las exigidas legalmente.
- La adaptación del Plan Parcial a las diferentes normativas surgidas en fecha posterior a 2005, especialmente en lo referente a la nueva Ley 4/2017 del Suelo y a las diferentes disposiciones y legislaciones medioambientales.
- La adaptación del Plan Parcial a la IV Fase de la autovía de circunvalación a Las Palmas de G.C., autovía GC-3, cuyo trazado definitivo se realizó con posterioridad a la redacción del anterior Plan Parcial, variando las previsiones realizadas en el Plan General de Ordenación vigente en ese momento, y en el anterior Plan Parcial.

- La adaptación del Plan Parcial a la nueva realidad de demanda del mercado inmobiliario industrial en la actualidad, al haber transcurrido 10 años desde la redacción del documento anterior.
- Los nuevos condicionantes ambientales establecidos en el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, de 2012 y por la posterior modificación de los hábitats de interés comunitario, a partir del nuevo estudio del Gobierno de Canarias de 2016.

1.4. Marco legal

Constituye el marco legal del presente documento; la legislación vigente en materia ambiental y de ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como la legislación ambiental y urbanística estatal básica que tiene carácter supletorio respecto a la legislación autonómica.

El marco jurídico del presente documento lo constituye, con carácter no excluyente, la siguiente relación:

- Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE Nº 181, 29/07/1988), modificada por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral (BOE Nº. 129, 30/05/2013) y Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas (BOE Nº 247, 11/10/2014).
- Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación.
- Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial del turismo de Canarias.
- Decreto Legislativo 1/2012, de 21 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación de la Actividad Comercial de Canarias y reguladora de la licencia comercial.
- Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias.
- Decreto 183/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias.

1.5. Estructuración del presente Plan Parcial

De acuerdo con lo establecido en el artículo 140 apartado 1, de la vigente Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSyENPC), el contenido documental mínimo a incluir en los Planes Parciales, será:

- “A. Documentación informativa: a) Memoria informativa. b) Planos de información.*
- B. Documentación de ordenación: a) Memoria justificativa de la ordenación estructurante y/o pormenorizada, ponderando, de forma expresa, los principios de ordenación ambiental, territorial y urbanística fijados en esta ley. b) Planos de la ordenación estructurante y/o pormenorizada. c) Normativa. d) Programa de actuación urbanística, si procede. e) Catálogo de bienes y espacios protegidos.*
- C. Estudio económico-financiero, de acuerdo con el contenido de cada instrumento de ordenación.*
- D. En su caso, memoria o informe de sostenibilidad económica de las actuaciones de transformación urbanística, de acuerdo con lo previsto en la legislación estatal básica.*
- E. Documentación ambiental.*

Además, en el punto 3 de ese mismo artículo 140, se establece que:

“Todos los instrumentos de ordenación urbanística contendrán un análisis de integración paisajística que formará parte de la documentación informativa.”

A partir de ello, el presente Plan Parcial ha sido estructurado en los siguientes documentos:

- Documento A Documentación Informativa
- Documento B Documentación de Ordenación
- Documento C Documentación Ambiental

La correlación entre los documentos previstos en el artículo 40 de la LSyENPC, y los recogidos en el presente Plan Parcial, es la siguiente:

Documentación del presente Plan Parcial		
Ley 4/2017 del Suelo y los Espacios Naturales Protegidos de Canarias		
Artículo 140		
A	Documentación Informativa	
A-1	Memoria informativa	
A-2	Reportaje fotográfico	
A-3	Planos de Información	
B	Documentación de Ordenación	
B-1	Memoria justificativa	
B-2	Planos de ordenación	
B-3	Anexo-1	Ordenanzas reguladoras
	Anexo-2	Programa de actuación urbanística
	Anexo-3	Estudio económico financiero
	Anexo-4	Informe de sostenibilidad económica
	Anexo-5	Informe sobre impacto de género
C	Documentación ambiental	

1.6. Antecedentes

El Plan General Municipal de Ordenación del municipio de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente según Orden Departamental de 25 de julio de 2001 de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, incluyó el suelo UZR-10 “Los Giles” (Los Llanos de Guinea), como suelo urbanizable sectorizado no ordenado de uso industrial.

Ante ello, un grupo de propietarios de las fincas registrales ubicadas en el Sector, que sumaban más del 50% del total del suelo UZR-10, iniciaron el proceso del desarrollo urbanístico del mismo, con la presentación ante el Ayuntamiento de Las Palmas de G.C. del Plan Parcial, Proyecto de Urbanización e Iniciativa de Ejecución en la gestión del proceso urbanizador.

En sesión ordinaria de 22 de diciembre de 2015, la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Las Palmas de G.C., acuerda la aprobación de la iniciativa de ejecución privada por sistema de compensación para el desarrollo urbanístico del Sector. Acuerda asimismo la aprobación inicial del Plan Parcial presentado por promotor, así como la aprobación inicial del Proyecto de Urbanización igualmente presentado.

Tras ello, con la redacción y posterior aprobación del vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, de 2012, el Sector UZR Llanos de Guinea cambió ligeramente en su superficie y configuración, así como en los condicionamientos ambientales generales establecidos en el PGO que afectaron a este suelo.

Posteriormente, los Promotores del Sector, presentan un nuevo Plan Parcial de fecha 2019, que es rechazado por el Ayuntamiento por motivos ambientales, ya que el mismo se ajustaba a los condicionantes establecidos en su día en el Plan General, con el que había sido aprobado inicialmente el Plan Parcial en 2015, pero no incluía los nuevos hábitats de interés comunitario que incluyó el estudio del Gobierno de Canarias de 2016.

Por ello, y ante la solicitud del Ayuntamiento de que para la aprobación definitiva del Plan Parcial se incluyan estos nuevos condicionantes ambientales, los Promotores del Plan encargan la redacción de un nuevo documento que, basado en el presentado en 2019, recoja también estos nuevos condicionantes ambientales.

1.7. Plan General que desarrolla

El presente Plan Parcial Llano de Guinea se redacta según lo dispuesto en el vigente Plan General de Ordenación del Municipio de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente mediante Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 29 de octubre de 2012 (B.O.C. nº 237, de 4 de diciembre de 2012).

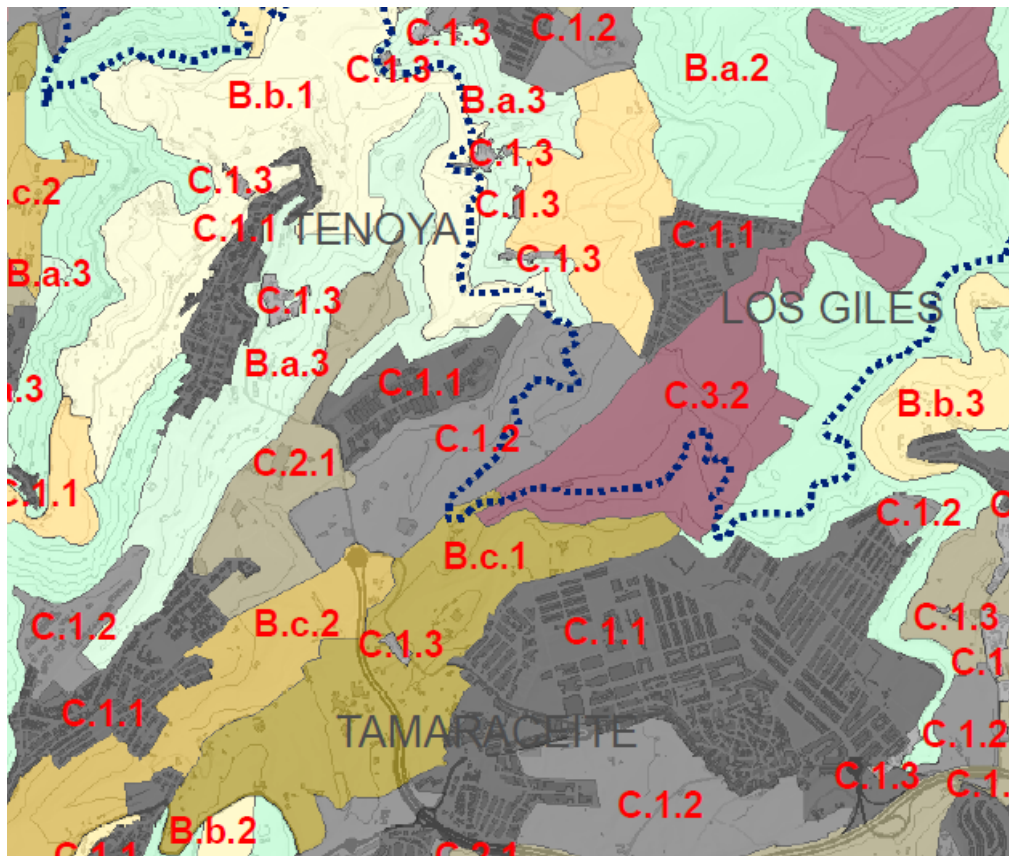
El sector que comprende el presente Plan Parcial, con referencia UZR-10 dentro del P.G.M.O., fue calificado como suelo urbanizable sectorizado no ordenado, de uso industrial.

1.8. Planeamiento territorial vigente

1.8.1 Plan Insular de Ordenación

La Revisión del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIOGC), para su adaptación a la Ley 19/2003, de 14, de abril, por el que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, publicado en el Anuncio de 5 de enero de 2023, del Boletín Oficial de Canarias nº 13, de 19 de enero de 2023.

Con respecto a la zonificación del Plan Insular de Ordenación, este suelo esta zonificado como C.1.2 (Suelo Urbanizable), como se refleja en el extracto de la imagen del plano de ZONIFICACIÓN del PIOGC que a continuación se inserta, y donde no existe ningún tipo de incompatibilidad con este documento.



Subsección 18 Zona C.1.2 de suelos urbanizables

Artículo 104. Definición

Esta Zona está constituida por aquellas áreas que el planeamiento urbanístico vigente ha clasificado como suelo urbanizable en las condiciones y los términos que dicho planeamiento haya determinado, sin perjuicio de las determinaciones del presente Plan aplicables a los mismos.

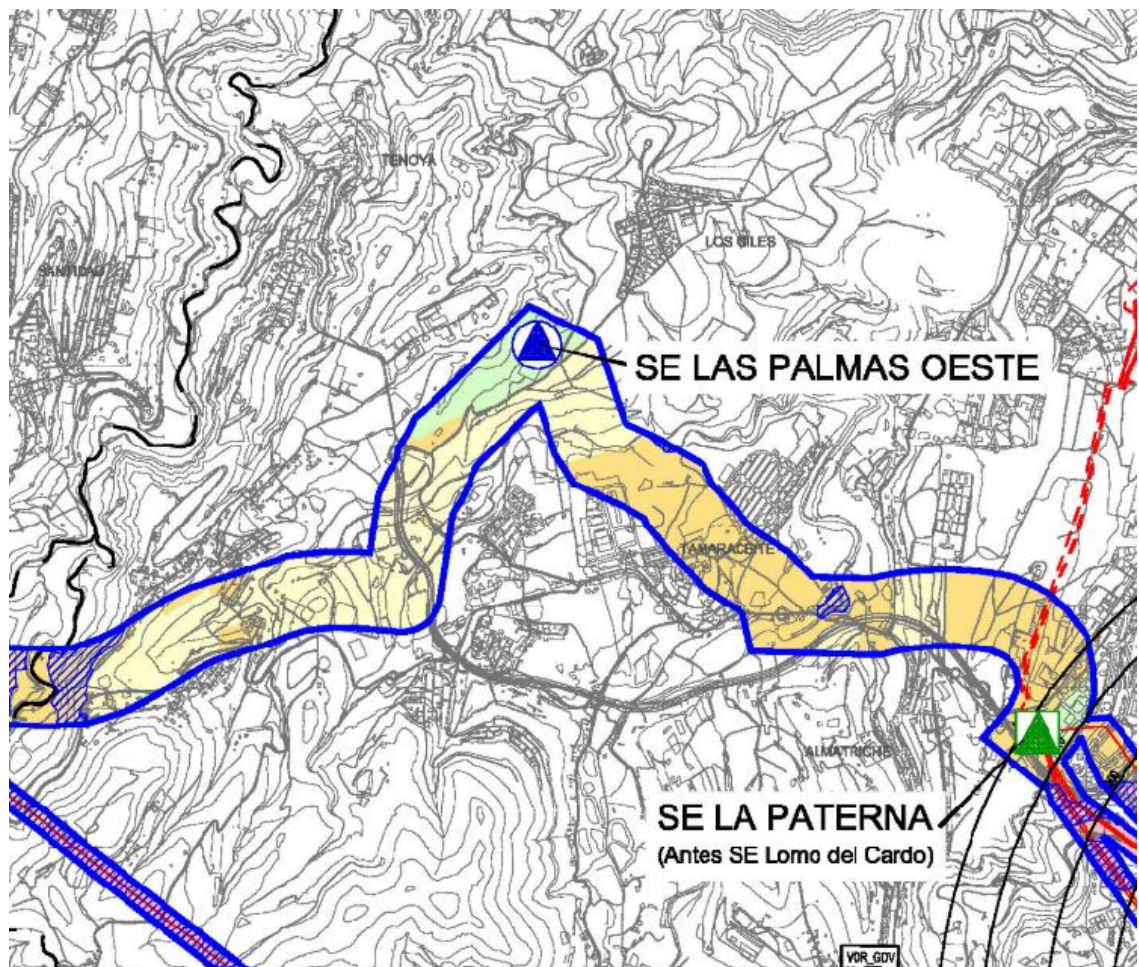
La inclusión de suelo en esta Zona tiene carácter meramente orientativo, no declarativo, y no supone límite a la eficacia de las reclasificaciones o recategorizaciones de suelo producidas por previsiones de tipo legal o las derivadas de la alteración, aprobación o ejecución de un instrumento de ordenación.

Artículo 105. Objetivos de ordenación

La finalidad de ordenación de los suelos incluidos en esta Zona es la adecuación de la ordenación urbanística de los sectores o, en su caso, de su delimitación, a los objetivos y determinaciones de ordenación del Modelo de Ordenación Insular previsto en este Plan, y el desarrollo del mismo por el planeamiento competente de conformidad con las pautas y criterios establecidos en relación con el crecimiento regular de los tejidos y las redes de infraestructuras y servicios que integran el Sistema Urbano.

1.8.2 Plan Territorial Especial de Ordenación de corredores de transporte de energía eléctrica

El sector se encuentra afectado por el trazado del corredor de transporte de energía denominado “Área noroeste. Tramo Jinámar-Arucas – Guía”. Zonas Aptas para la implantación de Infraestructuras para el Transporte de Energía Eléctrica.



En el sector se prevé también la instalación de una subestación 220/66 Kv, que también viene recogido en las determinaciones del PGO; en la ficha del sector UZR-10:

“El desarrollo del presente sector integrará una reserva de suelo en el ámbito destinado a patrimonio público del suelo a los efectos de emplazar una subcentral eléctrica.”

Se ha propuesto desde esta ordenación, la ubicación de la futura subestación “SE LAS PALMAS OESTE” fuera del sector, pero dentro del trazado del corredor propuesto en el PTE-31, concretamente en el suelo residual del antiguo trazado de la autovía GC-3, junto a la rotonda existente,

Parcela con localización y conexión idónea, junto a la autovía GC-3 y carretera GC-300 con acceso desde la rotonda existente. Parcela de forma triangular, con una superficie de 21.000 m² como se puede ver en la imagen siguiente:



La localización de la subestación dentro del sector afectaría notablemente a su desarrollo, no solo por la superficie indeterminada a reservar, sino por el alcance y afecciones de las servidumbres de las líneas eléctricas, tanto aéreas como subterráneas.

Las Instrucciones Técnicas Complementarias (ITC) del Reglamento de Alta Tensión, aprobado por Real Decreto 223/2008 fija esas distancias mínimas de seguridad.

En las Líneas subterráneas

La franja en que se prohíbe la plantación y construcción queda definida por la zanja en que se sitúa la línea ampliada en cada uno de los lados por una distancia igual a la mitad del ancho de la canalización (apartado 5.1 de la ITC-LAT 06).

En las Líneas aéreas

1. *Servidumbre de vuelo*
2. *Distancia externa a la línea*
3. *Prohibición de plantar arbolado*
4. *Prohibición de construcciones*

Para determinar la distancia que hay que respetar en plantación de árboles o construcciones hay que tener en cuenta la llamada *servidumbre de vuelo* y la *distancia externa a la línea* (D_{el})

1. La **servidumbre de vuelo** para las líneas aéreas con conductores desnudos se define como la franja de terreno determinada por la proyección sobre el suelo de los conductores extremos, considerados estos y sus cadenas de aisladores en las condiciones más desfavorables; es decir, en su posición de máxima desviación sometidos a la acción de su propio peso y a una sobrecarga de viento para una velocidad de 120 km/h a la temperatura de +15° C (apartado 5.12 de ITC-LAT 7). Este cálculo ha de incluirse en el proyecto de implantación de la línea
2. La **distancia externa de la línea** (D_{el}) queda fijada por la siguiente tabla 15 (apartado 5.2 de ICT-LAT 7)

Tensión más elevada de la red U_s (kV)	D_{el} (m)
3,6	0,08
7,2	0,09
12	0,12
17,5	0,16
24	0,22
30	0,27
36	0,35
52	0,60
72,5	0,70
123	1,00
145	1,20
170	1,30
245	1,70
420	2,80

Las ITC-LAT fijan los límites de las franjas en que queda prohibido plantar árboles o construir en las líneas aéreas con cables desnudos (ITC-LAT 7) o con cables aislados (ITC-LAT 8)

3. Prohibición de plantar arbolado

- La franja a que se aplica esta prohibición es distinta según la línea esté resuelta mediante cables desnudos o aislados (protegidos)

En conducciones áreas de cables desnudos (apartado 5.12.1 de ITC-LAT 7)

La franja queda definida por la servidumbre de vuelo ampliada a cada lado por $1,5 \text{ m} + D_{el}$ (con un mínimo de 2 m)

En conductores aislados (apartado. 6.13.1 de ITC LAT 8)

Debe separarse de la proyección vertical de la línea 2 m para tensiones de 30 kV

y 1,5 para igual o menor a 20 kV

4. Prohibición de construcciones

- La amplitud de la franja es igual en el caso de cables desnudos (apartado 5.12.2 de ITC-LAT 7) o aislados (apartado 6.13.2 de ITC-LAT 8).
- La prohibición se aplicará a una franja definida por la servidumbre de vuelo ampliada en $3.2 \text{ m} + D_{el}$ (con un mínimo de 5 m).

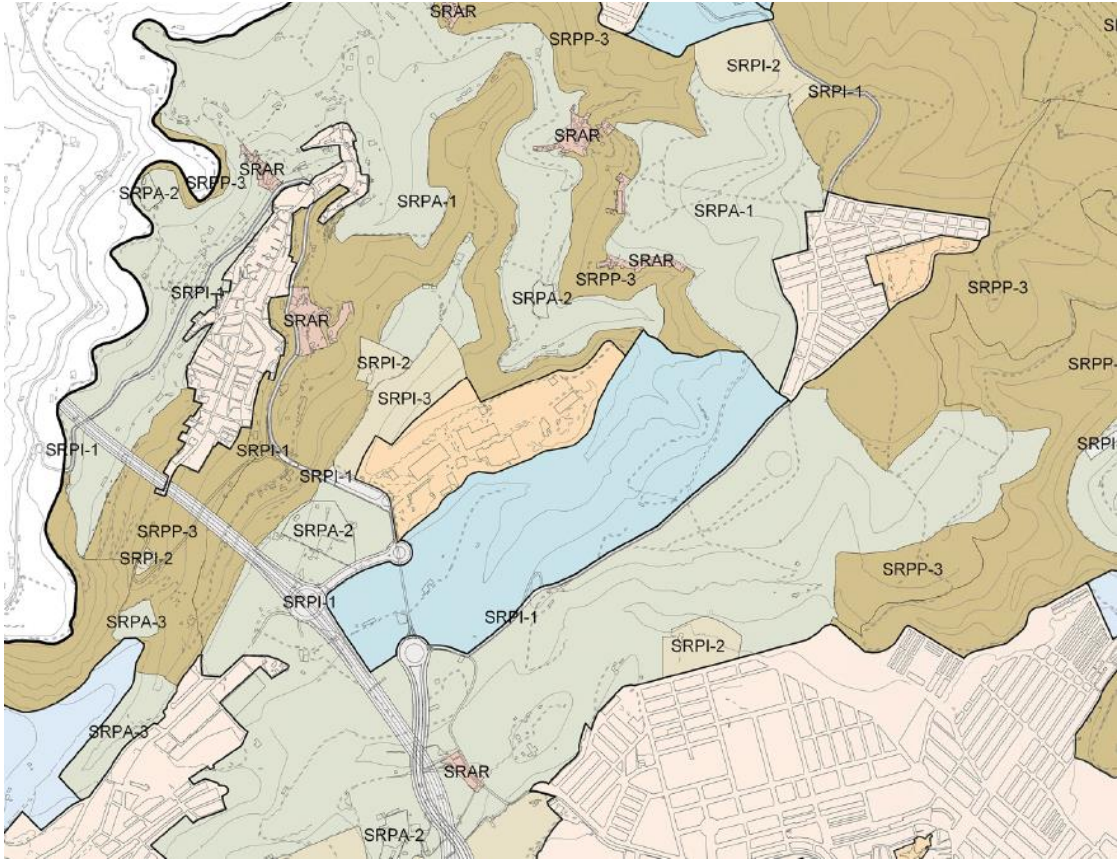
Legislación aplicable

- Ley 24/2013, de 26 de diciembre del Sector Eléctrico
- Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimiento de autorización de instalaciones de energía eléctrica.
- Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09.

Ver plano P-3.2 PTE-31 Propuesta de ubicación de subestación eléctrica

1.8.3 Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria

El PGO Clasifica el sector como suelo urbanizable y categoriza como suelo urbanizable sectorizado no ordenado



El Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria realiza una serie de determinaciones a la estructura general de la ordenación del Plan Parcial que nos ocupa, y que vienen reflejadas en la ficha que para el mismo recoge el citado Plan General dentro del Ámbito de Ordenación Diferenciada UZR-10 Plan Parcial “Llano de Guinea”.

En el apartado 3.1 de la presente Memoria mostramos las citadas determinaciones, dentro de los criterios de diseño a que nos obliga el Plan General.

1.9. Ámbito del Plan Parcial

Los terrenos objeto del Plan Parcial están situados en el término municipal de Las Palmas de Gran Canaria, emplazándose en el lugar denominado “Llano de Guinea” o “Los Giles”, más en concreto en la zona comprendida entre el Barrio de Los Giles y la IV Fase de la Autovía de Circunvalación a Las Palmas de G.C, la carretera GC-3.

El sector tiene forma sensiblemente rectangular, con una longitud en dirección SW-NE de unos 1.500 m y una anchura en dirección NW-SE de unos 375 m.

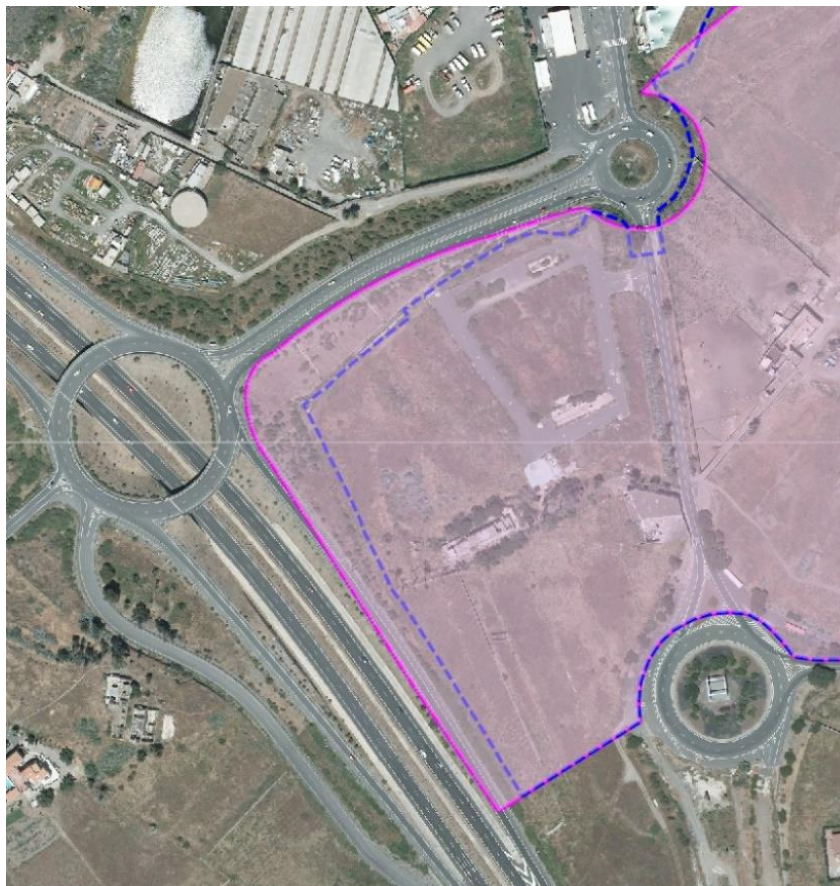
La descripción de los límites del sector es la siguiente:

- Al norte: Con el Polígono industrial de La Cazuela (U.A.-39.1 y U.A.-39.2) y suelo rústico.
- Al sur: Con carretera local de acceso al barrio de los Giles.
- Al este: Con suelo rústico y el barrio de Los Giles.
- Al oeste: La autovía GC-3 de circunvalación a Las Palmas.

Los terrenos están clasificados por el Plan General Municipal de Ordenación como Suelo Urbanizable Sectorizado no Ordenado, siendo la superficie total de actuación del sector de 571.228 m², según ficha UZR-10, correspondiente a este Plan Parcial y 108.000 m² al Sistema General SG-15 “Parque La Mayordomía”, adscrito al presente Plan Parcial.

1.9.1 Reajuste de los límites del sector

Los límites del sector se han reajustado a la realidad física existente. Concretamente en su lindero oeste con la autovía GC-3, que en el momento de redacción del PGO no se encontraba ejecutada.



Se ha ajustado el lindero al límite de expropiación de terrenos de la autovía GC-3, dejando fuera del plan parcial los taludes de la carretera.

Por otro lado, se ha ajustado su lindero norte que limita con edificaciones y muros de cerramientos de las naves industriales existentes en el polígono industrial de la Cazuela.



El resto de linderos, salvo pequeños ajustes debido a la precisión de la cartografía, no se ha cambiado

Por las modificaciones anteriores la superficie real del Plan Parcial es de 569.038 m², lo que supone 2.169 m² menos con respecto a la superficie del PGO.

Ver plano de Ordenación: O-2 Ámbito del Plan Parcial. Reajuste de límite

1.10. Análisis del entorno

La isla de Gran Canaria, con una población de 843.000 habitantes, una superficie de 1.506 km² y una densidad de 543 habitantes por km², es la primera isla del archipiélago canario en cuanto a número de habitantes. En el último siglo se ha producido un incremento demográfico importante, habiendo cuadruplicado su población.

Su capital, Las Palmas de Gran Canaria, es la ciudad más grande de Canarias y uno de los más importantes puertos del Atlántico, contando con una población de 378.000 habitantes.

El área de influencia de la capital, o área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria, es el décimo más grande de España, con 637.000 habitantes, incluyendo, además de este municipio, a los de Telde, Valsequillo Ingenio, Agüimes, Santa Brígida, Arucas, Teror, Moya y Firgas.

Existen dos zonas diferenciadas en la isla, la zona Norte, húmeda y densamente poblada, con numerosas poblaciones dispersas por todo el terreno, y el resto, habitado, aunque menos debido a la sequedad.

Dos de los fenómenos que han hecho que se haya modificado la población tradicional han sido el turismo y el regadío, causando un incremento de la población del Sur respecto a la del Norte, y un abandono de las zonas rurales a favor de las zonas turísticas costeras.

En cuanto al medio físico, la isla tiene forma de pirámide truncada, y en conjunto se asemeja a un enorme macizo cónico irregular profundamente desgastado por calderas y barrancos, con altitudes centrales próximas a los 2.000 m: pico de las Nieves (1.950 m) y los Pechos, integrante de la cordillera central que divide la isla en dos zonas diferentes. Tiene unas dimensiones de 55 km de N a S y 50 km de E a O.

1.11. Situación geográfica y superficie

En cuanto a la situación geográfica, Gran Canaria se encuentra situada en el paralelo 28 entre las islas de Fuerteventura y Tenerife, y a una distancia de unos 100 km de la costa africana. Con una superficie de 1.532 km², se trata de la tercera isla en extensión dentro del archipiélago.

1.12. Emplazamiento de los terrenos

Los terrenos objeto del Plan Parcial están situados dentro del término municipal de Las Palmas de Gran Canaria, al oeste del mismo, en el distrito VIII.

Las coordenadas geográficas, en el centro del Sector que nos ocupa, son:

28º 06' 30" N - 15º 29' 00" W

1.13. Características naturales de los terrenos

La descripción detallada de las características de los terrenos del plan se encuentra en el documento anexo de la Evaluación Ambiental Estratégica que presentamos en el Documento C del presente Plan Parcial.

En dicho apartado se desarrollan las características ambientales del terreno en relación con los siguientes aspectos:

- Geología
- Geomorfología
- Hidrología e hidrogeología
- Edafología, áreas de interés agrícola
- Flora y vegetación. Áreas de interés florístico
- Fauna. Áreas de interés faunístico
- Biodiversidad
- Paisaje. Calidad del paisaje
- Usos e infraestructuras
- Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000
- Patrimonio histórico
- Clima y calidad del aire
- Población y socio-economía
- Riesgos naturales

1.14. Usos del suelo

El uso predominante en los terrenos a ordenar, en las partes planas del mismo, es el agrícola, aunque la práctica totalidad de los mismos se encuentran sin explotar o en estado de abandono desde hace muchos años.

Una amplia zona está formada por laderas de barrancos en las que encontramos zonas de monte bajo.

1.15. Preexistencias

- Edificaciones existentes

En los terrenos se encuentran algunas edificaciones, en general bastante deterioradas salvo excepciones. Principalmente se encuentran en las zonas más cercanas a la autovía de circunvalación GC-3.

- Red viaria

Los terrenos donde se ubica el Plan Parcial gozan de una buena comunicación vial, contando con los siguientes accesos:

- Linda al suroeste con la autovía GC-3 de circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, con acceso de entrada y salida directa a los terrenos del Sector, lo cual permite el acceso directo a los núcleos urbanos de Las Palmas de Gran Canaria y de Arucas. Permite, además, a través de esta autovía GC-3, la conexión con la autovía del sur GC-1, y con la autovía del norte GC-2, en ambos casos sin pasar por ningún núcleo urbano.
- Linda además al sureste con la carretera GC-201 de Costa Ayala a Los Giles, que, pasando por este núcleo urbano, conecta directamente con la autovía del norte GC-2.
- Los terrenos son atravesados por el suroeste por la carretera GC-300 “Almatriche – Arucas – Firgas”, conectando con estos núcleos urbanos, así como con el de Tamaraceite y con polígono industrial La Cazuela, con el que colindan los terrenos del Sector UZR-10.
- El sector linda también con la rotonda de la que parte la carretera local de acceso al núcleo urbano de Las Mesas.
- Finalmente, el noreste, los terrenos del Sector son atravesados por la carretera local de acceso al núcleo urbano de Cuevas Blancas

- Redes e instalaciones de energía eléctrica

Existe una línea de transporte aérea de 20 Kv de longitud 485 m que atraviesa el sector de suroeste a sureste.

- Redes e instalaciones de abastecimiento de agua y riego

En la actualidad no existen redes ni instalaciones de abastecimiento de agua potable en los terrenos.

Sí existen, por el contrario, diferentes redes de riego, acequias y estanques en estado de abandono que servían antiguamente para dar servicio a los campos de labor.

- Redes e infraestructuras de saneamiento

No existe ninguna red ni infraestructura de saneamiento.

- Redes e infraestructuras telefonía y telecomunicaciones

Existe una línea aérea paralela a la carretera GC-300.

- Infraestructuras deportivas

En el interior de los terrenos del Sector, existía un campo de fútbol cerrado por valla de bloque de hormigón, que en la actualidad se encuentra abandonado y utilizado como cochera.

- Otras preexistencias

Señalar finalmente la presencia al oeste del Sector, junto a la carretera GC-300, de una pequeña explotación ganadera y una nave industrial en la cuenca del barranquillo de los Gatos.

1.16. Estructura de la propiedad del suelo

De acuerdo con los datos obtenidos del Catastro, la propiedad de los terrenos está bastante repartida, perteneciendo a diferentes propietarios.

Asimismo, existen propiedades del Gobierno de Canarias y de la Delegación de Hacienda como consecuencia de las expropiaciones realizadas en su día para la construcción de las infraestructuras viarias.

Referencias catastrales de las fincas incluidas dentro del sector.

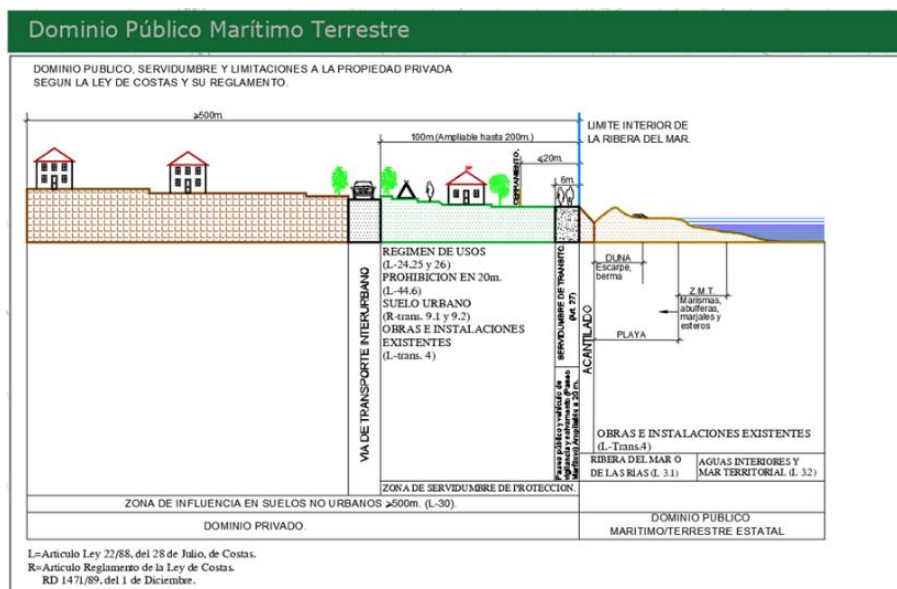
1 - 35017A01400411 2 - 35017A01400410 3 - 35017A01400409 4 - 35017A01400408
5 - 35017A01400403 6 - 35017A01400406 7 - 35017A01400703 8 - 35017A01400405
9 - 35017A01400407 10 - 35017A01400487 11 - 35017A01400375 12 - 35017A01400468
13 - 2493835DS029S 14 - 35017A01400620 15 - 35017A01400387 16 - 35017A01400384
17 - 35017A01400619 18 - 2493834DS029S 19 - 35017A01400404 20 - 35017A01400399
21 - 35017A01400400 22 - 35017A01400401 23 - 35017A01400402 24 - 35017A01500121
25 - 35017A01400395 26 - 35017A01400397 27 - 35017A01400398 28 - 35017A01400396
29 - 35017A01400391 30 - 35017A01400392 31 - 001309100DS50G 32 - 35017A01409004
33 - 35017A01400393 34 - 35017A01400394 35 - 001300300DS50G 36 - 35017A01300064
37 - 35017A01300065 38 - 001300100DS50G 39 - 35017A01509014 40 - 35017A01300309
41 - 35017A01300060 42 - 35017A01300059 43 - 35017A01300061 44 - 35017A01300062
45 - 35017A01309028 46 - 35017A01300063 47 - 35017A01300058 48 - 35017A01300292
49 - 35017A01300057 50 - 35017A01400373

Ver plano I-6 Estructura de la propiedad. Catastral

1.17. Afecciones sectoriales

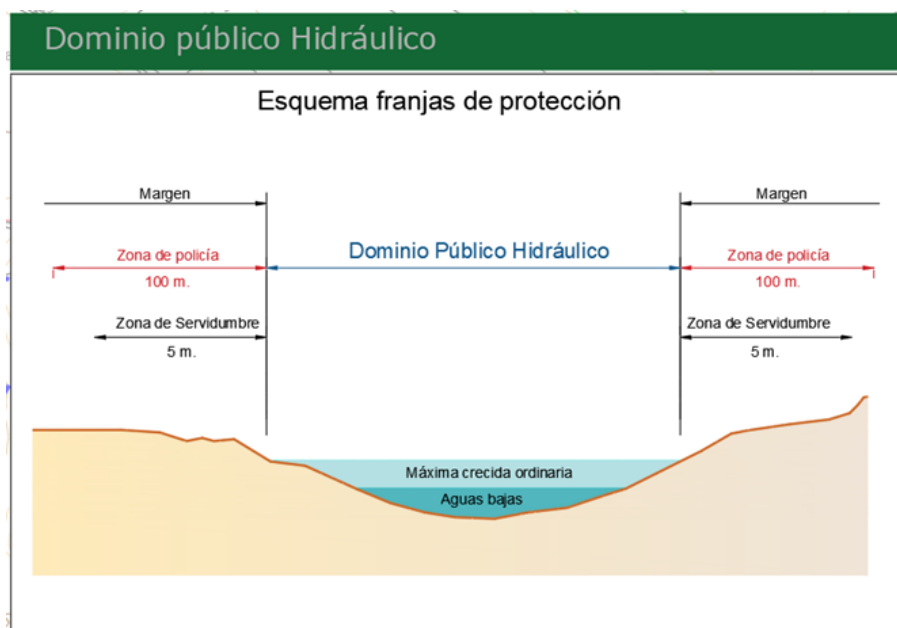
1.17.1 Ley de Costas

El sector se encuentra situado a una distancia de 1.700 metros del dominio público marítimo terrestre por lo que no se ve afectado por su deslinde y servidumbres, ni por la zona de influencia de 500 metros.



1.17.2 Dominio público hidráulico

Existe en su lindero norte, el barranquillo de los gatos, que discurre paralelo a la urbanización industrial la Cazuela, el cual quedara integrado en su totalidad en la zona verde prevista en la ordenación.



Ver plano I-4.2 Afecciones sectoriales. Dominio público hidráulico.

1.17.3 Carreteras

El sector linda con tres clases de carreteras que son:

- 1) Red principal. Autovía GC-3. Afecta solo al lindero oeste.
- 2) Red complementaria. Carretera GC-300
- 3) Red local. Vial de acceso al barrio de los Giles y Cuevas Blancas

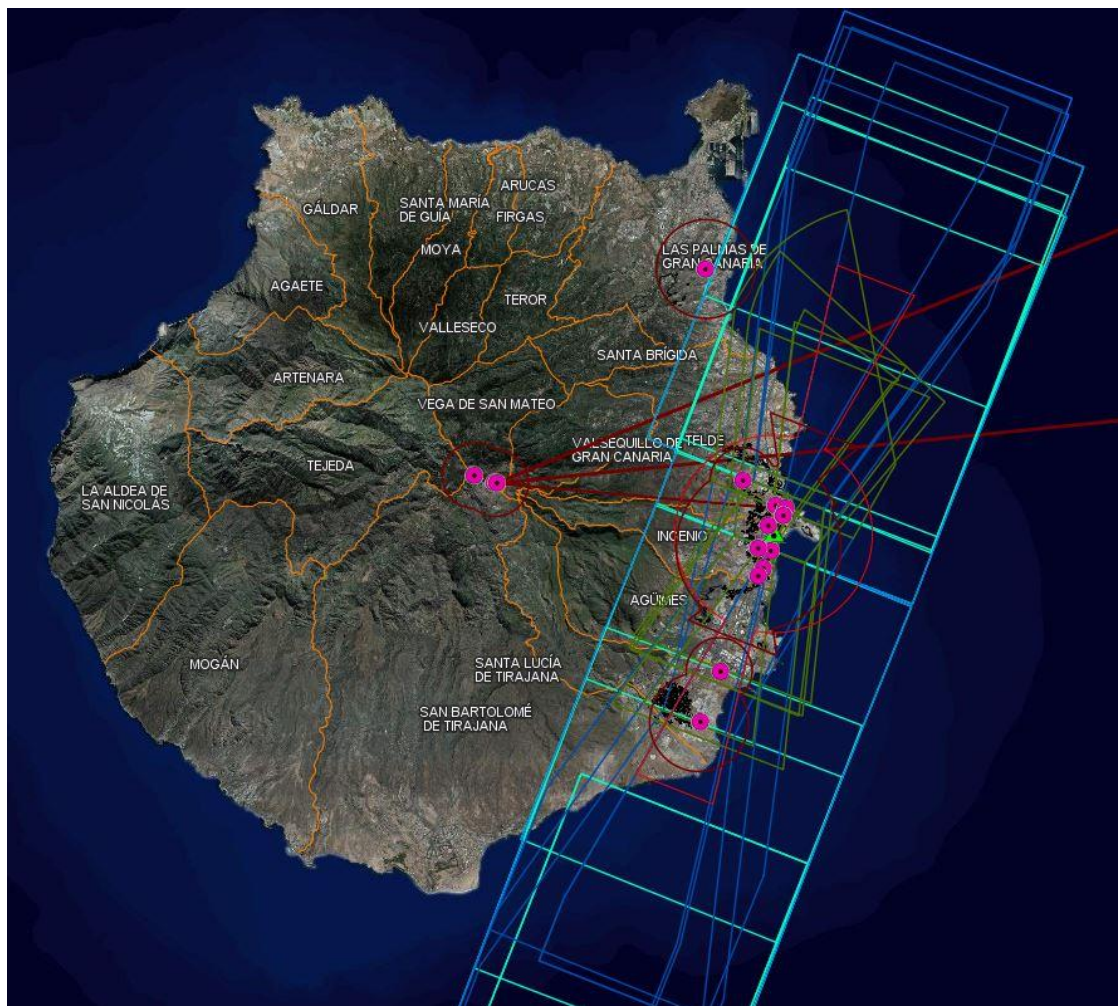
Se indican en plano *I-4.1 Afecciones sectoriales. Carreteras* las zonas de servidumbre, afección y línea límite de edificación.



Fuente: Visor gráfico. Sistema de información territorial de canarias

1.17.4 Servidumbres aeronáuticas

Este sector no tiene ningún tipo de afección por las servidumbres aeronáuticas, según podemos observar en la imagen.



Fuente: Visor gráfico. Sistema de información territorial de canarias

1.17.5 Recursos Culturales

En el sector no se encuentran ningún bien de interés cultural, bien inmueble de interés etnográfico, ni yacimientos arqueológicos de acuerdo con la carta arqueológica insular.

1.17.6 Recursos Ambientales

1.17.6.1 Hábitats naturales de interés comunitario

Dentro de la delimitación del plan se localiza una amplia zona de Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos (hábitat 5330)



Fuente: Visor gráfico. Sistema de información territorial de canarias

En estudio de campo realizado por la empresa Evalúa Soluciones Ambientales se delimita con precisión las zonas que actualmente permanecen bien conservada. Ver Documento Ambiental Estratégico



1.17.6.2 *Palmera canaria*

En la zona entre la autovía GC-3 y la carretera GC-300 se encuentran un grupo de palmeras canarias a preservar por determinación del PGO. Se ordena esta zona como libre de edificación



Fuente: Visor gráfico. Sistema de información territorial de canarias

A-2.- REPORTAJE FOTOGRÁFICO

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10

LLANO DE GUINEA

A-2 REPORTAJE FOTOGRÁFICO

Llanos de Guinea S.A.

Ingeniería Técnica Canaria

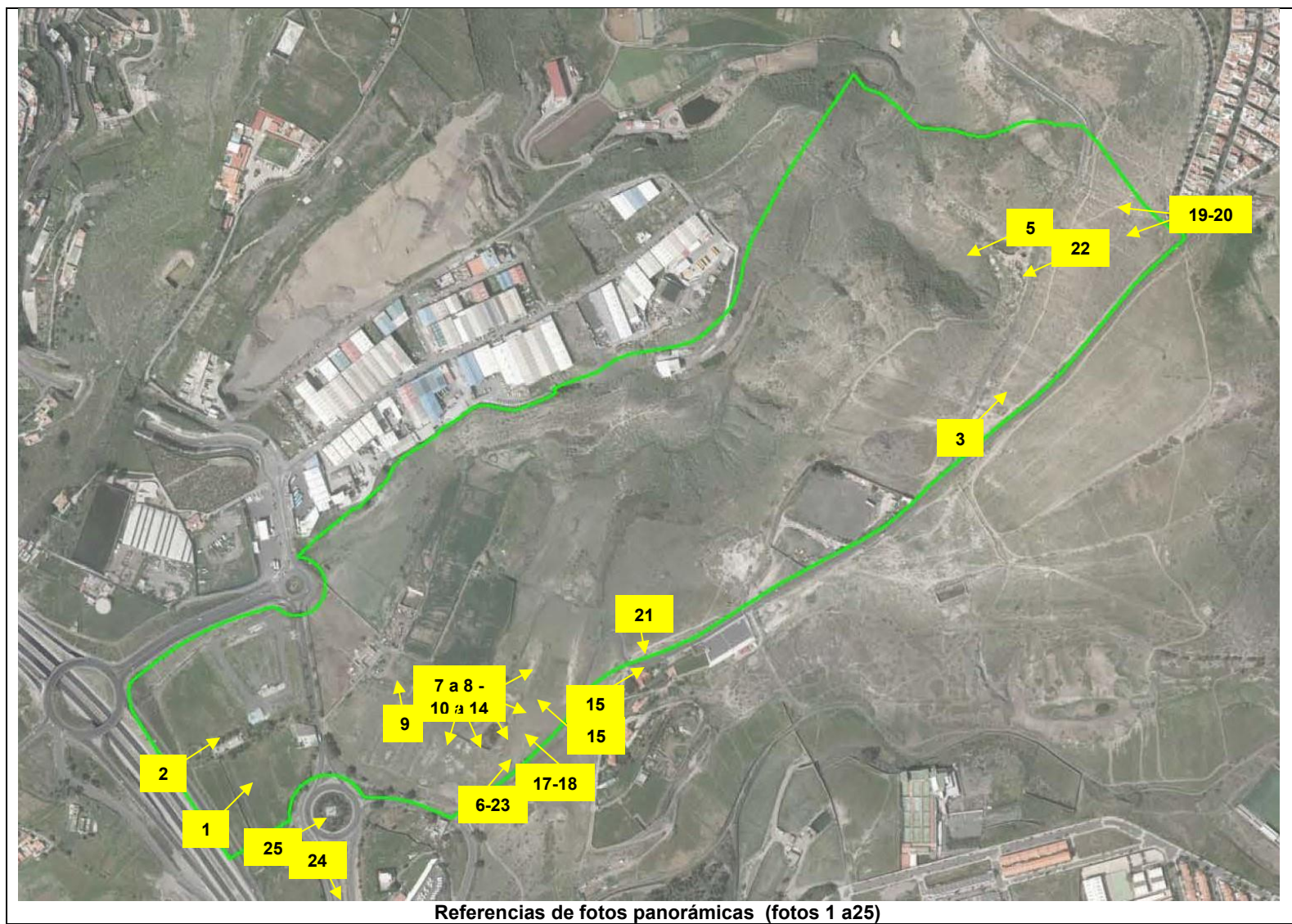




Foto 1

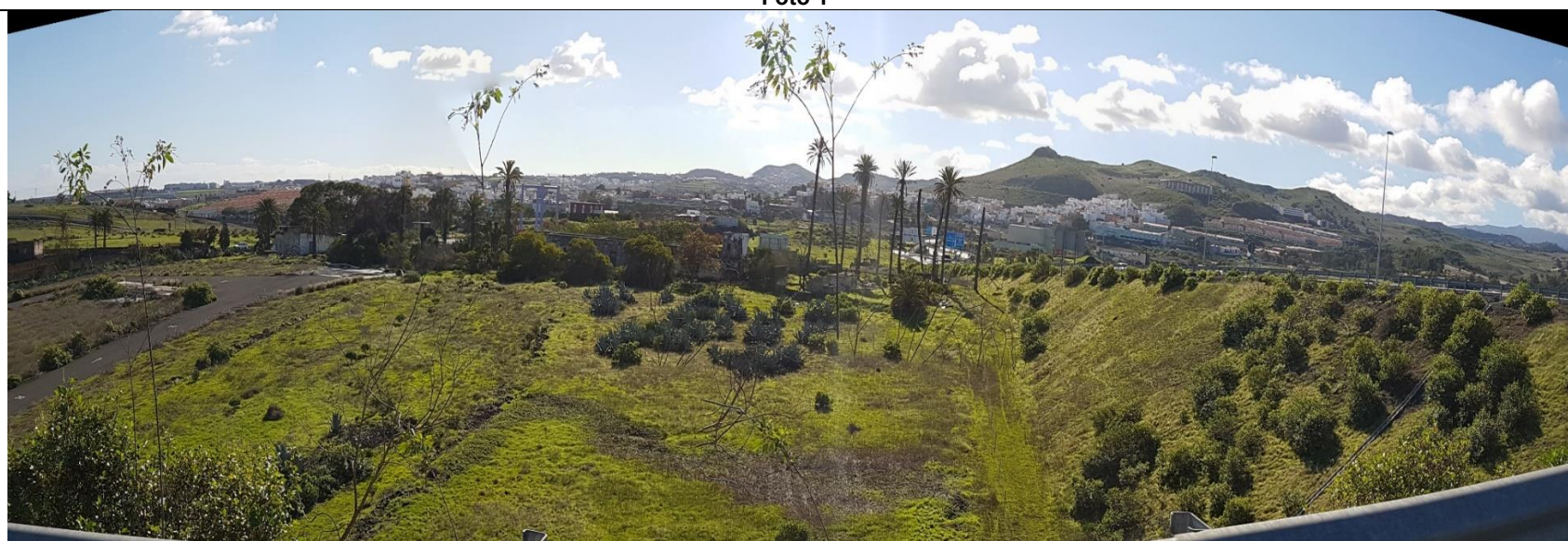


Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6



Foto 7



Foto 8



Foto 9



Foto 10



Foto 11



Foto 12



Foto 13



Foto 14



Foto 15



Foto 16



Foto 17



Foto 18



Foto 19

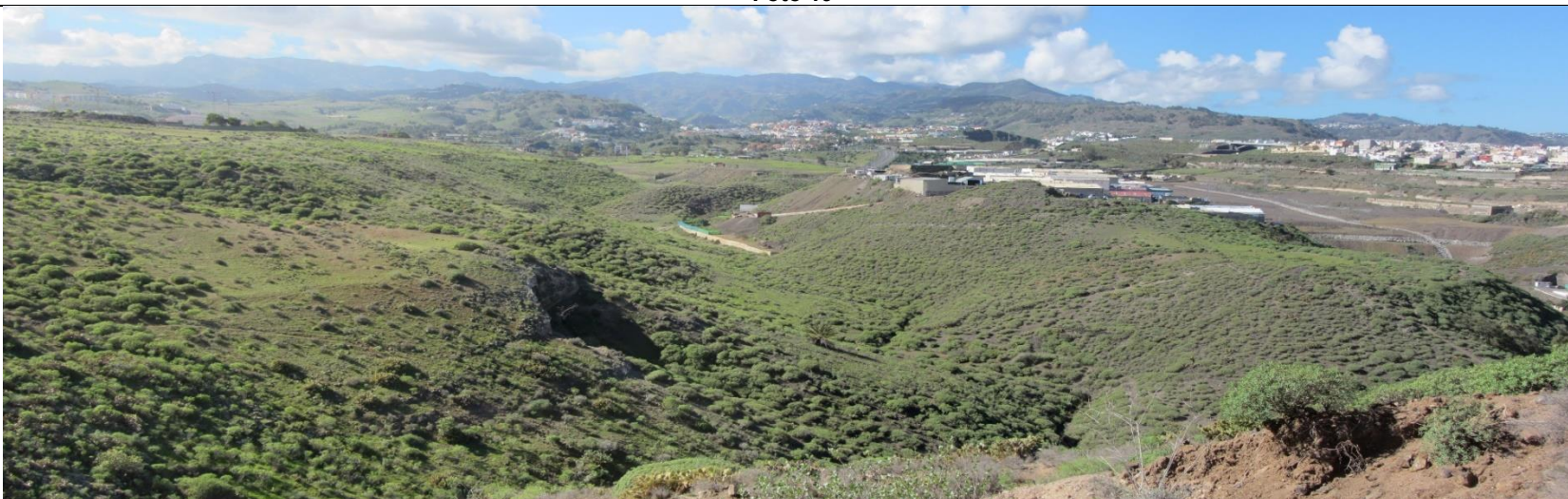


Foto 20



Foto 21



Foto 22



Foto 23



Foto 24



Referencias de las fotos 26 a 45

Fotos 26 y 27: Vista de la urbanización desde el ramal de conexión entre las rotondas de la autovía GC-3 y la carretera GC-300.

Fotos 28 a 30: Estado actual de la carretera GC-300 en la zona afectada por nuestra urbanización.

Fotos 31 a 37: Carretera GC-201, avanzando desde su conexión con la GC-300 en dirección hacia el núcleo urbano de Los Giles.

Fotos 38 a 40: Carretera de acceso al núcleo urbano de Cuevas Blancas, en su tramo afectado por nuestra urbanización, partiendo de la carretera GC-201.

Foto 41: Barraco de Los Gatos a su paso por nuestra urbanización (foto en dirección norte-sur)

Foto 42: Explanada donde irán las futuras manzanas XII-XIII-XIV.

Foto 43: Depósito existente en la futura manzana III.

Foto 44: Explanada de futuras manzanas VIII-IX-XII-XIII.

Foto 45: Carretera C-201 y futuras manzanas III y VII.

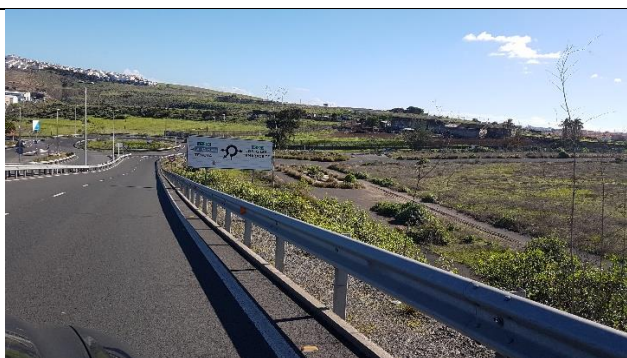


Foto 26



Foto 27



Foto 28



Foto 29



Foto 30



Foto 31



Foto 32



Foto 33



Foto 34



Foto 35



Foto 36



Foto 37



Foto 38



Foto 39



Foto 40



Foto 41



Foto 42



Foto 43



Foto 44

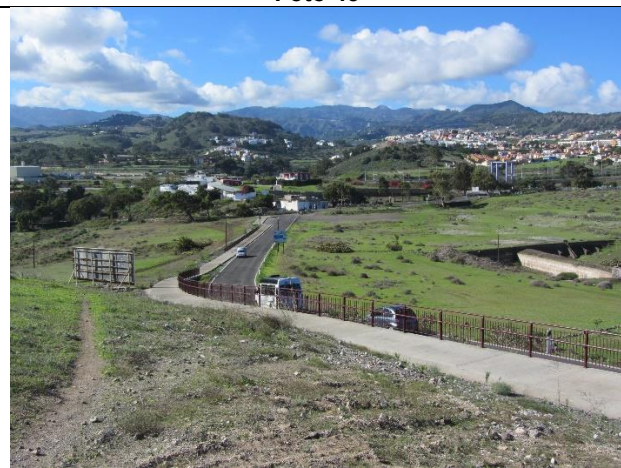


Foto 45

Las Palmas de Gran Canaria, a fecha de firma digital

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, autores

Fdo. Francisco González González-Jaraba

Colegiado nº 6.488

A-3.- PLANOS DE INFORMACIÓN

I-1 Mapa Físico

- I-1.1 Cliométrico e Hipsométrico
- I-1.2 Geológico y Geotécnico

I-2 Mapa Ambiental

- I-2.1 Ocupación del suelo y mapa vegetal
- I-2.2 Mapa de palmeras y Hábitat natural de interés comunitario

I-3 Planeamiento urbanístico

- I-3.1 Planeamiento vigente. PIO. Zonificación
- I-3.2 Planeamiento vigente. PGO. Clasificación del suelo
- I-3.3 Planeamiento vigente. PTE-31. Transporte de energía eléctrica

I-4 Afecciones sectoriales

- I-4.1 Afecciones sectoriales Carreteras
- I-4.2 Afecciones sectoriales. Dominio Público Hidráulico

I-5 Infraestructura. Red viaria

- I-5.1 Clasificación red de carreteras. titularidad

I-6 Estructura de la propiedad

- I-6 Estructura de la propiedad. Catastral



Mapa Físico

Información

Mapa Ambiental

Información

Planeamiento urbanístico

Información



Afecciones Sectoriales

Información

Estructura de la Propiedad

Información

Infraestructura. Red viaria

Información

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LLANO DE GUINEA

B.- DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN

Llanos de Guinea S.A.

Ingeniería Técnica Canaria

B-1.- DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN

2. Objetivos de la ordenación y solución adoptada

2.1. Criterios establecidos en el Plan General

La redacción del Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria incluyó la calificación de urbanizable para el Sector UZR-10 “Llano de Guinea”, dentro de los criterios urbanísticos generales de ordenación del Municipio expuestos en ese Plan.

Los criterios que establece el Plan General para el Sector, son los siguientes.

- Se fija como uso característico de los terrenos de actuación el industrial - terciario, con una edificabilidad bruta de 1 m²/m².
- La altura máxima de la edificación será de 3 plantas
- El sistema de ejecución será privado
- Las reservas para dotaciones se calculan conforme al Reglamento de Planeamiento Urbanístico, aunque realmente se aumentan notablemente.
- Se establece un área de reserva para uso dotacional, entre la Circunvalación y la Carretera General. En dicha área se tolerarán usos terciarios que no desvirtúen el destino dotacional compatible con ellos, preservándose la fila de palmeras existente.
- Se reserva un enclave adosado a la Carretera de Los Giles y junto al barrio del mismo nombre. Tendrá un carácter local con intención de dotar a éste.
- El Barranco de Los Gatos se adecua como espacio libre de edificación con el objeto de su preservación y para producir una transición entre el ámbito a ordenar y el Polígono de La Cazuela.
- El uso terciario será de la clase comercial, en sus categorías de pequeño comercio y local comercial, clase de oficinas y clase terciario recreativo, en sus categorías de establecimientos de bebidas y comidas y de salas de reunión, no superando el conjunto el 25% de la edificabilidad bruta, estando expresamente prohibidas las grandes superficies comerciales.
- El Plan Parcial dispondrá de áreas con parcelas de 500 m² de superficie como máximo, destinada a albergar talleres de automoción, que deben trasladarse de las zonas de la ciudad no aptas para dicho uso, y que por su reducida dimensión no encuentran cabida en los polígonos industriales. La superficie edificable del área será como mínimo el 15% de la edificabilidad de las parcelas de uso industrial.

- La nueva ordenación deberá ampliar mejorar el trazado de la carretera efectuando un tratamiento de borde que tendrá continuidad hacia el barrio de Los Giles, evitando las construcciones al borde de la misma, retranqueándolas 10 m con respecto a éste y de 12 m en la Carretera General.
- La normativa determinará las condiciones estéticas y la elección de materiales de acabado de las edificaciones con fachada a la circunvalación y a la carretera de Los Giles, potenciando la integración paisajística de las nuevas edificaciones
- El desarrollo del presente sector integrará una reserva de suelo en el ámbito destinado a patrimonio público del suelo a los efectos de emplazar una subcentral eléctrica.
- La evaluación ambiental del Plan Parcial debe considerar la presencia del hábitat de interés comunitario (5330) y adoptar las medidas necesarias en orden a su preservación o en su caso las medidas compensatorias necesarias en los términos de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre.
- La localización de las parcelas edificables será objeto de un estudio detallado en el Plan Parcial en relación a las superficies con pendiente destacada y donde la normativa supramunicipal prohíba la urbanización y edificación.

2.2. Metodología adoptada

La ordenación urbana del territorio a nivel de Planeamiento Parcial en relación con su zona de influencia, ha sido producto de una metodología de selección por aptitudes, según el esquema siguiente:

1. Fase de información

- Realización de estudios previos y recogida de datos sobre los mismos
 - Cartografía
 - Territorio
 - Climatología
 - Hidrología
 - Geología
 - Edafología
 - Actividades agrícolas, mineras e industriales
 - Ecología
 - Estudio socioeconómico
 - Planeamientos urbanísticos anteriores y de orden superior
 - Infraestructuras
 - Posibilidad de dotaciones
 - Demanda potencial de solares resultantes de la ordenación

- Demanda de servicios
 - Recopilación y estructuración de los datos obtenidos
 - Análisis de los datos
 - Conclusiones adoptadas
2. Fase de aptitudes y condicionantes
- Aptitud natural del sector
 - Aptitud de las distintas zonas del sector para cada una de las actividades incluidas en el Planeamiento
 - Aptitud para el trazado vial
 - Aptitud ambiental y estudio de impactos
 - Condicionantes externos impuestos
 - Imposiciones del Plan General Municipal de Ordenación
 - Imposiciones ecológicas y ambientales
 - Construcciones y preexistencias en el sector
 - Normativas relativas a carreteras, cauces públicos y redes de superior nivel presentes o próximas al Plan Parcial
 - Accesibilidad desde la redes viarias Municipales o de ámbito superior
 - Conexión con las redes generales municipales de Servicios
 - Otros condicionantes externos
3. Fase de estudio de alternativas de Planeamiento
- Estudio de posibles soluciones con los criterios anteriores
 - Redacción de las distintas soluciones
 - Ventajas e inconvenientes de cada una de ellas
 - Influencias exteriores e interiores
 - Impacto en el entorno
 - Presentación a la Propiedad de las alternativas
 - Selección de la solución óptima
4. Fase de redacción del Plan Parcial
- Estructuración de la solución adoptada
 - Redacción de los documentos
 - Presentación a la Propiedad
 - Análisis conjunto del Planeamiento adoptado
 - Posibles modificaciones a realizar

- Redacción del documento acorde con los intereses de la Propiedad
- 5. Presentación a los distintos Organismos afectados y Administración Actuante
 - Análisis conjunto del Planeamiento adoptado
 - Posibles modificaciones a realizar
 - Redacción del documento acorde con los intereses de esos Organismos
- 5.1. Redacción de un documento final consensuado
- 6. Fase de aprobación del Plan Parcial por los distintos Organismos Competentes
- 7. Fase de desarrollo del Planeamiento

2.3. Estudio de alternativas

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en la aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Municipal, define los terrenos correspondientes al presente Plan como Suelo Urbanizable Remitido para uso terciario-industrial, fijando en la correspondiente ficha de ámbito de ordenación diferenciada las superficies, linderos, aprovechamientos y otros condicionantes a aplicar en el Plan.

Por lo tanto, la única posibilidad de establecer alternativas se refiere al diseño de la estructura del Plan en cuanto a red viaria, accesos y distribución zonal de los distintos usos industriales, dotacionales y de equipamientos y espacios libres.

Durante la redacción del presente Plan Parcial se han estudiado varias posibles soluciones, siempre respetando las directrices fijadas por el Plan General, y adoptando como definitiva aquella que mejor se ajusta a las características de los terrenos y a las necesidades de aprovechamiento, con un diseño de calles y parcelario lo más adecuado posible, teniendo en cuenta los criterios ambientales establecidos para minimizar los posibles impactos sobre el medio.

En todas ellas, el tráfico para los vehículos pesados que llegarán a la urbanización, se genera a partir de la autovía GC-3, incluyendo un vial principal distribuidor, con viales paralelos y transversales a éste.

2.3.1 Alternativa 0: No hacer nada

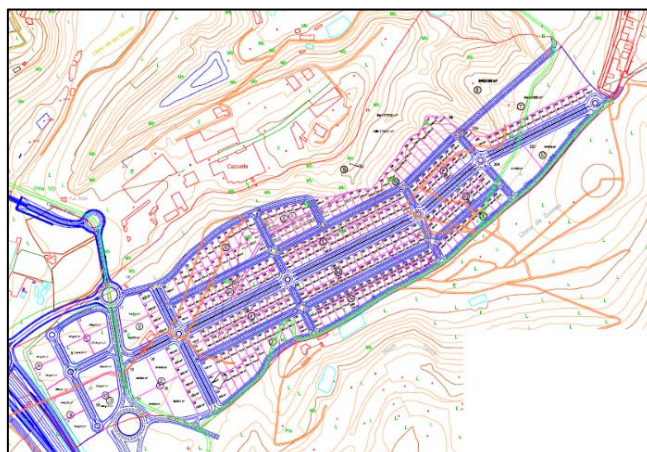
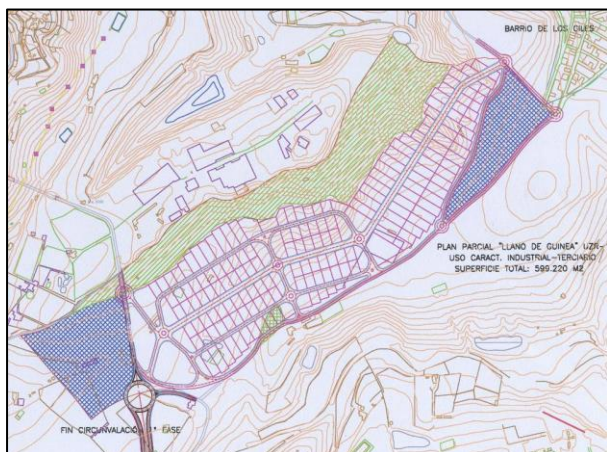
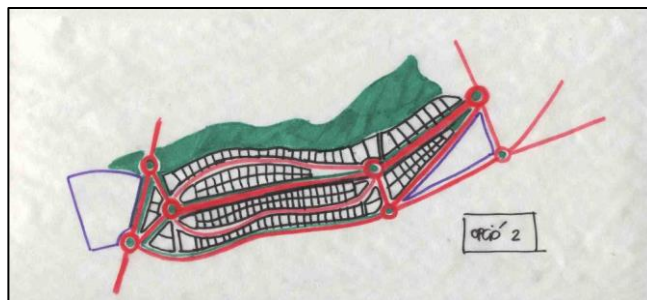
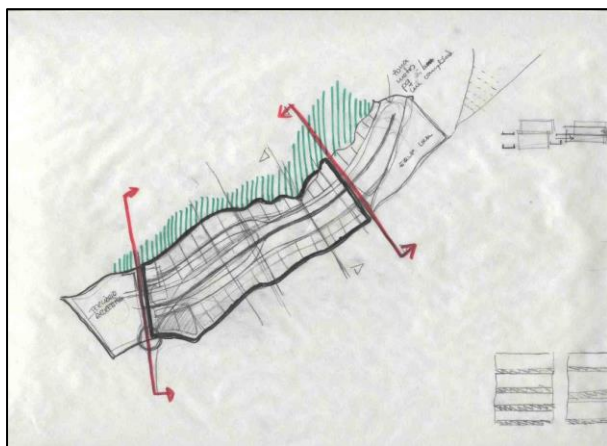
Una primera alternativa, como en todo caso, consistiría en no hacer nada, dejando el suelo en su estado actual.

No entramos aquí en hacer una estudio y justificación de por qué esta alternativa no la consideramos adecuada, toda vez que el Plan General de Ordenación establece que, debido a la falta de suelo industrial existente en el municipio, este suelo debe desarrollarse y dotarse de las infraestructuras necesarias para dar el equipamiento industrial, terciario y de usos complementarios que son precisos para un desarrollo conjunto en el municipio.



2.3.2 Primeras alternativas

A partir de lo anterior, los técnicos redactores del presente Plan, conjuntamente con los propietarios promotores del mismo, analizaron cinco soluciones alternativas, cuyas plantas mostramos a continuación.



No entramos a exponer cada una de estas alternativas, que ya fueron analizadas en nuestro documento de agosto de 2019, habiendo llegado entonces a la conclusión de que la más conveniente era la quinta y última de ellas.

Sobre esta quinta alternativa fue sobre la que se redactó el Plan Parcial de agosto de 2019, que fue presentado ante el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, siendo informado desfavorablemente desde el punto de vista ambiental, al pedirse una mayor protección de ciertas zonas de las laderas del barranco de los Gatos y su afluente, de manera que se preservarán la flora existente en las zonas de mejor conservación de la misma.

2.3.3 Nuevas alternativas

A partir de las objeciones ambientales expuestas por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria sobre nuestra solución anterior, hemos estudiado tres nuevas alternativas para el desarrollo del Sector, que analizamos a continuación.

En estas nuevas alternativas se ha salvaguardado en su estado natural actual, la barranquera afluente del barranco de Los Gatos. Aunque en la ficha que para el Sector UZR-10 incluye el Plan General de Ordenación, se determina que se debe salvaguardar únicamente el cauce y laderas colindantes del barranco de Los Gatos, pero no está barranquera afluente.

Pero, como estudiamos en la valoración ambiental del Sector, se ha considerado también la salvaguardia de esa barranquera afluente, que, aunque no figuraba como de interés en el estudio de 2005 del Gobierno de Canarias sobre los hábitats de interés comunitario, sí figura en el nuevo estudio que hizo en 2016.

Esta salvaguarda del espacio natural, llevará aparejada la disminución de la zona edificada en el Sector, así como el cambio en el trazado de la carretera de acceso al núcleo urbano de Cuevas Blancas, que, en las anteriores alternativas, pasaba sobre la barranquera afluente y que ahora hemos desplazado.

2.3.4 Alternativa 6

La presente alternativa es, fundamentalmente, la misma que la anterior quinta, preservando las zonas de laderas que mantienen en buen estado la flora natural.

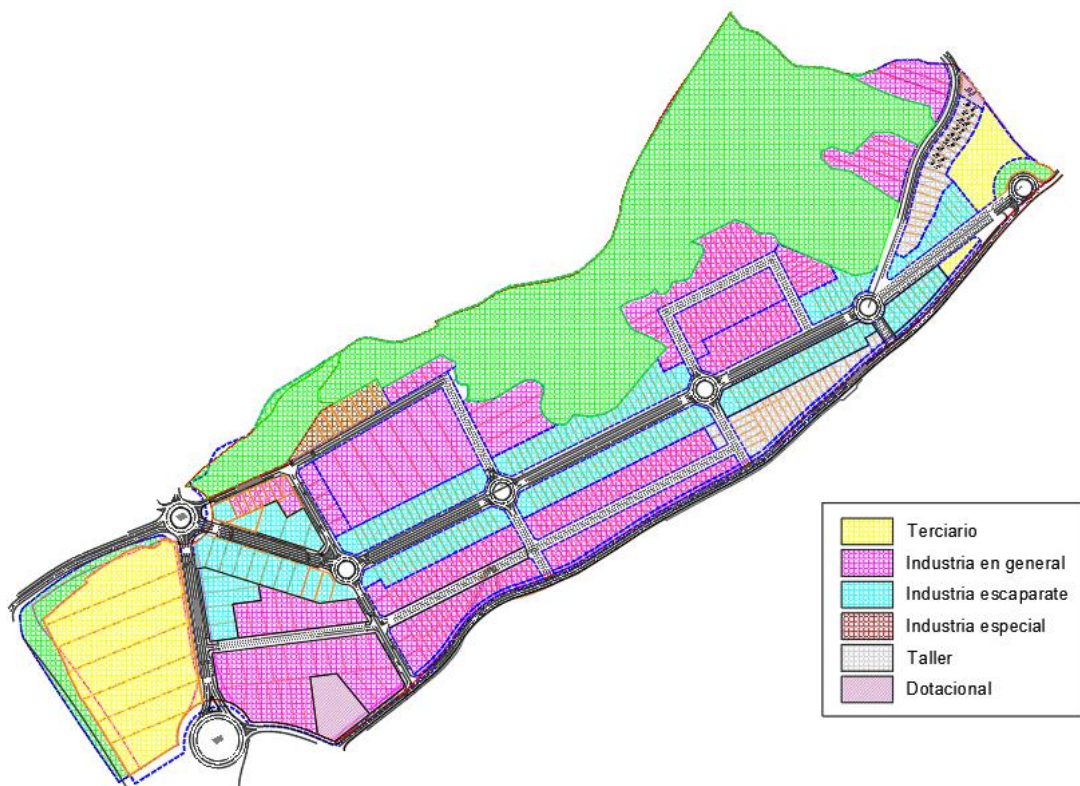
Para ello, hemos interrumpido el vial paralelo al principal hacia el noreste. Asimismo, hemos desplazado el vial principal unos 30 m hacia la carretera GC-201 de Los Giles.

Dado el tráfico de vehículos pesados, todos los viales se han trazado con alineación recta, excepto el de acceso a Cuevas Blancas, que mantiene su trazado actual, aunque mejora en su sección y características.

Se mantiene el uso terciario entre la autovía GC-3 y la carretera GC-300 y en las proximidades del núcleo urbano de Los Giles.

Igualmente, se sigue priorizando instalaciones de mayor presencia estética y comercial en ambas fachadas del vial principal, con la ubicación de lo que hemos denominado industrias escaparate, con una importante parte de su fachada acristalada.

En cuanto a las naves para taller de reparación de vehículos, han sido distribuidas en la parte superior de la carretera GC-201 y en la carretera local de acceso a Cuevas Blancas.



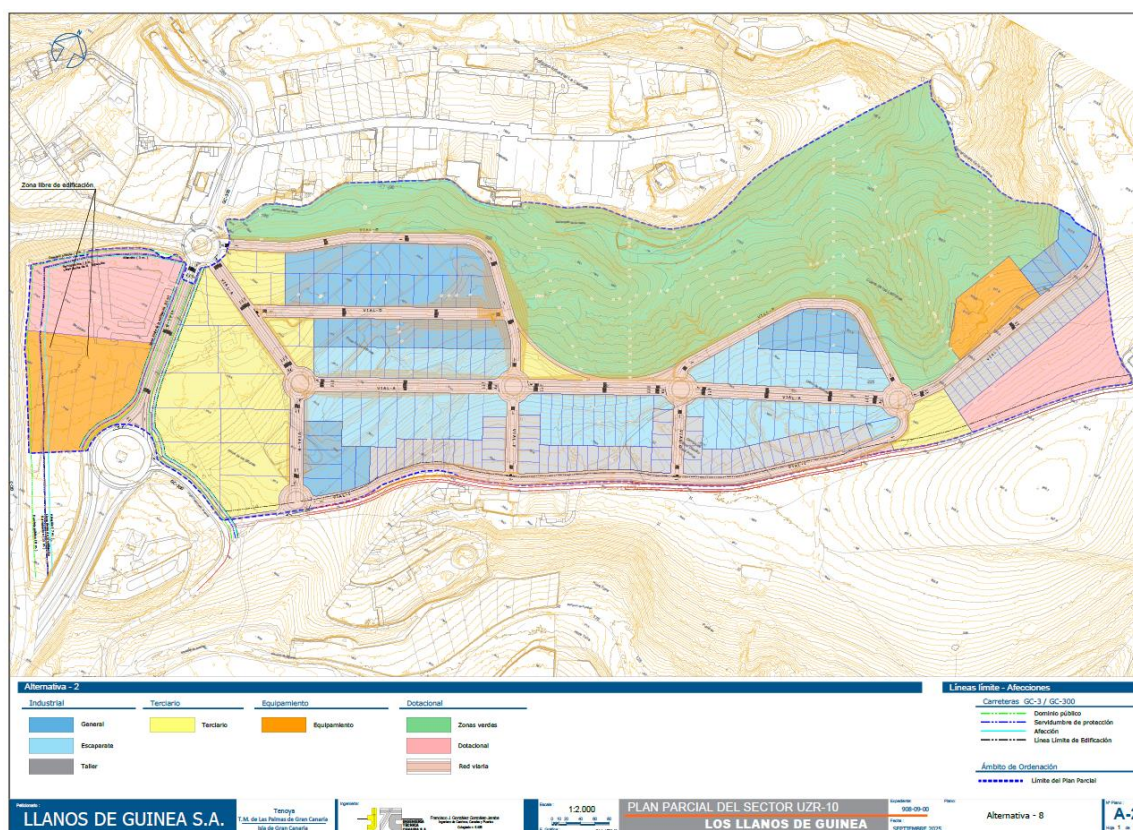
2.3.6 Alternativa 8

En esta octava alternativa, se estructura el vial principal del plan, que parte desde la rotonda existente en la carretera GC-300 con conexión con la autovía GC-3 hacia la carretera GC-201 de Los Giles, distribuyendo el resto de accesos a las parcelas industriales mediante viales secundarios.

Se amplía y mejora el trazado de la carretera de acceso al barrio de los Giles, efectuando un tratamiento de borde, evitando las construcciones al borde de la misma, cumpliendo las determinaciones del PGO de las Palmas, se crea un vial paralelo a esta carretera que da acceso a las parcelas industriales, desligando por completo la red viaria del sector de la carretera de Los Giles, que nos condicionaba las rasantes que en esta alternativa están siempre por debajo del 6%.

Por otro lado, se crea un vial de borde entre la ordenación pormenorizada del sector y el espacio libre del barranco, dejando un tratamiento ambiental adecuado y mucho más integrado que las alternativas anteriores.

Ello hace que el final del vial principal de la urbanización no esté a la entrada del barrio de Los Giles, sino que la única conexión del sector con este barrio, es a través de la primera glorieta existente al inicio de esta carretera.



2.3.7 Conclusiones

Tras el análisis detallado de las diferentes alternativas estudiadas, que acabamos de exponer, hemos concluido que la última de ellas puede considerarse la más conveniente para el diseño del nuevo Plan Parcial, y será por tanto la que desarrollemos en nuestro trabajo por los siguientes motivos:

- Al haber disminuido el ámbito de la actuación, como consecuencia de la disminución real del sector al haberse incrementado la zona de protección natural en la que no se realiza intervención.
- Cambiar la ubicación de la rotonda final de nuestro vial principal, se consigue independizar el tráfico urbano residencial de Los Giles del tráfico de vehículos pesados de la urbanización industrial, ya que éstos no necesitarán llegar hasta una rotonda situada a la entrada de la zona residencial de Los Giles, cuya conexión queda reducida a la entrada del vial actual de acceso al barrio.
- Se reserva una parcela de uso dotacional junto a la entrada de la urbanización de Los Giles, que pueda dar servicio a las necesidades de los residentes en el barrio, sin la necesidad de entrar en la zona industrial, evitando el tráfico de vehículos pesados; así como otra parcela dotacional en la zona entre la antigua carretera GC-300 y la circunvalación GC-3, tal y como indica la ficha del vigente PGO`12 .
- Se ha reservado el 15 % de la edificabilidad de las parcelas de uso industrial para parcelas de 500 m² como máximo, destinada a albergar talleres de automoción, que deben trasladarse de las zonas de la ciudad no aptas para dicho uso. Cumpliendo así, unas de las determinaciones indicadas en el PGO.
- Se ampliar y mejorar el trazado de la carretera de acceso al barrio de los Giles, efectuando un tratamiento de borde. Cumpliendo así, unas de las determinaciones indicadas en el PGO.
- Se crea un vial paralelo a la carretera de acceso al barrio de los Giles, con el fin de separar el tráfico de vehículos pesados de la urbanización industrial de los vehículos particulares de los residentes en los Giles.
- Barranquillo de los Gatos; se establece, con objeto de su preservación, una gran zona libre de edificación entre el polígono industrial la Cazuela y la zona edificable dentro del plan. Cumpliendo así, unas de las determinaciones indicadas en el PGO.

2.4. Descripción general de la solución adoptada

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, tanto en lo que respecta a condicionantes externos como internos, y analizadas las distintas alternativas a planteadas, se ha optado por la última de las soluciones expuestas en el apartado anterior, que pasamos a describir a continuación.

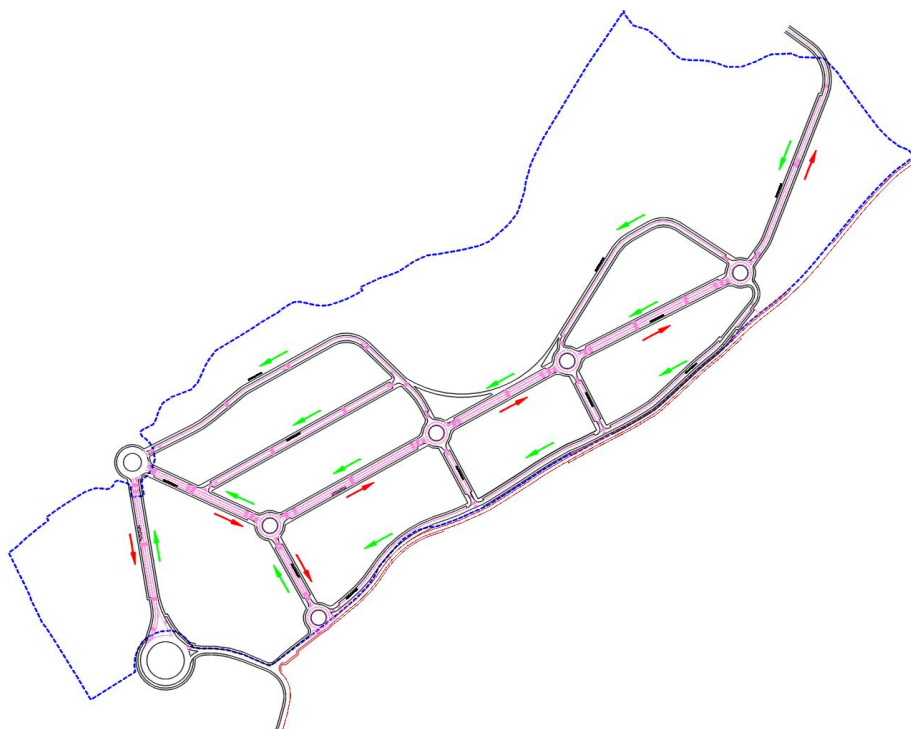
2.4.1 Circulación vial

El sector industrial está estructurado en manzanas alargadas rodeadas por viales.

La red viaria presenta un diseño eficiente y seguro, con un vial principal central, articulado mediante cuatro rotondas, que distribuye el tráfico a viales unidireccionales perimetrales que garantizan un flujo continuo de tráfico pesado.

El sistema viario se articula mediante rotondas en los principales cruces, lo cual es positivo porque facilitan el giro de vehículos pesados, reduce la conflictividad en intersecciones y mejora la fluidez general.

Dada la configuración del Sector, la circulación y distribución del tráfico se ha diseñado según un eje central principal longitudinal, de dirección suroeste - noreste, con ejes paralelos a ambos lados, y ejes transversales.



Como podemos apreciar, la planta que las calles son rectas, típicas de los polígonos industriales, a excepción de los viales perimetrales C y H que se adapta a la orografía del terreno. Los cruces y glorietas se han tratado con el radio suficiente para la cómoda maniobra de vehículos pesados.

Al tratarse de un polígono industrial, con usos también terciario y comercial, con elevado número de vehículos pesados, se ha buscado minimizar la incidencia del tráfico de este Sector, con el tráfico urbano del resto del municipio. Por ello, el acceso principal al Sector se realizará desde la circunvalación GC-3, en su enlace de Las Mesas, a través del ramal que conecta esta autovía con la rotonda existente de la carretera GC-300.

Desde esta rotonda, hemos dispuesto la avenida principal longitudinal, por el centro de la urbanización, de mayor capacidad, con dos carriles de entrada y un carril de salida, que junto a los viales paralelos al principal, también con dirección de salida, conforman un recorrido circular ordenado dentro del polígono.

Hemos dispuesto dos viales perimetrales, con sentido de tráfico único hacia la salida de la urbanización; Vial sur, se inicia en la última rotonda del vial central principal y discurre paralelo a la calle de acceso a los Giles, aunque a cota inferior, hasta rotonda de urbanización que conecta con la GC-210. Vial - H norte, parte de la última rotonda, con trazado adaptado a la orografía del terreno. Vial – C norte, parte de la rotonda central de la vía principal hasta rotonda de entrada existente. Con trazado adaptado a la orografía del terreno.

En cuanto a las calles transversales, se ha dispuesto una primera que discurrirá sobre la actual carretera GC-300 (Almatriche – Arucas – Fargas) entre las rotondas de acceso al Sector y la del final de la antigua fase-1 de la circunvalación. Este tramo se potenciará la sección actual, disponiendo tres carriles más aparcamiento en línea y aceras a ambos lados, ya que discurrirá entre futuras parcelas comerciales, con el consiguiente incremento sobre el tráfico actual.

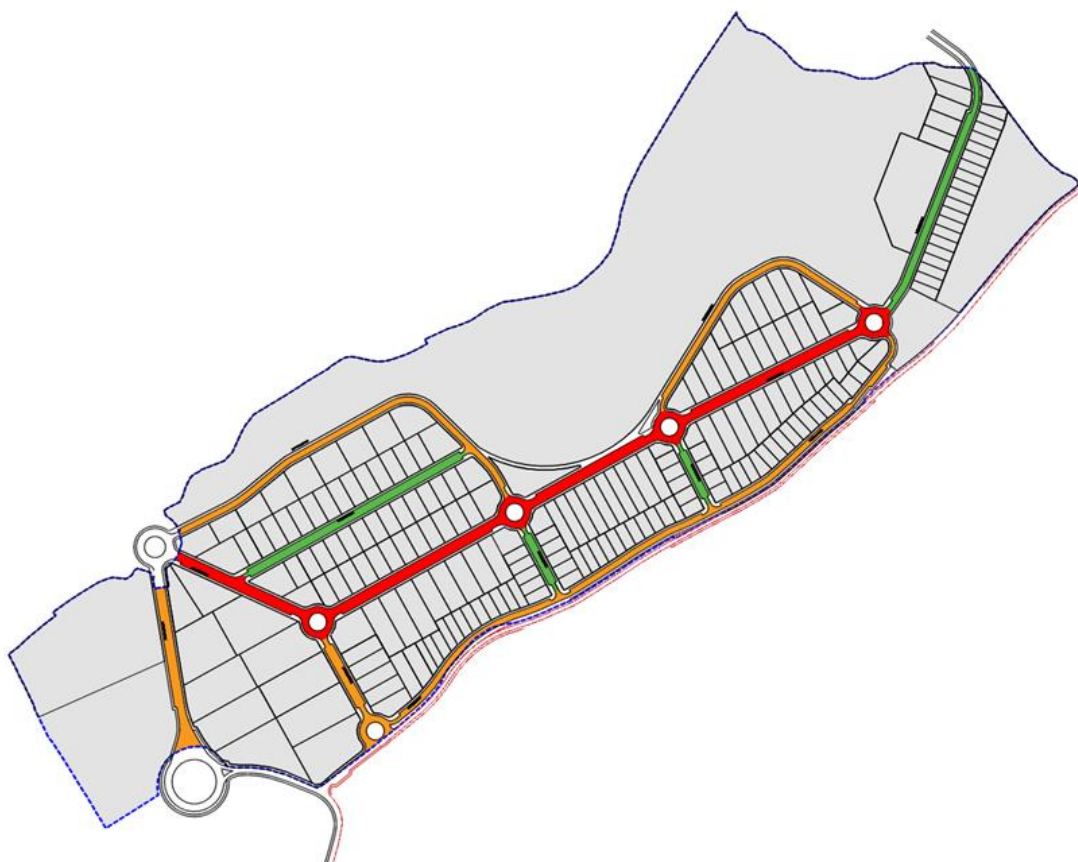
El eje transversal, norte – sur, se complementa con otras tres calles, de menor sección; vial – B con doble dirección, que conecta la rotonda de la vía principal del sector con rotonda que enlaza con la carretera GC-210. Los otros dos viales parten de las rotondas del vial principal, con dirección única hacia vial perimetral, conformando un tráfico circular de vehículos.

Además, se modifica el actual trazado de la carretera local a Cuevas Blancas, haciéndolo partir de la nueva rotonda del vial principal de la urbanización, que conecta con la vía paralela a la GC-210.

En total, a red vial de la urbanización, se ha destinado una superficie de 76.869 m², que representa un 13,51 % de la superficie del Sector.

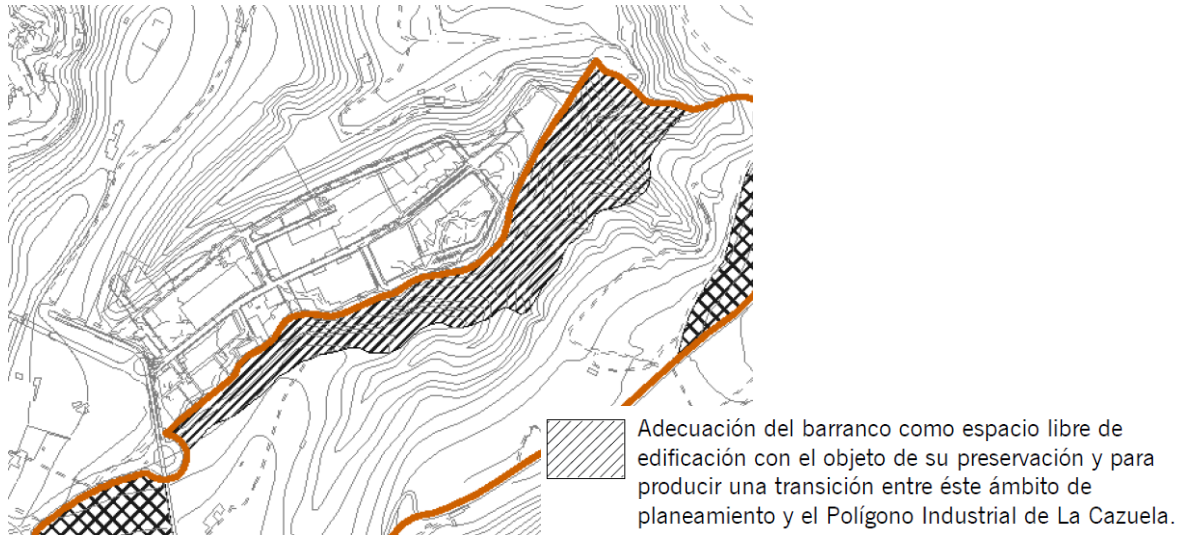
Se establece dentro del sector la siguiente jerarquización de la red viaria, basado en la función y el nivel de importancia de las vías dentro del Plan:

1. Vía de primer orden – Rojo
2. Vía de segundo orden - Naranja
3. Vía de tercer orden - Verde



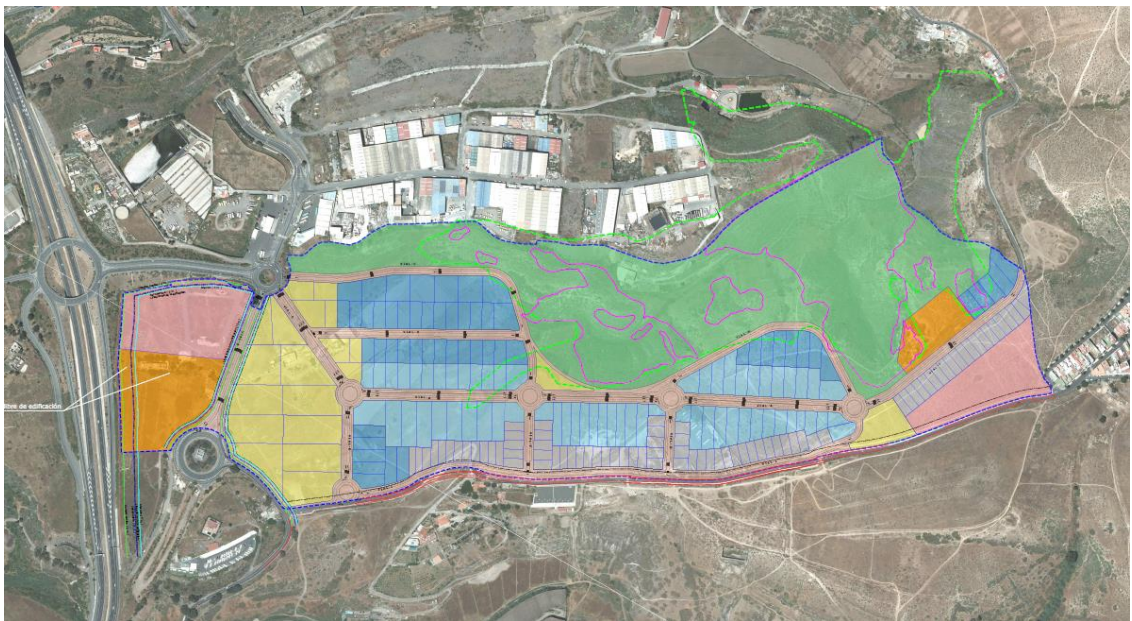
2.4.2 Zonas verdes, espacios libres y protección paisajística

La localización de zonas verdes y espacios libres viene definida en parte por el PGO de las Palmas, que en la Ficha urbanística del sector UZR-10 establece lo siguiente:



Ficha urbanística Sector UZR-10

Atendiendo a las determinaciones antes indicadas, en el Sector se ha dispuesto una zona verde de gran extensión, separando el sector del Polígono Industrial La Cazuela. Incluyendo el barranco de los Gatos y su afluente, así como por las laderas de estos, que tienen potencial valor natural, para preservar el cardonal-tabaibal presente en este espacio.



En total, a para zonas verdes, espacios libres y protección paisajística, se ha destinado una superficie de 191.022 m², que representa un 33,57 % de la superficie del Sector.

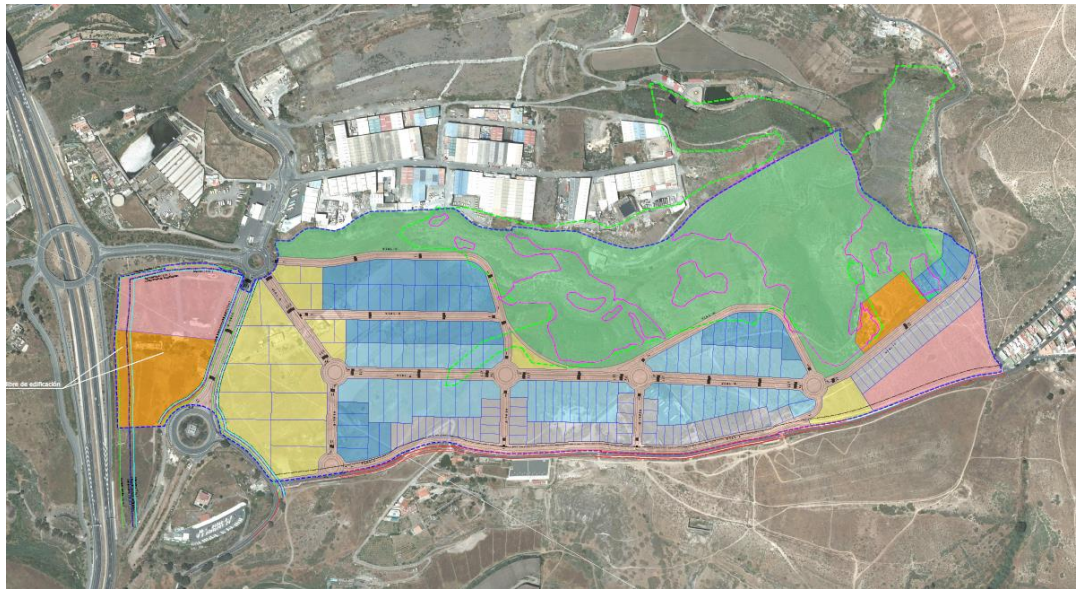
2.4.3 Distribución parcelaria y sectorización

El sector industrial está estructurado en manzanas alargadas cerradas rodeadas por viales.

En el resto de superficie del Sector, con la distribución comentada para la red viaria y espacios libres, se ha distribuido las parcelas de aprovechamiento urbanístico y de dotaciones, que se han configurado en 10 ámbitos dentro del Sector, a los que se hace preciso asignar usos, que se ha realizado dividiéndolo en 10 manzanas bien diferenciadas por sus usos, condiciones y características urbanísticas particulares.

Su superficie total es de 259.239 m², que representa el 45,56 % de la superficie del Sector.

El criterio de asignación, ha sido fundamentalmente el no dispersar los usos, sino concentrarlos en zonas, de manera que el usuario de la futura urbanización no tenga que discurrir por entre unos tipos de tráfico que puedan diferir sensiblemente del suyo.



De esta forma, en la ordenación del Sector, hemos diferenciado las siguientes zonas:

a) Suelo de uso terciario

Representado en color amarillo en la imagen, se ha dispuesto en el extremo del Sector: a la entrada al mismo desde la circunvalación GC-3, a ambos lados de la carretera GC-300 (Almatriche – Arucas – Firgas) y una parcela de 5.186 m² a la entrada de Los Giles.

Su superficie total es de 62.354 m², de carácter privado y 32.410 m² de carácter público, que representa el 16,68% del Sector. Para no sobrepasar los 142.270 m² de edificabilidad de usos terciario que establece, como máximo, el PGO de Las Palmas de Gran Canaria, del equipamiento público solo podrá destinarse a uso comercial el 50% de su edificabilidad.

b) Áreas de uso industrial

Comprende la mayor parte de la superficie, ocupando la zona central del Sector, así como los laterales de la carretera de bajada a Cuevas Blancas.

Hemos diferenciado tres usos industriales distintos:

- Industria en general
- Industria escaparate
- Talleres de automoción

b-1) Industria en General

Las zonas destinadas a instalaciones para industria en general (color azul marino) las hemos desplazado, con respecto a las anteriores, hacia las calles longitudinales de segunda línea, hacia ambos lados de la avenida principal pero fuera de ésta.

Se establecen cinco sectores, denominadas en los planos con la letra “G”, con una superficie total de 57.117 m², lo que representa un 10,04 % del sector.

b-2) Industria Escaparate

En los laterales del vial principal, dado que posiblemente circule una parte del tráfico urbano, se ha pretendido dar un tratamiento especial, menos duro que la pura nave industrial, por lo que hemos dispuesto las que denominamos industrias escaparate (en color azul claro en la imagen), que tengan una vista más agradable al disponer de una parte de su fachada acristalada, permitiendo en ellas el uso comercial en esa fachada, que de una apariencia más urbana.

Se establecen cinco sectores, denominadas en los planos con la letra “E”, con una superficie total de 67.730 m², lo que representa un 11,90 % del sector.

b-3) Industria – Talleres de automoción

Un tercer uso industrial es el destinado a talleres de automoción (color gris), cuya obligación de instalar este uso en el Sector viene impuesta por el PGO. Las hemos dispuesto agrupadas en cuatro manzanas, tres lindantes con la vía de servicio paralela a la carretera GC-201 de Los Giles y el otro lindante con la carretera local de acceso a Cuevas Blancas.

Se establecen cuatro sectores, denominadas en los planos con la letra “TA”, con una superficie total de 39.628 m², que representa el 6,96 % sobre la edificabilidad industrial del sector,

En resumen, tenemos para el sector una superficie de uso industrial de 164.475 m², que representa el 28,90 % de la superficie del Plan.

Uso Industrial		
USOS	SUPERFICIE	%
INDUSTRIAL GENERAL	57.117	10,04
INDUSTRIAL ESCAPARATE	67.730	11,90
INDUSTRIAL TALLER	39.628	6,96
TOTAL	164.475	28,90

C) Parcelas dotacionales

Dado que la misma está concebida para dar servicio al Sector, pero también para darlo a otros núcleos poblacionales próximos del Plan, que adolecen de infraestructuras de este tipo, se ha ubicado una junto al núcleo urbano de Los Giles y con fácil acceso desde Cuervas Blancas, desde los Giles y desde el propio polígono industrial, y otra en el suelo entre la GC-300 y la GC-3 como indica el vigente PGO'12.

Por último, indicar que en la división parcelaria hemos ido a una alta fragmentación de cada una de los polígonos en que se ha dividido el Sector. El propio Plan General de Ordenación, establecía que se dispusiera un 15% de la parte industrial del Sector, a parcelas de no más de 500 m² destinadas a talleres, de manera que estas actividades pudieran sacarse del interior de la ciudad y trasladarse a emplazamientos donde generan menos impacto.

Con ese mismo criterio, hemos dispuesto gran número de parcelas de tamaño no muy grande, en las que puedan ubicarse otras instalaciones industriales y de almacenamiento que no requieran gran superficie, como lavanderías, imprentas, talleres de electricidad o electromecánica, etc., por estar destinadas a pequeñas empresas o a empresarios autónomos.

En el caso en que se quisieran instalar industrias de un mayor tamaño, bastará que realicen la agrupación de varias de estas parcelas. Por ello, a estas parcelas se les ha dado un frontis, en la mayoría de los casos, de 15,00 m, de manera que puedan servir

para pequeñas instalaciones, y que la agrupación de dos de ellas permita la construcción de naves de 30,00 m de anchura, estándar para muchas de este tipo de construcciones.

USOS	SUPERFICIE	% DEL SECTOR
DOTACIONAL	41.908	7,36%
RED VIARIA	76.869	13,51%
ZONA VERDE	191.022	33,57%
TOTAL	309.799	54,44%

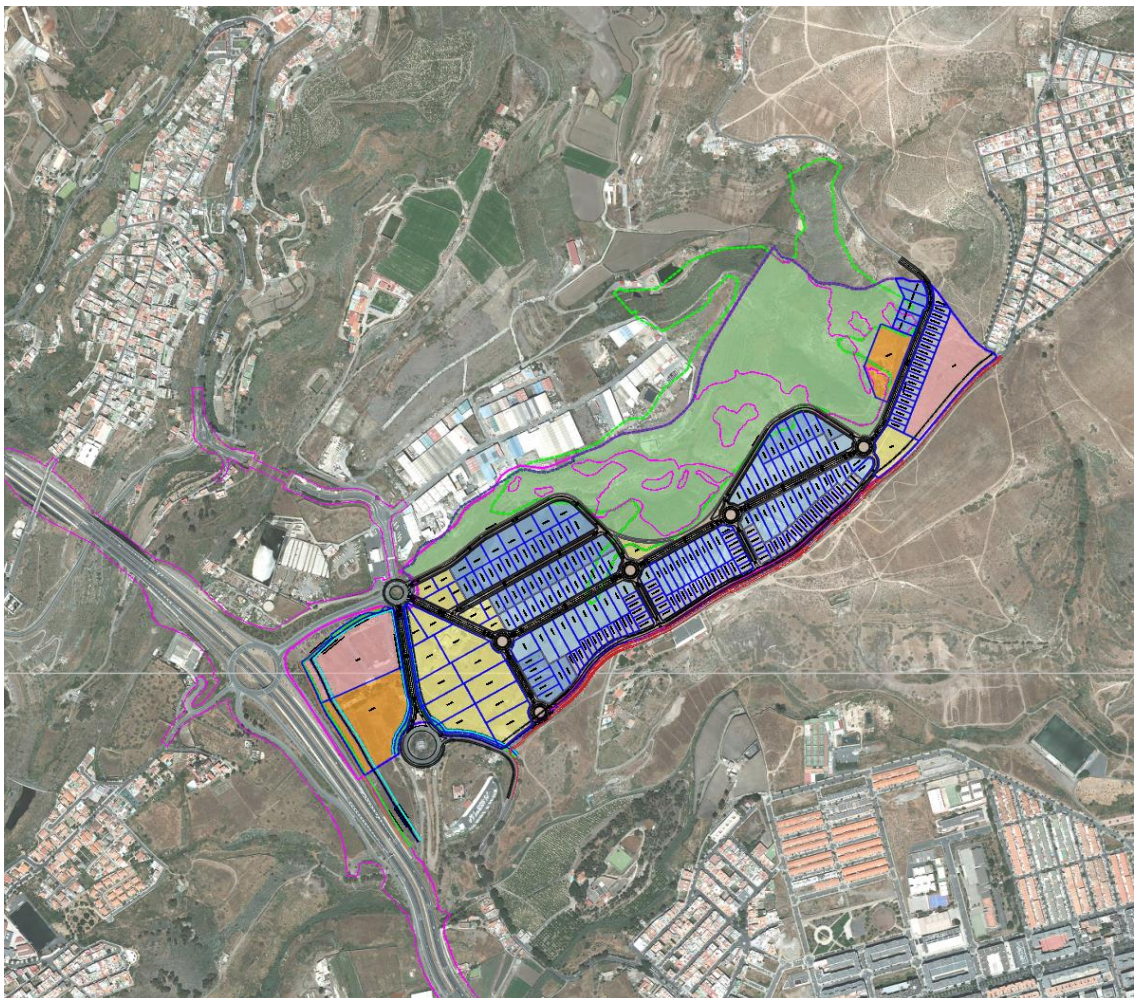
2.5. Aprovechamiento urbanístico y cuadros del sector

2.5.1 Zonificación

Como hemos expuesto en el anterior apartado, la zonificación planteada para el Sector, se encuentra condicionada en gran medida, por la zona de espacio protegido; hábitat natural de interés Comunitario, que abarca una amplia superficie dentro del sector.

Se localiza en la zona norte -noreste del sector, en el lindero sur del polígono industrial La Cazuela.

Esta amplia zona se ha zonificado como zona verde y a partir ahí, se ha ordenado el suelo restante mediante la creación de una vía principal estructurante, la cual centraliza la ordenación a lo largo de su eje; desde su inicio en la rotonda existente (GC-300), con conexión con la autovía GC-3. De esta vía principal parten el resto de viales de la urbanización, creando un gran núcleo central de uso industrial (en sus variantes de industria en general, industria escarparate e industria taller).



Las parcelas de uso terciario se han dispuesto en una misma zona, con la clara intención de agrupar los usos y prestaciones de servicios, evitando así la dispersión y tráfico cruzado de vehículos dentro del sector. Se han dispuesto en tres manzanas, ubicadas en la misma zona, lindero oeste del plan; una de mayor tamaño hacia la autopista GC-3, otra en la zona central del sector y la zona más pequeña, parcela en forma triangular, con acceso desde la vía principal del mismo.

Ver plano de Ordenación. O-4.2 Zonificación. Cartografía.

2.5.2 Usos

En la ordenación del Sector, se han considerado los siguientes usos, asignando cada uno de ellos a diferentes parcelas:

- Industria en general
- Industria escape
- Industria taller
- Terciario
- Dotacional
- Zona verde
- Red viaria

En el documento B-3; **Anexo-1 Ordenanzas reguladoras**, exponemos las características y condicionantes específicos de cada uno de estos usos, desde el punto de vista de sus parámetros tipológicos, parámetros volumétricos, usos vinculados, complementarios, compatibles, alternativos y prohibidos, y las normas particulares de cada uso.

2.5.3 Edificabilidad

Los parámetros principales de superficies de parcelas y edificabilidades del Plan Parcial son los siguientes:

Superficie total de la unidad de actuación	677.038 m ²
Superficie del Sector SG-15 “La Mayordomía”	108.000 m ²
Superficie Real del Sector UZR-10 “Llanos de Guinea”	569.038 m ²
Coficiente bruto de edificabilidad	1 m ² /m ²
Edificabilidad máxima permitida	569.038 m ² /m ²

A partir de ello, en el presenta Plan Parcial hemos ajustado al límite real del sector, que nos da una superficie de 569.038 metros cuadrados, dividido la superficie del mismo y las edificabilidades asignadas, según los siguientes tipos de uso:

Tipo de uso	Superficie (m ²)	Coef. edificabil. (m ² /m ²)	Superficie edificable (m ²)
Terciario	62.354	Entre 1,28 y 3,00	95.301
Industria en general	57.117	Entre 1,50 y 3,00	106.148
Industria escaparate	67.730	Entre 1,75 y 3,00	167.895
Industria talleres de automoción	39.628	Entre 1,50 y 3,00	106.127
Suma aprovechamiento lucrativo	226.829	--	475.471
Equipamiento	32.410	Entre 2,80 y 3,00	93.568
Dotacional	41.908	--	--
Zonas verdes	191.022	--	--
Red vial	76.869	--	--
Total no lucrativo	342.209		
TOTAL	569.038	--	569.039

2.6. Parcelación

2.6.1 Parcelación general

La urbanización contará con un total de 220 parcelas, cuyo uso, distribución y superficies se reparte de la siguiente forma.

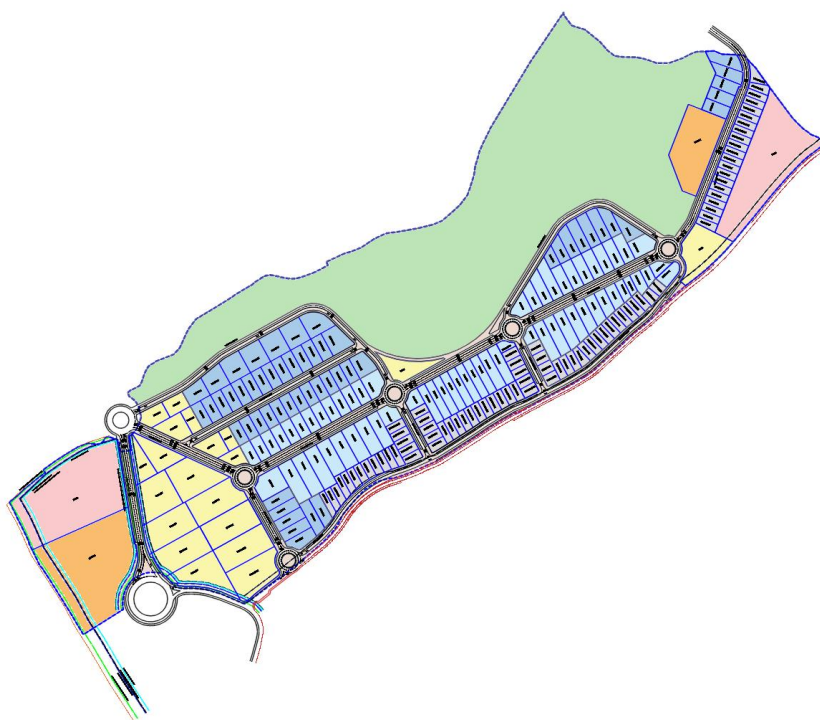
- Parcelas de uso industrial: 195 parcelas distribuidas en 8 manzanas, con una superficie total de 164.475 m² que representa el 28,90 % de la superficie del sector.
- Parcelas de uso terciario: 20 parcelas distribuidas en cinco manzanas, con una superficie total de 62.354 m² que supone el 10,96 % del sector.
- Parcela de usos de Equipamientos: 2 parcelas con 32.410 m² de superficie que supone el 5,70 % del sector.
- Parcela de usos dotacional: 2 parcelas de 41.908 m² de superficie que supone el 7,36 % del sector.
- Parcela de uso de zona verde: 1 parcela de 191.022 m² que supone 33,57 % de la superficie del sector.
- Red viaria: distribuida en 9 viales, que ocupan una superficie total de 76.869 m² que supone el 13,51 % de la superficie del sector.

Cuadro de superficies

USOS	SUPERFICIE	% DEL SECTOR
INDUSTRIAL GENERAL	57.117	10,64
INDUSTRIAL ESCAPARATE	67.730	11,90
INDUSTRIAL TALLER	39.628	6,96
TOTAL	164.475	28,90
TERCIARIO	62.354	10,96
EQUIPAMIENTO PÚBLICO	32.410	5,70
DOTACIONAL	41.908	7,36
RED VIARIA	76.869	13,51
ZONA VERDE	191.022	33,57
TOTAL	569.083	100

Se ha ido a una división en parcelas de pequeño tamaño, con la finalidad de que existan parcelas en las que puedan instalarse también industrias y almacenes de no gran dimensión pero que sean aconsejable sacar del interior de la ciudad, de una manera similar a lo indicado en el Plan General de Ordenación para los talleres de reparación de vehículos. Para instalaciones de mayor tamaño, siempre será posible la agrupación de varias de estas parcelas para la realización de un edificio único en ellas.

En el cuadro siguiente mostramos las características de superficie, tipo de uso, coeficiente de edificabilidad y edificabilidad máxima de cada una de las parcelas.



2.6.2 Parcelas uso industrial

Como se ha indicado en los apartados anteriores, las parcelas de uso industrial son 195, distribuidas en 8 manzanas, con una superficie total de 164.475 m² que representa el 28,90 % de la superficie del sector, las cuales se han diferenciado en cuatro usos industriales distintos:

- Industria en general
- Industria escaparate
- Industria Talleres de automoción

Industrial General: 54 parcelas, distribuidas en 5 manzanas con una superficie total de 57.117 m².

Industrial Escaparate: 62 parcelas, distribuidas en 5 manzanas con una superficie total de 67.730 m².

Industrial Taller: 79 parcelas, distribuidas en 4 manzanas con una superficie total de 39.628 m²

Cuadro general del Sector

USOS	SUPERFICIE	% DEL SECTOR	PARCELAS	MANZANAS
INDUSTRIAL GENERAL	57.117	10,64	54	5
INDUSTRIAL ESCAPARATE	67.730	11,90	62	5
INDUSTRIAL TALLER	39.628	6,96	79	4
TOTAL	164.475	28,90	195	14

2.6.2.1 Parcelas Industrial General

Industrial General: 54 parcelas, distribuidas en 5 manzanas (G-1 a G-5) con una superficie total de 57.117 m².

Cuadro general de superficies

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
G-1	24.916	37.374	Industrial General	1º
G-2	10.905	16.358	Industrial General	1º
G-3	7.648	11.472	Industrial General	1º
G-4	8.299	24.897	Industrial General	2º
G-5	5.349	16.047	Industrial General	2º
TOTAL	57.117	106.148		

Cuadros de superficies por Manzanas

INDUSTRIAL TIPO GENERAL				
PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
G-1.1	1.253	1.880	Industrial General	1º
G-1.2	1.529	2.294	Industrial General	1º
G-1.3	1.747	2.621	Industrial General	1º
G-1.4	1.760	2.640	Industrial General	1º
G-1.5	1.760	2.640	Industrial General	1º
G-1.6	1.760	2.640	Industrial General	1º
G-1.7	1.755	2.633	Industrial General	1º
G-1.8	900	1.350	Industrial General	1º
G-1.9	900	1.350	Industrial General	1º
G-1.10	900	1.350	Industrial General	1º
G-1.11	900	1.350	Industrial General	1º
G-1.12	900	1.350	Industrial General	1º
G-1.13	900	1.350	Industrial General	1º
G-1.14	900	1.350	Industrial General	1º
G-1.15	900	1.350	Industrial General	1º
G-1.16	900	1.350	Industrial General	1º
G-1.17	900	1.350	Industrial General	1º
G-1.18	900	1.350	Industrial General	1º
G-1.19	900	1.350	Industrial General	1º
G-1.20	901	1.352	Industrial General	1º
G-1.21	1.651	2.477	Industrial General	1º
TOTAL	24.916	37.374		

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LO LLANO DE GUINEA

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
G-2.1	800	1.200	Industrial General	1º
G-2.2	800	1.200	Industrial General	1º
G-2.3	800	1.200	Industrial General	1º
G-2.4	800	1.200	Industrial General	1º
G-2.5	800	1.200	Industrial General	1º
G-2.6	800	1.200	Industrial General	1º
G-2.7	800	1.200	Industrial General	1º
G-2.8	800	1.200	Industrial General	1º
G-2.9	800	1.200	Industrial General	1º
G-2.10	800	1.200	Industrial General	1º
G-2.11	800	1.200	Industrial General	1º
G-2.12	800	1.200	Industrial General	1º
G-2.13	1.305	1.958	Industrial General	1º
TOTAL	10.905	16.358		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
G-3.1	1.073	1.610	Industrial General	1º
G-3.2	1.073	1.610	Industrial General	1º
G-3.3	1.073	1.610	Industrial General	1º
G-3.4	1.073	1.610	Industrial General	1º
G-3.5	1.089	1.634	Industrial General	1º
G-3.6	1.185	1.778	Industrial General	1º
G-3.7	1.082	1.623	Industrial General	1º
TOTAL	7.648	11.472		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
G-4.1	618	1.854	Industrial General	2º
G-4.2	861	2.583	Industrial General	2º
G-4.3	1.084	3.252	Industrial General	2º
G-4.4	1.183	3.549	Industrial General	2º
G-4.5	1.203	3.609	Industrial General	2º
G-4.6	1.209	3.627	Industrial General	2º
G-4.7	1.056	3.168	Industrial General	2º
G-4.8	1.085	3.255	Industrial General	2º
TOTAL	8.299	24.897		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
G-5.1	1.000	3.000	Industrial General	2º
G-5.2	1.000	3.000	Industrial General	2º
G-5.3	1.000	3.000	Industrial General	2º
G-5.4	1.106	3.318	Industrial General	2º
G-5.5	1.243	3.729	Industrial General	2º
TOTAL	5.349	16.047		

2.6.2.2 Parcelas Industrial Escaparate

Industrial Escaparate: 61 parcelas, distribuidas en 5 manzanas (E-1 a E-5) con una superficie total de 67.730 m².

Cuadro general de superficies

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
E-1	11.519	20.158	Industrial Escaparate	1º
E-2	16.717	29.255	Industrial Escaparate	1º
E-3	12.515	37.545	Industrial Escaparate	2º
E-4	13.982	41.946	Industrial Escaparate	2º
E-5	12.997	38.991	Industrial Escaparate	2º
TOTAL	67.730	167.895		

Cuadro de superficies por Manzanas

INDUSTRIAL TIPO ESCAPARATE				
PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
E-1.1	836	1.463	Industrial Escaparate	1º
E-1.2	850	1.488	Industrial Escaparate	1º
E-1.3	850	1.488	Industrial Escaparate	1º
E-1.4	850	1.488	Industrial Escaparate	1º
E-1.5	850	1.488	Industrial Escaparate	1º
E-1.6	850	1.488	Industrial Escaparate	1º
E-1.7	850	1.488	Industrial Escaparate	1º
E-1.8	850	1.488	Industrial Escaparate	1º
E-1.9	850	1.488	Industrial Escaparate	1º
E-1.10	850	1.488	Industrial Escaparate	1º
E-1.11	850	1.488	Industrial Escaparate	1º
E-1.12	850	1.488	Industrial Escaparate	1º
E-1.13	1.333	2.333	Industrial Escaparate	1º
TOTAL	11.519	20.158		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
E-2.1	2.097	3.670	Industrial Escaparate	1º
E-2.2	2.000	3.500	Industrial Escaparate	1º
E-2.3	1.912	3.346	Industrial Escaparate	1º
E-2.4	1.912	3.346	Industrial Escaparate	1º
E-2.5	1.619	2.833	Industrial Escaparate	1º
E-2.6	1.619	2.833	Industrial Escaparate	1º
E-2.7	1.619	2.833	Industrial Escaparate	1º
E-2.8	1.619	2.833	Industrial Escaparate	1º
E-2.9	1.351	2.364	Industrial Escaparate	1º
E-2.10	969	1.696	Industrial Escaparate	1º
TOTAL	16.717	29.255		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
E-3.1	793	2.379	Industrial Escaparate	2º
E-3.2	1.085	3.255	Industrial Escaparate	2º
E-3.3	1.075	3.225	Industrial Escaparate	2º
E-3.4	1.075	3.225	Industrial Escaparate	2º
E-3.5	1.075	3.225	Industrial Escaparate	2º
E-3.6	1.075	3.225	Industrial Escaparate	2º
E-3.7	1.075	3.225	Industrial Escaparate	2º
E-3.8	1.076	3.228	Industrial Escaparate	2º
E-3.9	1.076	3.228	Industrial Escaparate	2º
E-3.10	1.365	4.095	Industrial Escaparate	2º
E-3.11	1.311	3.933	Industrial Escaparate	2º
E-3.12	434	1.302	Industrial Escaparate	2º
TOTAL	12.515	37.545		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
E-4.1	587	1.761	Industrial Escaparate	2º
E-4.2	1.450	4.350	Industrial Escaparate	2º
E-4.3	1.427	4.281	Industrial Escaparate	2º
E-4.4	1.375	4.125	Industrial Escaparate	2º
E-4.5	1.270	3.810	Industrial Escaparate	2º
E-4.6	1.158	3.474	Industrial Escaparate	2º
E-4.7	1.043	3.129	Industrial Escaparate	2º
E-4.8	930	2.790	Industrial Escaparate	2º
E-4.9	833	2.499	Industrial Escaparate	2º

E-4.10	600	1.800	Industrial Escaparate	2º
E-4.11	457	1.371	Industrial Escaparate	2º
E-4.12	742	2.226	Industrial Escaparate	2º
E-4.13	550	1.650	Industrial Escaparate	2º
E-4.14	623	1.869	Industrial Escaparate	2º
E-4.15	937	2.811	Industrial Escaparate	2º
TOTAL	13.982	41.946		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
E-5.1	963	2.889	Industrial Escaparate	2º
E-5.2	921	2.763	Industrial Escaparate	2º
E-5.3	1.164	3.492	Industrial Escaparate	2º
E-5.4	1.406	4.218	Industrial Escaparate	2º
E-5.5	1.030	3.090	Industrial Escaparate	2º
E-5.6	1.030	3.090	Industrial Escaparate	2º
E-5.7	1.030	3.090	Industrial Escaparate	2º
E-5.8	1.030	3.090	Industrial Escaparate	2º
E-5.9	1.030	3.090	Industrial Escaparate	2º
E-5.10	1.030	3.090	Industrial Escaparate	2º
E-5.11	1.030	3.090	Industrial Escaparate	2º
E-5.12	1.333	3.999	Industrial Escaparate	2º
TOTAL	12.997	38.991		

2.6.2.3 Parcelas Industrial Taller

Industrial Taller: 79 parcelas, distribuidas en 4 manzanas (TA-1 a TA-4) con una superficie total de 39.628 m²

Cuadro general de superficies

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
TA-1	8.505	12.758	Industrial Taller	1º
TA-2	10.513	31.539	Industrial Taller	2º
TA-3	10.000	30.000	Industrial Taller	2º
TA-4	10.610	31.830	Industrial Taller	2º
TOTAL	39.628	106.127		

Cuadros de superficies por Manzanas

INDUSTRIAL TIPO TALLER				
PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
TA-1.1	501	752	Industrial Taller	1º
TA-1.2	501	752	Industrial Taller	1º
TA-1.3	501	752	Industrial Taller	1º
TA-1.4	501	752	Industrial Taller	1º
TA-1.5	500	750	Industrial Taller	1º
TA-1.6	500	750	Industrial Taller	1º
TA-1.7	500	750	Industrial Taller	1º
TA-1.8	500	750	Industrial Taller	1º
TA-1.9	500	750	Industrial Taller	1º
TA-1.10	500	750	Industrial Taller	1º
TA-1.11	500	750	Industrial Taller	1º
TA-1.12	500	750	Industrial Taller	1º
TA-1.13	500	750	Industrial Taller	1º
TA-1.14	500	750	Industrial Taller	1º
TA-1.15	500	750	Industrial Taller	1º
TA-1.16	500	750	Industrial Taller	1º
TA-1.17	501	752	Industrial Taller	1º
TOTAL	8.505	12.758		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
TA-2.1	501	1.503	Industrial Taller	2º
TA-2.2	501	1.503	Industrial Taller	2º
TA-2.3	501	1.503	Industrial Taller	2º
TA-2.4	501	1.503	Industrial Taller	2º
TA-2.5	501	1.503	Industrial Taller	2º
TA-2.6	501	1.503	Industrial Taller	2º
TA-2.7	501	1.503	Industrial Taller	2º
TA-2.8	501	1.503	Industrial Taller	2º
TA-2.9	501	1.503	Industrial Taller	2º
TA-2.10	501	1.503	Industrial Taller	2º
TA-2.11	501	1.503	Industrial Taller	2º
TA-2.12	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-2.13	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-2.14	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-2.15	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-2.16	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-2.17	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-2.18	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-2.19	500	1.500	Industrial Taller	2º

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LO LLANO DE GUINEA

TA-2.20	501	1.503	Industrial Taller	2º
TA-2.21	501	1.503	Industrial Taller	2º
TOTAL	10.513	31.539		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
TA-3.1	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.2	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.3	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.4	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.5	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.6	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.7	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.8	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.9	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.10	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.11	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.12	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.13	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.14	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.15	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.16	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.17	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.18	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.19	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-3.20	500	1.500	Industrial Taller	2º
TOTAL	10.000	30.000		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
TA-4.1	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.2	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.3	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.4	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.5	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.6	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.7	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.8	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.9	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.10	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.11	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.12	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.13	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.14	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.15	500	1.500	Industrial Taller	2º

TA-4.16	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.17	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.18	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.19	500	1.500	Industrial Taller	2º
TA-4.20	504	1.512	Industrial Taller	2º
TA-4.21	606	1.818	Industrial Taller	2º
TOTAL	10.610	31.830		

2.6.3 Parcelas uso Terciario

Parcelas de uso terciario: 20 parcelas distribuidas en cinco manzanas (T-1 a T-5), con una superficie total de 62.354 m² que supone el 10,96 % del sector.

Cuadro general de superficies

TERCIARIO					
PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Coeficiente	USO	FASE
T-1	46.056	64.478	1,40	Terciaria	1º
T-2	5.342	7.479	1,40	Terciaria	1º
T-3	3.351	4.691	1,40	Terciaria	1º
T-4	2.419	3.094	1,25	Terciaria	2º
T-5	5.186	15.558	3,00	Terciaria	2º
TOTAL	62.354	95.301			

Cuadros de superficies por Manzanas

TERCIARIO				
PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
T-1.1	2.077	2.908	Terciario	1º
T-1.2	2.533	3.546	Terciario	1º
T-1.3	4.600	6.440	Terciario	1º
T-1.4	4.605	6.447	Terciario	1º
T-1.5	4.600	6.440	Terciario	1º
T-1.6	4.600	6.440	Terciario	1º
T-1.7	4.600	6.440	Terciario	1º
T-1.8	4.600	6.440	Terciario	1º
T-1.9	4.712	6.597	Terciario	1º
T-1.10	4.424	6.194	Terciario	1º
T-1.11	4.705	6.587	Terciario	1º
TOTAL	46.056	64.478		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
T-2.1	1.403	1.964	Terciario	1º
T-2.2	1.191	1.667	Terciario	1º
T-2.3	1.848	2.587	Terciario	1º
T-2.4	900	1.260	Terciario	1º
TOTAL	5.342	7.479		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
T-3.1	1.552	2.173	Terciario	1º
T-3.2	800	1.120	Terciario	1º
T-3.3	999	1.399	Terciario	1º
TOTAL	3.351	4.691		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
T-4	2.419	3.094	Terciario	2º
TOTAL	2.419	3.094		

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	USO	FASE
T-5	5.186	15.558	Terciario	2º
TOTAL	5.186	15.558		

2.6.3.1 Parcelas uso dotacional y equipamiento

Las parcelas de uso dotacional suman una superficie de 309.799 m² lo que supone el 54,44 % del sector. El equipamiento público tiene una superficie de 32.410 m² lo que supone el 5,70 % de la superficie del plan. La red viaria del plan ocupa una superficie de 76.869 m², 13,51% de la superficie total del plan.

EQUIPAMIENTO PUBLICO					
PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Coeficiente	USO	FASE
EQ-1	23.359	65.405	2,80	Equipamiento	1º
EQ-2	9.051	28.090	3,00	Equipamiento	2º
TOTAL	32.410	93.495			

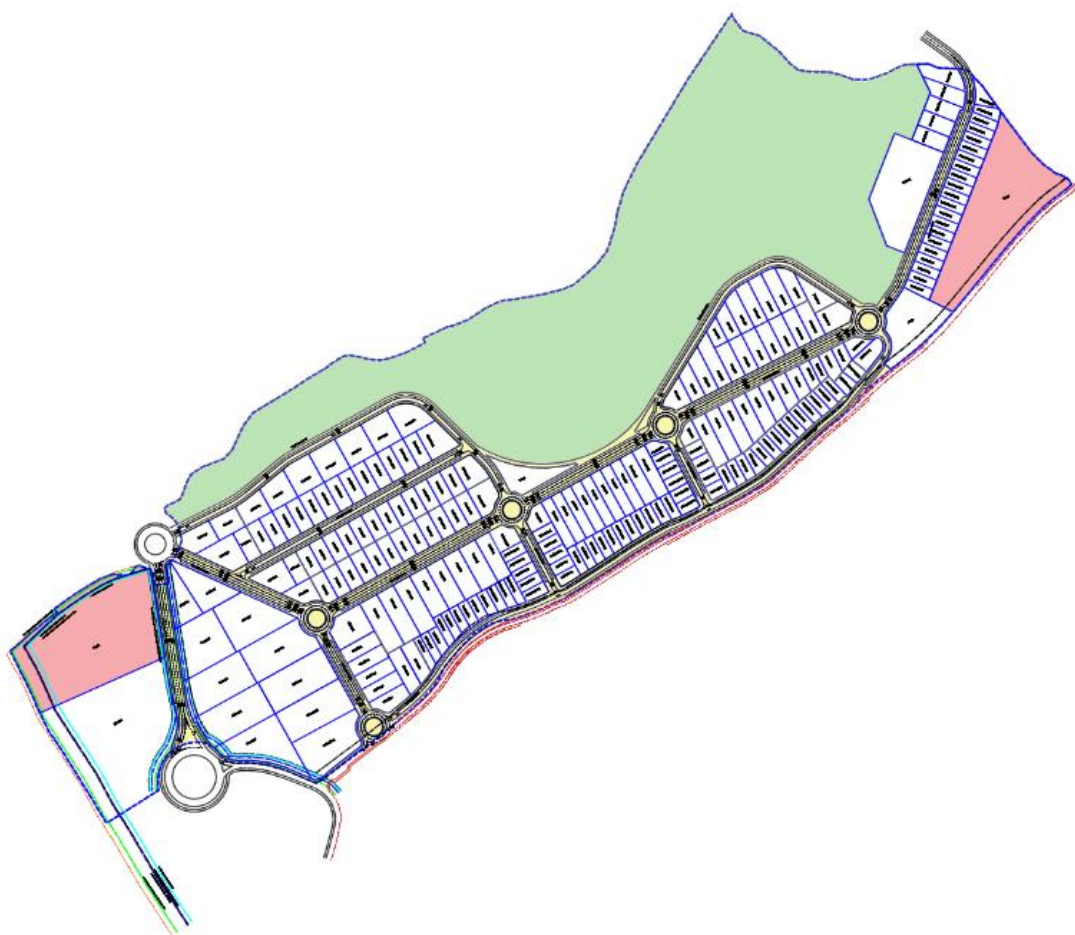
DOTACIONAL					
PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Coeficiente	USO	FASE
D-1	23.361			Dotacional	1º
D-2	18.547			Dotacional	2º
TOTAL	41.908				

Cuadro general del Sector

USOS	SUPERFICIE	% DEL SECTOR	PARCELAS	MANZANAS
INDUSTRIAL GENERAL	57.117	10,04%	54	5
INDUSTRIAL ESCAPARATE	67.730	11,90%	61	5
INDUSTRIAL TALLER	39.628	6,96%	80	4
TERCIARIO	62.354	10,96%	17	5
EQUIPAMIENTO	32.410	5,70%	2	2
TOTAL	259.239	45,56%	214	21

DOTACIONAL	41.908	7,36%	1	
RED VIARIA	76.869	13,51%		
ZONA VERDE	191.022	33,57%	1	
TOTAL	309.799	54,44%		
TOTAL	569.038	100	420	

USOS	SUPERFICIE	% DEL SECTOR
DOTACIONAL	41.908	7,36%
RED VIARIA	76.869	13,51%
ZONA VERDE	191.022	33,57%
TOTAL	309.799	54,44%



Ver plano de Ordenación: O-7 Parcelas de cesión obligatoria al ayuntamiento

2.7. Tipos de aprovechamiento de parcelas y su asignación

2.7.1 Aprovechamiento lucrativo privado

Serán parcelas con aprovechamiento lucrativo privado las de uso industrial y terciario, con lo que la edificabilidad total asignada a este tipo de aprovechamiento y con sus coeficientes de homogenización será:

	Edificabilidad	Coef. Homog.	Aprovechamiento
Industrial M Cerrada	383.126 m ²	0,47	179.371,93
Terciario	185.912 m ²	0,64	119.680,39
	569.038 m ²		299.052,32

Por otro lado, el Ayuntamiento ha expropiado 75.173 m² del Sistema General adscrito al sector, que representa un 11,10% del sector:

	Superficie	% Sector	UA
Expropiación del Ayto.	75.173 m ²	11%	33.204,43
Resto de propietarios	601.865 m ²	89%	265.847,89

Por tanto, el Ayuntamiento tendrá un aprovechamiento de:

- Por propiedad en el sector 33.204,43
- Por 10% de aprovechamiento medio 26.584,79
- **Total de aprovechamiento público 59.789,22 UA**

Por tanto, el aprovechamiento lucrativo privado es de:

- $299.052,32 - 59.789,22 = \mathbf{239.263,10 \text{ UA}}$

Estas parcelas serán asignadas en los diferentes propietarios del suelo originario del Sector, distribuyéndolas entre ellos en función del emplazamiento y superficie de cada uno de esos terrenos originarios. Dicho reparto se realizará mediante el proyecto de redistribución o cargas, derechos y deberes, o proyecto de reparcelación.

2.7.2 Aprovechamiento lucrativo público

Estas parcelas se corresponden con el diez por ciento (10%) del aprovechamiento lucrativo que deberá ser cedido al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, como Administración actuante, de acuerdo con lo establecido en la Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias; además de su porcentaje como titular de parte del Sistema General adscrito, con un aprovechamiento total como hemos visto antes de:

➤ **Total de aprovechamiento público 59.789,22 UA**

La asignación de parcelas al Ayuntamiento de Las Palmas de G.C., correspondiente a su 10% del aprovechamiento lucrativo del Sector, correspondiente a una edificabilidad de 92.876,81 m^{2e} de uso terciario, que coincide sensiblemente con los 93.568 m^{2e} del equipamiento público, aunque se realizará definitivamente en el proyecto de redistribución de cargas, derechos y deberes, o proyecto de reparcelación.

2.7.3 Cesión obligatoria a la Administración actuante

Junto con el aprovechamiento comentado en el apartado anterior, serán parcelas de cesión obligatoria al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, como administración actuante en el desarrollo del Sector, las demás fincas registrales del Plan Parcial que no cuentan con aprovechamiento lucrativo.

Parcelas Dotacionales:

DOTACIONAL					
PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Coeficiente	USO	FASE
D-1	23.361			Dotacional	1º
D-2	18.547			Dotacional	2º
TOTAL	41.908				

En general las parcelas son:

Parcelas de Cesión al ayuntamiento		
USOS	SUPERFICIE	% DEL SECTOR
DOTACIONALES	41.908	7,36
RED VIARIA	76.869	13,51
ZONA VERDE	191.022	33,57
TOTAL	309.799	54,44

Además de ellas, la unidad de actuación que engloba al Sector UZR-10 “Llano de Guinea”, recoge también el Sector SG-15 “La Mayordomía”, cuyos derechos urbanísticos deben ser tenidos en cuenta a favor de sus propietarios y que compensarán en el Sector UZR-10. Por ello, son también de cesión al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria la diferencia entre los 108.000 m² que conforman el Sector SG-15 y los 75.173 m² expropiados, o sea, 32.027 m² del resto del SG-15..

Esta última cesión ya fue realizada anticipadamente por los propietarios de los terrenos incluidos en este Sector y que deben ser compensados en el establecimiento del sistema privado UZR-10, tal y como dice el Art. 61 del Decreto 183/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión y Ejecución de Planeamiento de Canarias.

Igualmente, serán indemnizables las preexistencias de las fincas aportadas, como es el caso del SG-15, con arreglo a los criterios de la legislación general aplicable. Su importe se satisfará a los propietarios en el proyecto de reparcelación y serán objeto de compensación en la cuenta de liquidación provisional, conforme al Art. 34 del Decreto 183/2018.

2.8. Infraestructuras y redes de servicios establecidos

2.8.1 Red vial

2.8.1.1 *Conexión con la red general municipal*

Como hemos expuesto en el apartado 1.15 de la Memoria de Información, los terrenos que conforman el Sector UZR-10 cuentan en la actualidad con una gran conectividad vial, al verse atravesados o lindar con infraestructuras viales de interés municipal o insular.

La conectividad vial queda establecida por las siguientes infraestructuras:

- Autovía de circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, GC-3
 - Linda con los terrenos al suroeste del Sector, disponiendo un enlace completo con ramal de acceso directo a los terrenos del Plan Parcial.
 - Desde esta autovía, se conecta el Sector directamente con distintos núcleos urbanos de Las Palmas de Gran Canaria, así como con el núcleo de Arucas casco y algunos de los núcleos urbanos de este municipio.

Sirve también de conexión con la autovía del sur, GC-3, sin necesidad de adentrarse en núcleos urbanos.

Servirá, además, para conectar con la autovía del norte, GC-2, sin necesidad tampoco de adentrarse en núcleos urbanos.

 - Dadas sus características, no se hace preciso la ejecución de ninguna obra de mejora o ampliación, ni en el tronco de la autovía, ni en el enlace, ni en el ramal de salida hasta los terrenos de nuestro Plan Parcial.
- Carretera Almatriche – Arucas – Firgas, GC-300
 - Atraviesa transversalmente el Sector, al suroeste del mismo.
 - A través de esta carretera, se conecta directamente el Sector con los núcleos urbanos de Almatriche, Tamaraceite, Polígono Industrial La Cazuela, Tenoya, Arucas y Firgas, así como con otros núcleos urbanos de estos dos últimos municipios.
 - En el tramo que atraviesa nuestro Sector, se potencia su sección, ampliándola a dos carriles por sentido entre las dos rotondas existente.

Se complementa el tramo que atraviesa el Sector, con la ejecución de aceras y la instalación de alumbrado público.

- Carretera Costa Ayala – Los Giles, antigua carretera GC-201
 - Linda con el Sector UZR-10 longitudinalmente, al sureste del mismo, contando con acceso directo al Sector en dos puntos del tramo, ejecutando una vía de servicio paralela a la misma.
 - Esta carretera conecta el Sector con el núcleo urbano de Los Giles, al que atraviesa hasta llegar al de Costa Ayala, donde conecta con la autovía del norte, GC-2.
 - El tramo de esta carretera lindante con el Sector UZR-10, se mantiene con un carril por sentido, potenciándose en su trazado en planta y alzado, con la eliminación del tramo con fuerte pendiente y curvas cerradas, y su sustitución por un tramo de mejores características para el tráfico rodado.
- Carretera local de acceso a Cuevas Blancas
 - Atraviesa transversalmente el Sector, al nordeste del mismo.
 - A través de esta carretera, se conecta directamente el Sector con el núcleo urbano de Cuevas Blancas.
 - En el tramo que atraviesa nuestro Sector, mejora la vía en su trazado en planta y alzado, manteniéndose en un carril por sentido, complementándose con la ejecución de aceras y la instalación de alumbrado público.
- Carretera local de conexión con Las Mesas
 - La conexión del Sector UZR-10 con el núcleo urbano de Las Mesas, se realiza a través del ramal de acceso a la urbanización desde la autovía GC-3, y la conexión desde este enlace el vial de acceso a Las Mesas.
 - No se realizará ninguna actuación en estos viales.

La presencia de todas estas infraestructuras, con capacidad suficiente como para absorber el tráfico generado por nuestro Plan Parcial, no hace necesario la creación de nuevos viales de conexión a las redes viales municipales o insulares, más allá de las mejoras comentadas en los puntos anteriores.

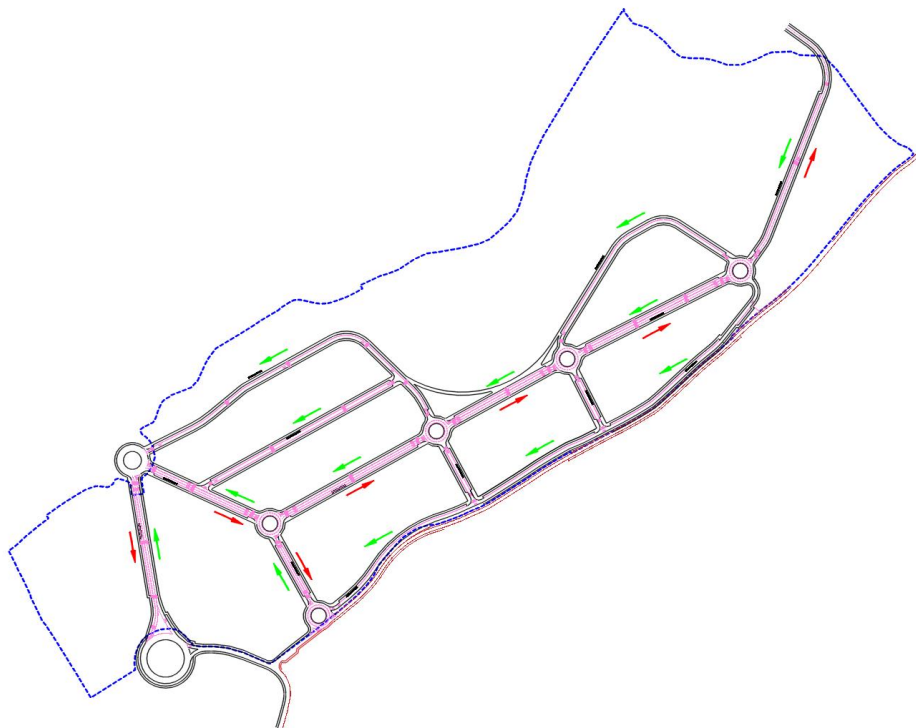
2.8.1.2 Red de circulación interior

Distribución en planta de la red vial interior

El sistema viario del plan se compone por 9 viales de secciones variable y 7 rotondas de las cuales 2 son existentes (R-1 y R-2) y cinco nuevas dentro del plan. Los viales se han nominado en los planos con las letras "A" hasta la letra "J".

La circulación principal se desarrolla partiendo de la rotonda existente de la autovía de circunvalación GC-3, el carril de acceso desde este enlace a la rotonda de conexión con la carretera GC-300, ya en los terrenos del Sector UZR-10, un tramo de la carretera GC-300 se encuentra dentro del Sector.

Dada la configuración del Sector, sensiblemente rectangular, la circulación y distribución del tráfico se ha diseñado según un eje central principal longitudinal, de dirección suroeste - noreste, articulado mediante cuatro rotondas, que distribuye el tráfico a viales unidireccionales perimetrales que garantizan un flujo continuo de tráfico pesado.



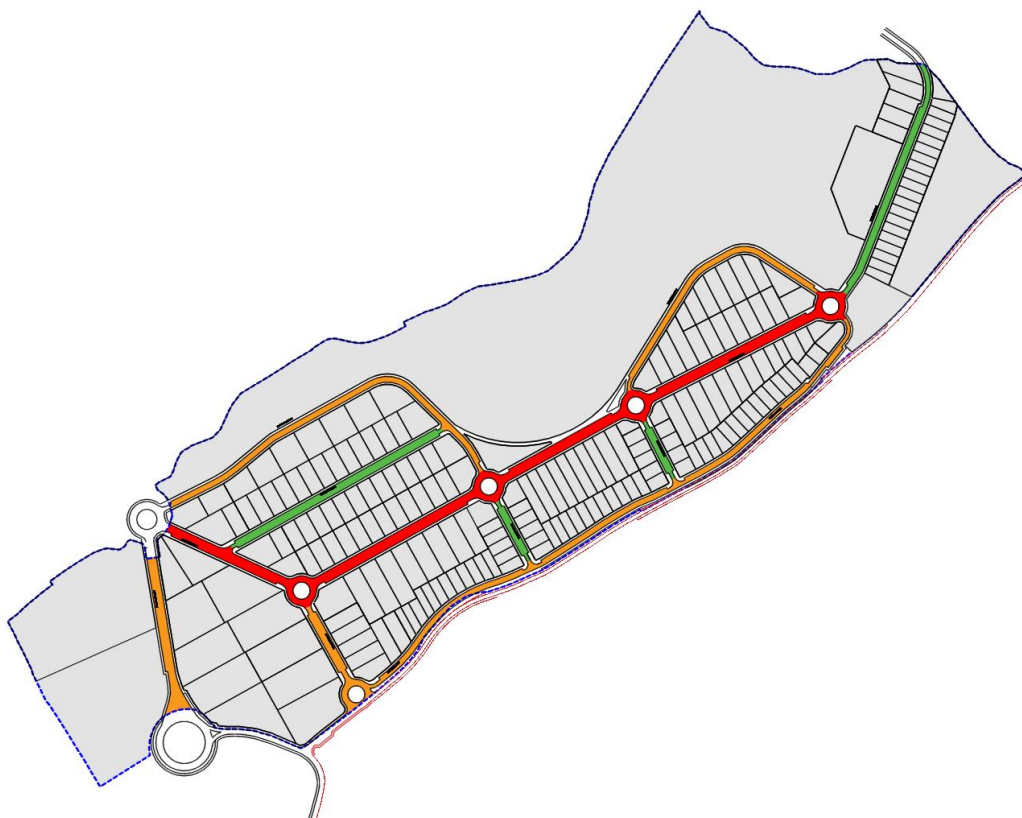
Como podemos apreciar, la planta de las calles son rectas, típicas de los polígonos industriales, a excepción de los viales perimetrales C y H que se adapta a la orografía del terreno. Los cruces y glorietas se han tratado con el radio suficiente para la cómoda maniobra de vehículos pesados.

Al tratarse de un polígono industrial, con usos también terciario y comercial, con elevado número de vehículos pesados, se ha buscado minimizar la incidencia del tráfico de este Sector, con el tráfico urbano del resto del municipio. Por ello, el acceso principal al Sector se realizará desde la circunvalación GC-3, en su enlace de Las Mesas, a través del ramal que conecta esta autovía con la rotonda existente de la carretera GC-300.

Desde esta rotonda, hemos dispuesto la avenida principal longitudinal, por el centro de la urbanización, de mayor capacidad, con dos carriles de entrada y un carril de salida, que junto a los viales paralelos al principal, también con dirección de salida, conforman un recorrido circular ordenado dentro del polígono.

Hemos dispuesto dos viales perimetrales, con sentido de tráfico único hacia la salida de la urbanización; Vial sur, se inicia en la última rotonda del vial central principal y discurre paralelo a la calle de acceso a los Giles, aunque a cota inferior, hasta rotonda de urbanización que conecta con la GC-210. Vial - H norte, parte de la última rotonda, con trazado adaptado a la orografía del terreno. Vial – C norte, parte de la rotonda central de la vía principal hasta rotonda de entrada existente, con trazado en planta adaptado a la orografía del terreno.

Jerarquía de la Red viaria.

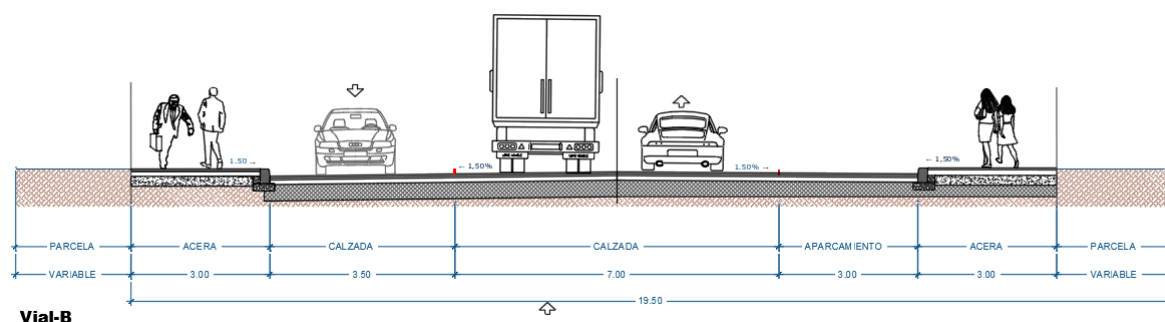
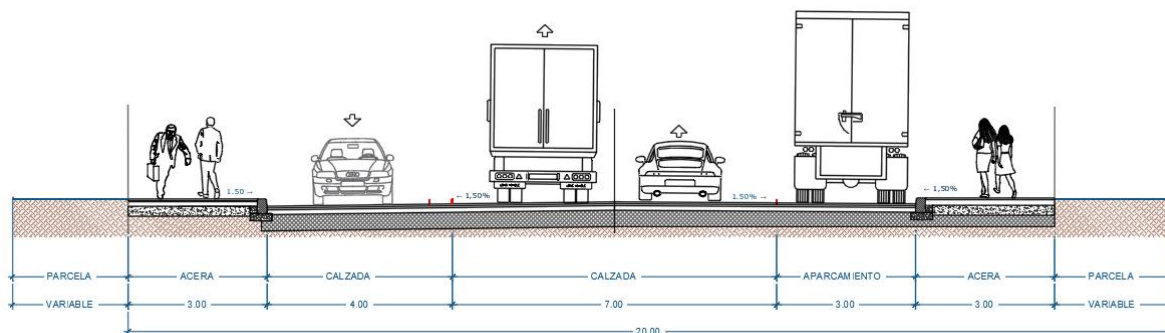


- Secciones de los viales

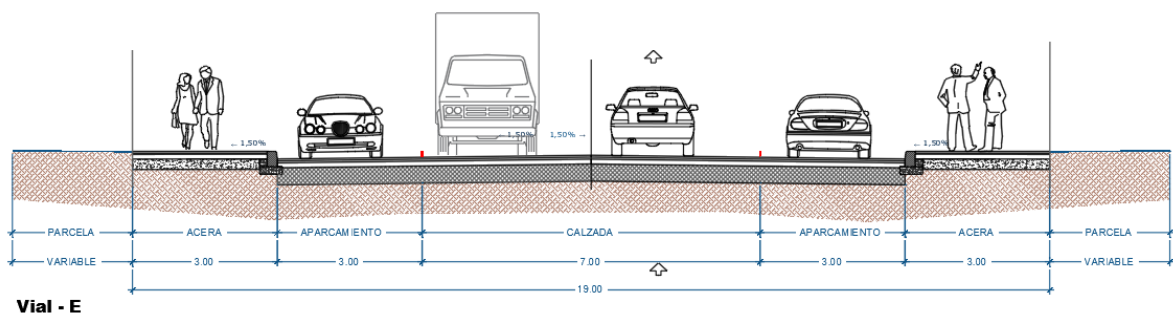
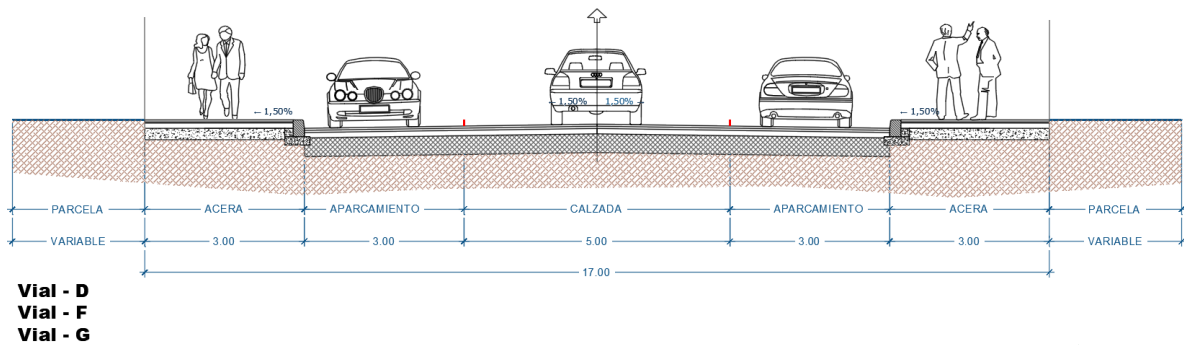
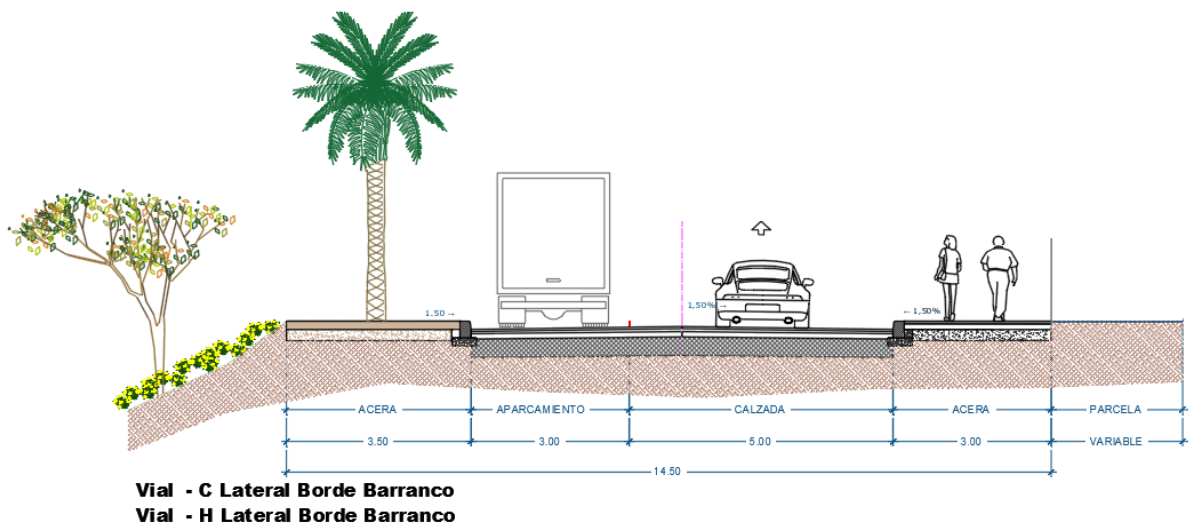
Para los distintos viales que conforman la red, se han dispuesto las siguientes secciones transversales:

	Sección total	Carriles	Aparcamientos	Aceras
Vial A	20,00 m	2 x 3,50 m 1x 4,00 m	1 x 3,00 m	2x 3,00 m
B (GC-300) (longitudinal principal)	19,50 m	2+1 x 3,50 m	1 x 3,00 m	2x 3,00 m
Vial C y H lateral Borde Bco.	14,50 m	1 x 5,00 m	1 x 3,00 m	1 x 3,00 m 1 x 3,50 m
Vial D, F y G	17,00 m	1 x 5,00 m	2 x 3,00 m	2 x 3,00 m
Vial -I Borde de carretera los Giles	11,00 m	1 x 5,00 m	1 x 3,00 m	1 x 3,00 m
Vial E	19,00 m	1+1 x 3,50 m	2 x 3,00 m	2 x 3,00 m
Vial J Cuevas Blancas	16,00 m	1+1 x 3,50 m	1 x 3,00 m	2 x 3,00 m

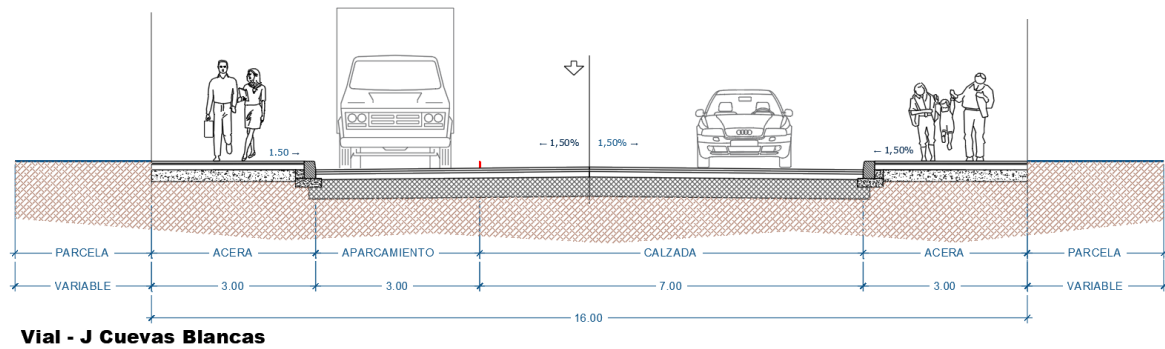
Secciones tipo:



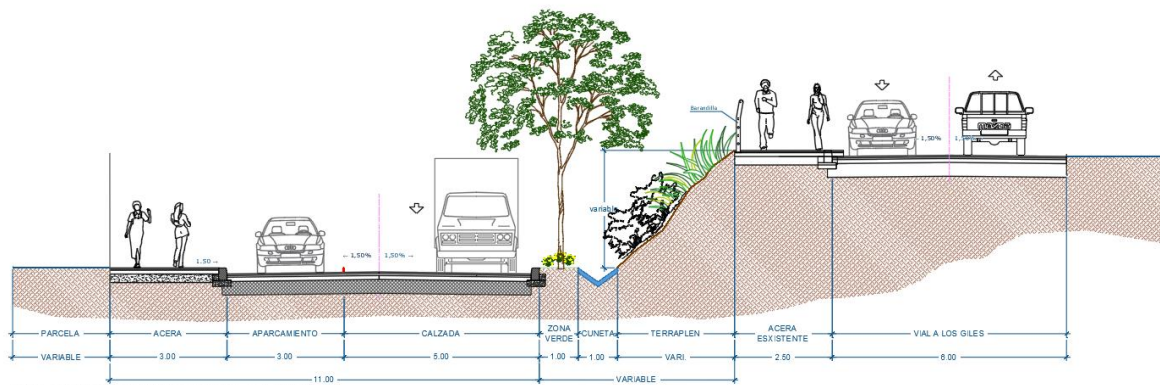
PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LO LLANO DE GUINEA



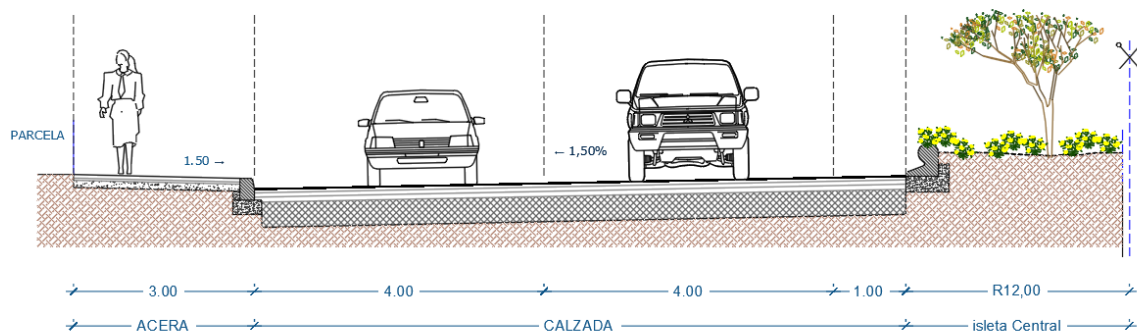
PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LO LLANO DE GUINEA



Vial - J Cuevas Blancas



Vial- I Lateral Borde Carretera Los Giles



SECCIÓN TIPO ROTONDAS

- Perfil longitudinal de viales

No superaran la pendiente máxima del 6% en la red vial de la urbanización, de manera que los mismos y sus aceras puedan ser recorridos accesibles, en la forma que para ellos establece la vigente legislación de accesibilidad.

Para las personas de baja movilidad, no implicará que no exista accesibilidad para estas personas a las distintas parcelas e instalaciones del Sector, pues nos encontramos con que:

- Se trata de un Sector de uso industrial, no destinado a residencia, turismo o pequeño comercio. En este tipo de urbanizaciones, no es normal el tránsito de personas por las aceras de los viales, ni como actividad de ocio, ni para desplazamiento de una instalación a otra. A ello se suma el hecho de la frecuente presencia de camiones de gran porte, circulando y maniobrando, que hacen menos apetecible aún la circulación peatonal por la urbanización.
- Todas las parcelas cuentan con acceso rodado para vehículos, desde cualquier punto de la red vial insular, hasta la propia parcela.
- Todas las parcelas deberán contar con al menos 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m² construidos o fracción, lo que representa al menos 5 plazas para las parcelas más pequeñas del Sector. Las personas de baja movilidad que desean acceder a alguna de las instalaciones de estas parcelas, podrán disponer de estas plazas en la propia instalación.

- Aparcamientos

Con la configuración anteriormente descrita, se han dispuesto inicialmente un total de 788 plazas de aparcamiento en línea, en el conjunto de la red vial proyectada en la urbanización.

Este número de aparcamientos en viales, se verá reducido por las entradas y salidas hacia los aparcamientos que según la normativa municipal y lo establecido en el presente Plan Parcial, se deberán disponer en el interior de las parcelas.

De esta manera, considerando que las entradas y/o salidas al interior de parcelas eliminarán una plaza de aparcamiento en el vial público, y que cada parcela de uso terciario contará con dos entradas/salidas y cada parcela con otro uso contará con una entrada/salida y, el número de plazas máximo que se eliminarán en vial público por este concepto será:

- | | |
|---|------------|
| - 20 parcelas de uso terciario x 2 plazas eliminadas: | 40 plazas |
| - 200 parcelas de otros usos x 1 plaza eliminada: | 200 plazas |
| - Suman: | 548 plazas |

Este número de plazas eliminadas podría ser menor si se realizan agrupaciones de parcelas para un edificio único.

Por el contrario, podrían aumentar si en un futuro el Ayuntamiento dispusiera paradas para guaguas y/o taxis.

Las plazas dispuestas en viales públicos, se complementarán con las que deberán disponerse en el interior de las parcelas, a razón de al menos una plaza por cada 100 m² construidos o fracción.

2.8.2 Redes de abastecimiento de agua potable, contraincendios y riego

Para el diseño de las redes de abastecimiento de agua potable, hidrantes contraincendios y riego, nos atendremos a lo dispuesto en el Plan General Municipal de Las Palmas de Gran Canaria, así como a la propia de la Empresa Mixta de Aguas de Las Palmas (Emalsa) como compañía suministradora.

2.8.2.1 *Conexión con la red general municipal*

El llenado del depósito regulador de la urbanización se realizará mediante la conexión a la tubería de la red municipal más cercana.

2.8.2.2 *Red de abastecimiento de agua y contraincendios*

Se ha previsto una red mallada para el abastecimiento de agua potable. La alimentación de la red se realiza mediante un depósito general de abastecimiento y regulación, situado en la parcela glorieta más cercana a Los Giles, en el punto más alto del Sector. Con esta ubicación se obtiene la cota suficiente para conseguir la debida presión de suministro en la mayor parte de los terrenos de la urbanización, debiendo contar con una estación de bombeo para alimentación al resto de la urbanización, o buscar un emplazamiento alternativo fuera del Sector, o alimentar la urbanización desde otro depósito de la red municipal, que ya exista.

El esquema de la red se encuentra definido en el plano In-5 de infraestructura dentro del documento B-2 del presente Plan Parcial, partiendo de un depósito en la parte más alta del Sector.

La red contraincendios se conectará a la red de abastecimiento con un caudal mínimo de 1.000 l/min (16,66 l/sg) por hidrante, considerando para el cálculo un funcionamiento simultáneo en dos de ellos.

Para el dimensionamiento de la red de abastecimiento de agua potable, no existe disposiciones local, autonómica o nacional, relativa a caudales o dotaciones de agua

potable para urbanizaciones industriales. Tan solo, el Anexo 3 de la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de 24 de septiembre de 1992, por la que se aprueban las “Instrucciones y Recomendaciones Técnicas Complementarias para la Elaboración de los Planes Hidrológicos de Cuencas Internocomunitarias” (B.O.E. nº 249, de 16 de octubre de 1992), establece que en nuevas urbanizaciones industriales se dispondrá una dotación anual de 4.000 m³/ha.

Aplicando esta dotación anual, que equivale a 0,126 l/sg-ha, al aplicarla a la superficie de nuestra urbanización, se obtiene un consumo de 481 m³/día.

Para el cálculo y la definición de la red se tendrán en cuenta los siguientes condicionantes:

- Se considerará un consumo total previsto de 500 m³/día.
- En cuanto al dimensionamiento hidráulico se tendrán en cuenta los caudales necesarios en los distintos nudos obtenidos a partir de la distribución de los diferentes usos.
- Se adoptará para el cálculo una caudal punta de 2,4 veces el caudal medio, comprobándose las presiones y velocidades en todos los tramos, para las condiciones normales de funcionamiento.
- Deberá definirse la disposición de todas las piezas especiales de la red, justificándose su misión en el conjunto, teniendo en cuenta las exigencias funcionales de la explotación y la seguridad del servicio.
- Cada pieza o conjunto de piezas especiales deberá alojarse en una arqueta, con dimensiones que permitan el acceso y maniobra de los distintos elementos.
- Las tuberías de conducciones forzadas se dimensionarán de acuerdo con el “Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Tuberías de Abastecimiento de Agua”, teniendo en cuenta todas las cargas, tanto internas como externas, que actúen sobre la tubería de servicio.

En el plano In-5 Red de abastecimiento y contra incendio del Documento B-2 / Planos de Ordenación / Infraestructura del presente Proyecto, presentamos el esquema propuesto para la red de riego.

2.8.2.3 *Depósito regulador*

Para permitir la regulación de los consumos y aportaciones, así como proporcionar un período de garantía de abastecimiento a la urbanización en caso de fallo en el suministro

de la red general se situará un depósito regulador en cabecera de la misma, proporcionando además la presión necesaria para el suministro.

Teniendo en cuenta el volumen diario calculado anteriormente, el volumen del depósito será:

$$481 \text{ m}^3 \times 2 \text{ días} = 962 \text{ m}^3$$

Este volumen se puede almacenar en un depósito rectangular, cubierto, dividido en dos cámaras, de 17,00 x 10,00 x 5,70 m, más 1,00 m de altura para cámara de aire y forjado de cubierta.

Fijado el volumen a almacenar y el respectivo emplazamiento, se procederá a dimensionar el depósito de acuerdo con criterios que establezcan la máxima funcionalidad del conjunto. El dimensionamiento ha de ser tal que la reserva sea mínima de dos días. Además, se debe realizar con objeto de asegurar una óptima y funcional explotación, un estudio justificativo especialmente en lo que se refiere a:

- Número de compartimentos e interconexión entre ellos.
- Situación o diseño de cámara o cámaras de válvulas, señalándose tuberías de llegada, toma, desagüe y vertido.
- Galería de vigilancia y drenaje.
- Ventilación.
- Aislamiento térmico.
- Estanqueidad.
- Protección frente a contaminaciones.

A la salida del depósito deberán disponerse medidores que permitan conocer el caudal vertido.

El dimensionamiento estructural de los depósitos se realizará teniendo en cuenta las siguientes solicitudes:

- Las cargas permanentes: peso propio y cargas muertas.
- Sobrecargas: de construcción, explotación y climáticas.
- Acciones indirectas: reológicas, térmicas y sísmicas, en su caso.

La metodología de cálculo de secciones se hará siguiendo las normas vigentes, según el tipo de material que se trate; a este respecto se tendrá muy en cuenta la comprobación a fisuración, con el fin de conseguir una correcta estanqueidad.

Será preceptivo el cálculo de las cimentaciones, para lo cual se deberá tener un adecuado conocimiento de las características del terreno, teniendo en cuenta posibles fugas y su repercusión, nivel freático, etc.

El emplazamiento de este depósito será establecido de acuerdo con la Unidad Técnica del Agua del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y Emalsa, como empresa

concesionaria del servicio municipal. Toda vez que la orografía del terreno del Sector no permite un emplazamiento que suministre por gravedad a una parte importante de la urbanización, agua con la presión debida, el emplazamiento del depósito podrá estar dentro del propio Sector, o fuera de él.

2.8.2.4 *Red de riego*

A pesar que en la actualidad no existe una red municipal de aguas depuradas, y en previsión de su futura implantación, se ha diseñado una red separada de la de abastecimiento, en paralelo con ella y que será la encargada de distribuir agua no potable pero adecuada para el riego de jardines y zonas verdes, así como para la limpieza de calles.

Por lo tanto, se conectará la red de riego provisionalmente a la red de agua potable de la propia urbanización, realizando el enganche en la cabecera de la urbanización.

La red se diseñará únicamente para el suministro a las zonas verdes y jardines, y no para los de las zonas privadas, ya que la vigente normativa sanitaria prohíbe expresamente el uso de agua depurada para el riego en parcelas privadas.

La red será del tipo ramificada distribuyéndose por los viales de la urbanización, colocándose además bocas de riego a la distancia necesaria para el riego del césped de los parterres y de las isletas centrales de las rotondas. La presión mínima en las bocas de riego será de 30 m.c.a. y se establece una dotación para el riego de 5 l/m²/día.

En el plano In-6 Red de riego del Documento B-2 / Planos de Ordenación / Infraestructura del presente Proyecto, presentamos el esquema propuesto para la red de riego.

2.8.3 Redes de saneamiento y drenaje

Se ha planteado un sistema de alcantarillado de tipo separativo, estableciendo redes independientes tanto para aguas fecales como para aguas pluviales. Las ventajas de este sistema son varias, entre ellas la inexistencia de contaminación en la red pluvial, lo que permite evacuar las aguas directamente al cauce público de los Gatos, incluido dentro del propio Sector UZR-10.

Además, se produce una mejora en las condiciones de depuración, ya que al llegar las aguas negras siempre con el mismo nivel de depuración los vertidos se pueden llevar directamente a la depuradora.

2.8.3.1 *Red de aguas fecales*

El esquema de la red de saneamiento de aguas fecales figura en el plano In-7 Red de saneamiento dentro del documento de ordenación B-2 / Planos de ordenación / Infraestructura del presente Plan Parcial.

La red ramificada discurrirá por los viales de la urbanización. Debido a la extensión y orografía de la zona, se hace necesario tener varios puntos bajos a los cuales llegue el agua por gravedad, y desde los cuales se bombearán hasta una estación depuradora.

Para el dimensionamiento y cálculo de la red se tomarán los mismos valores de caudales que para la red de distribución de agua potable. El trazado discurrirá por la calzada de los viales, colocándose pozos de registro en todos los cambios de dirección sin superar los 50 m de separación entre pozos consecutivos.

La conexión de las parcelas a la red de saneamiento se realiza mediante arquetas de acometida situadas a la salida de las parcelas, que se conectarán siempre a pozos de registro mediante un colector de 250 mm. de diámetro.

La separación mínima a la tubería de abastecimiento de agua será de 1.50 m en horizontal, quedando siempre por debajo de ésta y a una distancia mínima de la superficie del pavimento de 1.50 m desde la generatriz inferior del tubo. Con esto se pretende evitar todo riesgo de contaminación de las aguas de abastecimiento.

Para el dimensionamiento de los conductos se tendrán en cuenta las características de la explotación y del funcionamiento hidráulico y resistente. No se admitirán diámetros inferiores a 300 mm, ni tampoco la puesta en carga de los colectores, por lo que se debe proyectar para que el funcionamiento sea en régimen de lámina libre.

Las velocidades en cada tramo estarán comprendidas entre 0.5 y 3.0 m/s, con lo que se evitan posibles sedimentaciones y erosiones en la conducción respectivamente.

En el dimensionamiento estático-resistente se deberá tener en cuenta el comportamiento de las secciones para las solicitaciones de sobrecarga de tráfico y subpresiones, así como las tensiones soportadas y deformaciones admisibles del material.

En el plano In-7 Red de saneamiento B-2 / Planos de Ordenación / Infraestructura del presente Proyecto, presentamos el esquema propuesto para la red de riego.

2.8.3.2 *Red aguas pluviales*

El esquema de la red de pluviales se encuentra en el plano de ordenación In-8 Red de pluviales del Documento de Ordenación B-2 / Planos de infraestructura del presente Plan Parcial.

La red discurrirá por el centro de los viales, situándose paralela a la red de saneamiento de aguas negras, desaguando por varios puntos al barranco de los Gatos, incluido dentro del propio Sector UZR-10, bordeando la urbanización.

Para el cálculo de los caudales se recurrirá a los datos hidrológicos de precipitación de la zona, de los que se extrae un valor de precipitación máxima en 24 horas para un período de retorno determinado. Aplicando esta intensidad a un área de aportación definida con un coeficiente de escorrentía adecuado se obtendrá el caudal de escorrentía con el que dimensionar los colectores de la red de pluviales.

El agua que discurre por los viales verterá a unas rejillas normalizadas, las cuales acometerán directamente al pozo de registro.

En lo que se refiere al dimensionamiento estático-resistente de los conductos, así como al rango de velocidades admisibles, y al régimen hidráulico de lámina libre para el cual se deben de proyectar los conductos, la red de pluviales tiene las mismas características que la red de saneamiento de aguas fecales descrita en el apartado anterior.

2.8.4 Redes de suministro eléctrico

2.8.4.1 *Subestación eléctrica*

De acuerdo con lo establecido en la ficha del Sector UZR-10, en el mismo se dispondrá una parcela de patrimonio público, destinada al emplazamiento de una subestación eléctrica.

La ejecución de la subestación no será por cuenta del urbanizador, por lo que no deberá recogerse en el presente Plan Parcial más que la reserva de suelo destinado a este fin. En el posterior Proyecto de Urbanización, que desarrolle el Sector, no será necesario incluir las obras de esta subestación, ni las infraestructuras de enlace de esta subestación con el resto de infraestructuras, ya que las mismas deberán ser recogidas en proyectos independientes a realizar por la empresa titular de la red eléctrica de transporte y/o distribución eléctrica.

No entrando en más consideraciones la ficha del Plan General, y viendo que subestaciones similares, como la de Barranco Seco, dispone de una superficie de unos 625 m², en el presente Plan Parcial hemos destinado al emplazamiento de subestación

eléctrica, una parcela de 760 m², ubicada en vial de conexión hacia el barrio de Cuevas Blancas.

2.8.4.2 *Red eléctrica de media tensión*

Dado el emplazamiento de una nueva subestación eléctrica en el interior del ámbito del propio Sector UZR-10, en la planificación del presente Plan Parcial, consideraremos en ella el punto de acometida eléctrica de la urbanización con la red general insular. No se adjunta autorización de punto de enganche por la compañía suministradora Endesa – Unelco, de autorización de punto de enganche para la urbanización, toda vez que, al no estar aún ejecutadas esta infraestructura, no es posible el otorgamiento de punto de enganche en ella.

A partir de esta subestación eléctrica, se ha dispuesto una red de media tensión, interior a la urbanización, mediante tres anillos independientes, de forma que uno sirve a la zona de terciario-comercial y los otros dos a la zona industrial. Estos anillos se realizarán bajo acera, con cable subterráneo unipolar con sección de 3x(1x240) mm², mediante conductor de aluminio, de la serie 12/20 Kv.

En cada anillo se dispondrán las estaciones transformadoras necesarias según determine los cálculos del proyecto eléctrico. La conducción es subterránea mediante conductor unipolar de 150 mm² con aislamiento en seco.

En el caso en que se realizara el desarrollo urbanístico del Sector, sin que se hubiera ejecutado por la compañía suministradora la subestación eléctrica del Sector, sería preciso realizar la alimentación eléctrica a la red interior del Sector, desde la Subestación más cercana, situada a unos 4.000 m al sur de la urbanización, mediante cable subterráneo unipolar 3x(1x240) mm² con conductor de aluminio, de la serie 12/20 Kv. Desde este cable principal, partirían los tres circuitos interiores, con cable de 3x(1x150) mm² mencionados anteriormente.

Esta línea finaliza en la Subestación principal que se construirá en el interior de Sector, y seguirá el esquema indicado en el plano In-10 Red de media Tensión del Documento B-2 Planos de Ordenación/ Infraestructura del presente Proyecto.

2.8.4.3 *Estaciones transformadoras*

Como se indicó anteriormente, se ejecutarán las estaciones transformadoras que determine el cálculo del proyecto industrial en la urbanización.

- Estación transformadora prefabricada subterránea con un transformador de 630 KVA y con tres celdas, dos celdas de línea para la entrada y la salida y una restante de protección al transformador.

Todas las estaciones se encuentran situadas en el centro de las glorietas y en espacios libres.

2.8.4.4 *Red eléctrica de baja tensión*

Desde los cuadros de Baja Tensión de cada Estación Transformadora saldrán líneas repartidoras mediante conductores unipolares de aluminio de 0.6/1Kv de tensión nominal y con las secciones resultantes de los cálculos del proyecto de urbanización. Estas líneas irán entubadas mediante tubos de PVC de 160 mm de diámetro con arquetas cada 25 metros. Estos tubos irán enterrados a una profundidad de 60 cm.

En el plano In-11 Red de baja tensión del Documento B-2 Planos de Ordenación/Infraestructura del presente Proyecto, presentamos el esquema propuesto para el diseño de la red de baja tensión de la urbanización.

2.8.4.5 *Red de alumbrado público*

Para el cálculo de la red de alumbrado público se seguirán las directrices indicadas en la NTE de alumbrado exterior (IEE) y la Instrucción IEB del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión. Se fijarán además los criterios a adoptar sobre las fuentes de luz, niveles de iluminancia y características geométricas de la instalación.

En el plano de ordenación 2.10 se establece un esquema de la instalación de alumbrado público con la disposición de luminarias adoptada.

Desde el cuadro general de protección y distribución en Baja Tensión de las Estaciones Transformadoras, se alimentarán los cuadros generales de protección y mando del alumbrado público, que irán situados junto a ellas. De dichos cuadros partirán los diferentes circuitos de alumbrado por cable unipolar de aluminio 0.6/1 kV alimentando cada receptor con fase y neutro teniendo en cuenta que el reparto de cargas por fases sea equilibrado.

El cuadro general de mando y protección llevará un contactor para la apertura y cierre, y una célula fotoeléctrica que realizará el encendido y apagado automáticamente. También llevarán un equipo de medida para contabilizar la energía eléctrica consumida.

Los armarios irán conectados a tierra mediante cable de cobre desnudo de 35 mm² y pica de acero cobreado de diámetro 21 mm y 2 m. de longitud. Irán anclados con pernos metálicos a una base de obra de fábrica de bloque de hormigón vibrado unida interiormente a una arqueta, de tal forma que puedan pasar los cables sin dificultad alguna.

La red de distribución de alumbrado público será subterránea estando los conductores protegidos bajo tubos de PVC de diámetro 110 mm. colocados en zanjas bajo acera.

La profundidad del tubo será tal que la distancia de su generatriz superior a la acera sea, al menos de 40 cm. En los cruces de calzada los tubos se dispondrán en el interior de prisma de hormigón en masa HM-20 y la profundidad será de 60 cm. como mínimo, dejándose dos tubos más vacíos, para posibles ampliaciones.

Para cada tipo de vial se elegirá una disposición de luminarias unilateral, al tresbolillo o pareada. Las separaciones oscilan entre 34 y 40 metros.

Los báculos y columnas deberán ser de material resistente a las acciones de la intemperie. Tendrán una altura de 10 y 15 metros y deberán poseer una abertura de acceso que permita la manipulación de sus elementos de protección y maniobra, por lo menos a 0.3 m del suelo, dotada de una puerta o trampilla. Se anclarán mediante pernios de acero a bases de hormigón en masa HM-20. Junto a cada base se colocará una arqueta de obra de fábrica, realizada con bloque de hormigón vibrado y con tapa y marco de fundición. Dispondrán de puesta a tierra, bien mediante una red de cable de cobre desnudo con picas de tierra, o bien mediante picas individuales en cada una de las farolas.

Las luminarias serán de bajo consumo, debiendo cumplir lo dispuesto en la vigente normativa de eficiencia energética.

En el plano In-12 Red de alumbrado público B-2 / Planos de Ordenación / Infraestructura del presente Proyecto, presentamos el esquema propuesto para la red de riego.

2.8.5 Red de telecomunicaciones

La urbanización se dotará de servicio de telefonía y telecomunicaciones mediante la conexión con la red general de la compañía de telefonía y telecomunicaciones con que se contrate para el suministro por los usuarios de la urbanización

En el diseño de la red se seguirán las directrices marcadas en el Reglamento de Infraestructuras Comunes de Telecomunicaciones, aprobado en el Real Decreto 279/1999 de 22 de febrero, así como la norma NP-PI-001 “Redes Telefónicas en Urbanizaciones y Polígonos Industriales”.

La red de alimentación está compuesta por cables multipares que llegan a la urbanización desde la red general, mediante instalación en líneas de postes o en canalización subterránea, así como por los cables de entrada a los puntos de interconexión.

La red de distribución es la red interior de la urbanización, que parte de los puntos de interconexión y está formada por cables multipares y por los elementos de distribución (armarios y regletas de conexión). Los cables se ubicarán en los tubos de canalización 4 tubos de PVC Ø110 mm para la línea distribuidora general y 2 tubos de PVC Ø110 mm

para las ramificaciones de la canalización principal. Ambas líneas, principal y ramificaciones, se completarán con el tendido de un tritubo de PVC de $\varnothing$ 63 mm. Estos conductos irán embutidos en dado de hormigón.

La denominada red de dispersión estará formada por el conjunto de pares individuales (cables de acometida) que parten de las regletas de los armarios de distribución e instalados en conductos subterráneos (2 PVC $\varnothing$ 63 mm) terminan en las diferentes parcelas o teléfonos públicos.

Se colocarán arquetas en los puntos necesarios, una arqueta tipo D en los puntos de interconexión, arquetas tipo H en los cambios de dirección superiores a 90º (para ángulos inferiores se utilizarán codos de PVC) y cada 100 m de longitud, y arquetas tipo M en la entrada de cada parcela, ejecutadas según normativa de la Compañía Telefónica de España.

La red de la urbanización recogerá sólo la infraestructura de obra civil, mientras que el cableado será colocado en su día por cada una de las compañías que deseen dar el servicio de telefonía y telecomunicaciones a todas o a parte de la urbanización.

En el plano de ordenación In-9 Red de Telecomunicaciones del Documento B-2/ Planos de Ordenación / Infraestructura, mostramos el esquema propuesto para la red de telecomunicaciones.

3.1. Cumplimientos de las obligaciones inherentes al sector

3.1.1 Condicionantes del Plan General

Los condicionantes establecidos por el Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria para la redacción del Plan Parcial “Llano de Guinea” se encuentran recogidos en la ficha correspondiente con referencia UZR-10 y descritos en la presente Memoria en el apartado 2.1. Criterios establecidos por el Plan General.

Condicionantes del Plan General	En el presente Plan Parcial	Cumplimiento
Edificabilidad bruta máxima de 1 m ² /m ² 569.038 m ²	569.038 m ²	Cumple
Altura máxima de la edificación 3 plantas	3 plantas	Cumple
Usos cualificados industrial y terciario	Usos cualificados industrial y terciario	Cumple
Sistema de ejecución privado	Privado	Cumple
El barranco de Los Gatos se adecuará como espacio libre de edificación	El barranco de Los Gatos se adecúa como espacio libre de edificación	Cumple
Se establecerá uso dotacional, entre la circunvalación y la carretera GC-300	Establecido uso dotacional en esta zona del Plan Parcial	Cumple
Se preservarán la fila de palmeras existentes entre la circunvalación GC-3 y la carretera GC-300	En la ordenanza de estas parcelas se impone la obligación de su preservación	Cumple
Se establecerá uso dotacional local junto al núcleo urbano de Los Giles	Establecido uso dotacional en esta zona del Plan Parcial	Cumple
El uso terciario será de la clase comercial, en sus categorías de pequeño comercio y local comercial, clase de oficinas y clase terciario recreativo, en sus categorías de establecimientos de bebidas y comidas y de salas de reunión	Se otorgan esos usos	Cumple
Estarán prohibidas las grandes superficies comerciales	Se prohíben	Cumple
El uso terciario no superará el 25% de la edificabilidad bruta $25\% \times 569.038 \text{ m}^2 = 142.260 \text{ m}^2$	$95.301 + 50\% \text{ de } 93.568 = 142.085 \text{ m}^2$	Cumple
Parcelas $\leq 500 \text{ m}^2$ para talleres automoc. $\geq 15\%$ edificabilidad parc. uso industrial $15\% \times 380.170 \text{ m}^2$	106.126 m ^{2e}	Cumple
Retranqueo construcciones 10 m con la carretera C-201 y 12 m con la C-300	Se imponen estos retranqueos	Cumple
La evaluación ambiental del Plan Parcial debe considerar la presencia del hábitat de interés comunitario (5330) y adoptar las medidas necesarias en orden a su preservación o en su caso las medidas compensatorias	Se analiza y adoptan las medidas correspondientes	Cumple

3.1.2 Condicionantes de la Ley del Suelo de Canarias

Los condicionantes que establece la vigente Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSyENPC), son los referidos a reserva de suelo para dotaciones a implantar en el Sector, que en el caso de suelo industriales están fijados en artículo 138 punto 1.C), según el cual:

Condicionantes de la Ley del Suelo de Canarias	En el presente Plan Parcial	Cumplimiento
Espacios libres públicos $\geq 10\%$ de sup. ordenada $10\% \times 569.038 \text{ m}^2 = 56.904 \text{ m}^2$	Zona verde ZV = 191.022 m^2	Cumple
Suelo dotacional $\geq 1\%$ de sup. ordenada $1\% \times 569.038 \text{ m}^2 = 5.690 \text{ m}^2$	Dotacional = 41.908 m^2	Cumple
Equipamientos $\geq 3\%$ de sup. ordenada $3\% \times 569.038 \text{ m}^2 = 17.071 \text{ m}^2$	El Plan dispone de gran superficie de suelo de uso terciario, donde irán equipamientos. En las ordenanzas particulares del Plan Parcial, se establece la posibilidad de comercial asociado a la industria, de hasta un 50% en ind. escaparate y un 25% en ind. general. Además, la posibilidad de instalaciones deportivas en cubierta de ind. escap.	Cumple

4.1. Otras disposiciones y documentación del plan parcial

4.1.1 Ejecución del Plan

De acuerdo con lo establecido en el artículo 40 punto 1-B-d) de la vigente Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, se ha realizado un Programa de Actuación Urbanística, para el desarrollo del Plan durante su ejecución.

Dicho Programa lo presentamos en el Documento B-3 Anexo nº 2 “Programa de Actuación Urbanística”, y en él, se ha establecido:

- Sistema de actuación:

De acuerdo con lo establecido en la ficha del Sector, recogida en el Plan General de Ordenación, la actuación será llevada a cabo por la iniciativa privada, en la forma establecida en el artículo 148 de la Ley del Suelo.

Los promotores deberán presentar ante el Ayuntamiento de Las Palmas de G.C., para su aprobación por éste, el tipo de iniciativa privada con la que deseen realizar, así como los estatutos y bases de la actuación urbanística.

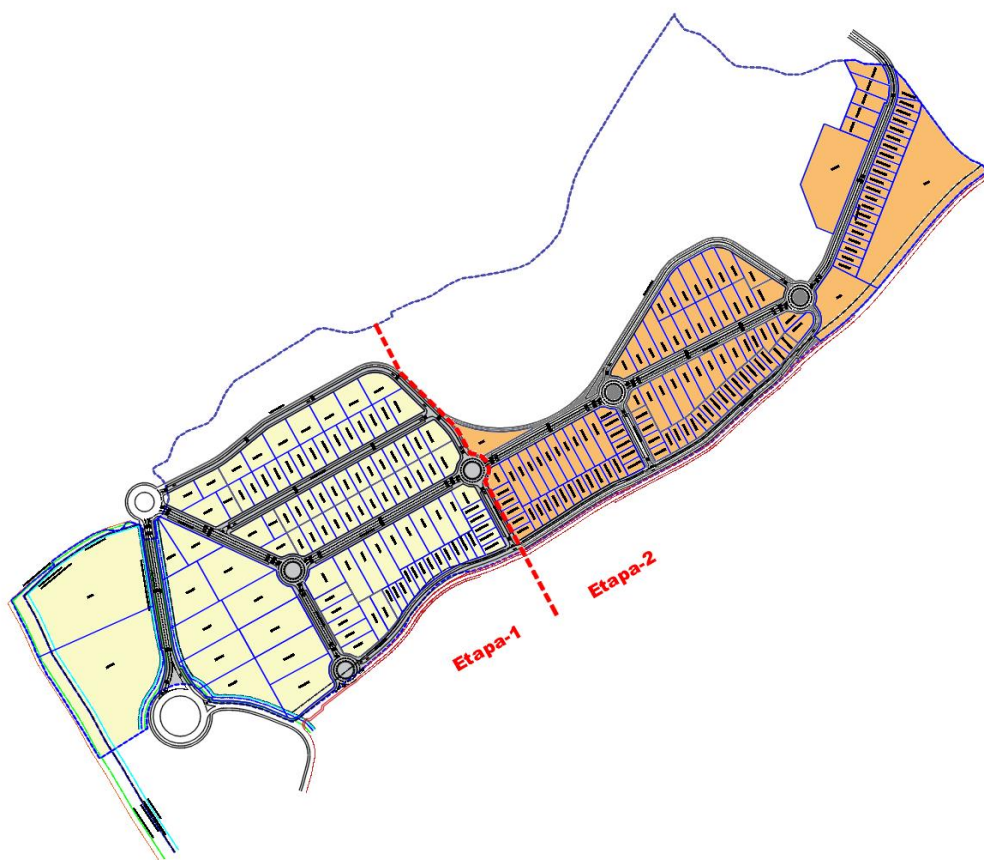
- Actuaciones a realizar por el promotor para el desarrollo urbanístico del Sector, así como plazos máximos con que contará el promotor para la presentación de cada una de estas actividades ante el Ayuntamiento de Las Palmas de G.C.
- Etapas o fases en el desarrollo de las obras de urbanización.

Dada la gran superficie con que cuenta el Sector UZR-10, se hace aconsejable la división de su desarrollo urbanístico en dos fases, de manera que el mercado inmobiliario local pueda absorber el suelo, ya que la ejecución completa de la urbanización en una única fase implicaría un gran desembolso económico por parte de los propietarios del suelo, que necesitaría muchos años para amortizar la gran inversión. De esta forma se podría asegurar la viabilidad del proyecto urbanístico a medio y largo plazo.

Por ello, se ha considerado la realización de las infraestructuras del Sector, en dos fases, de cuatro y cinco años.

De esta manera, se baja la cantidad necesaria para el desarrollo urbanístico, hasta un máximo de 7,5 M€, cifra que pueda ser más asumible por promotores privados, que los 34,7 M€ precisos.

Mostramos a continuación, plano de red viaria y parcelario, con sus fases o etapas de ejecución, marcando en amarillo la primera fase de las obras y las parcelas que quedarán dotadas de servicios urbanos, y en naranja la segunda fase.



En la primera de las fases, se ejecutarán las acometidas de conexión del Sector con las infraestructuras municipales o insulares generales viaria, de saneamiento de aguas fecales, de abastecimiento de agua potable, de la red eléctrica en media tensión y de la red de telefonía y telecomunicaciones.

En cuanto a la red vial y redes de servicio interiores de la urbanización, se ejecutará el movimiento de tierras, muros de contención, pavimentos de zona de rodadura de vehículos, aceras, e infraestructuras de las redes de servicio (saneamiento de aguas fecales, drenaje de pluviales, redes de abastecimiento de agua potable y de riego, redes eléctricas de media y baja tensión, alumbrado público y red de telefonía y telecomunicaciones) de los siguientes viales:

- Primera fase: vial A parcialmente (desde la rotonda de acceso a la circunvalación, hasta la segunda de las rotondas intermedias de este vial).
- Los viales B, C, D, E y F se ejecutarán completos. El Vial – I se ejecutará parcialmente hasta el vial – F. Esta fase incluirá la ejecución de tres rotondas completas.

- Segunda fase: Se terminará resto de la urbanización, El vial principal A se ejecutará completamente, junto con el resto de red viaria, infraestructuras y servicios.

Con ello, se dotará de servicios urbanísticos a las siguientes parcelas en cada una de las fases.

En el Documento B-2 “Planos de Ordenación”, plano O-6 Plan de etapas, mostramos con mayor claridad las zonas que componen cada una de las dos fases de la urbanización.

Los Usos a desarrollar en las dos Fases se desarrollarán con las siguientes superficies generales:

FASE - 1	
USOS	SUPERFICIE
INDUSTRIAL GENERAL	43.469
INDUSTRIAL ESCAPARATE	28.236
INDUSTRIAL TALLER	8.505
EQUIPAMIENTO	23.359
TOTAL	103.569
TERCIARIO	54.749
DOTACIONAL	23.361
ZONA VERDE	22.856
RED VIARIA	40.976
TOTAL	141.942

FASE - 2	
USOS	SUPERFICIE
INDUSTRIAL GENERAL	13.648
INDUSTRIAL ESCAPARATE	39.494
INDUSTRIAL TALLER	31.123
EQUIPAMIENTO	9.051
TOTAL	93.316
TERCIARIO	7.605
DOTACIONAL	18.547
ZONA VERDE	168.166
RED VIARIA	35.893
TOTAL	230.211

4.1.2 Viabilidad económica del Plan Parcial

- Estudio económico-financiero del desarrollo del Plan Parcial

De acuerdo con lo establecido en el artículo 64 del vigente Reglamento de Planeamiento de Canarias, se ha realizado un estudio Económico – Financiero de la actuación que se pretende.

Dicho Programa lo presentamos en el Documento B-3 Anexo nº 3 “Estudio Económico-Financiero”, realizado en la forma establecida en el artículo 63 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico, y con él se avala la viabilidad del Plan en la forma prevista, obteniéndose una rentabilidad económica estimada del 25% sobre el importe de las ventas totales de parcelas de la urbanización.

- Sostenibilidad económica del Plan Parcial una vez desarrollado

De acuerdo con lo establecido en el artículo 65 del vigente Reglamento de Planeamiento de Canarias, se ha realizado un estudio sobre la sostenibilidad económica de las actuaciones de transformación urbanística, de acuerdo con lo previsto en la legislación estatal básica.

Dicho Estudio lo presentamos en el Documento B-3 Anexo nº 4 “Estudio de Sostenibilidad Económica”, y en él analiza la viabilidad del desarrollo urbanístico, una vez concluido el mismo y entregado a la gestión municipal, comprobándose como los ingresos fijos iniciales que recogerán las arcas municipales, son sensiblemente superiores a los desembolsos que deban realizar el municipio.

Se comprueba asimismo que los ingresos anuales generados por el Sector, en concepto de tasas y tributos, son igualmente muy superiores a los gastos anuales que tendrá el municipio para el mantenimiento de las infraestructuras del mismo.

4.1.3 Ordenanzas reguladoras

En el Documento B-3 Anexo nº -1 del presente Plan Parcial, hemos redactado las Ordenanzas Reguladoras que han de servir de base para las edificaciones que se construyan en el ámbito del Plan Parcial.

Dichas Ordenanzas se complementarán con lo establecido en el vigente Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, así como las legislaciones y reglamentaciones propias que para cada tipo de uso al que se dedique la parcela están establecidos por los Organismos Públicos competentes en cada caso.

4.1.4 Estudio ambiental

Como Documento C del presente Plan Parcial, adjuntamos evaluación del impacto generado por nuestra actuación.

A partir de él, hemos analizado los efectos que podrían afectar a los factores ambientales, que a continuación hemos valorado y evaluado. Seguidamente hemos encontrado medidas correctoras y protectoras para cada uno de los impactos y hemos desarrollado un Programa de Vigilancia Ambiental.

A partir de todo ello, se puede aseverar que el desarrollo de la propuesta urbanística que realizamos en el presente Proyecto, no va a introducir repercusiones negativas sobre el medio ambiente en ninguno de los aspectos sobre los que incide, ni de forma directa, ni de manera indirecta.

Por todo ello, se ha valorado que el Plan Parcial que aquí desarrollamos no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente.

4.1.5 Catálogo de bienes y espacios protegidos

De acuerdo con lo establecido en el artículo 40 punto 1-B.e, en la realización del Plan Parcial se incluirá catálogo de bienes y espacios protegidos.

En nuestro caso:

- Lugares de interés comunitario (LICs):

El Sector UZR-10 no afecta ni está incurso total o parcialmente en ningún LIC.

- Zonas especiales de conservación (ZECs)

El Sector UZR-10 no afecta ni está incurso total o parcialmente en ninguna ZEC.

- Zonas de especial protección para las aves (ZEPAs)

El Sector UZR-10 no afecta ni está incurso total o parcialmente en ninguna ZEPA.

- Hábitats naturales de interés comunitario

El Sector UZR-10 no afectaba ni estaba incurso en ningún hábitat natural de interés comunitario, de los establecidos por el Gobierno de Canarias en su red del año 2005. En la ampliación de esta red, realizada en el año 2016, si se incluyó parte de los terrenos del Sector como hábitat de interés comunitario.

En el estudio ambiental del Sector, que mostramos como Documento C del presente Plan Parcial, analizamos este hábitat, indicando además las zonas de exclusión de urbanización y las medidas específicas a adoptar.

- Red canaria de espacios protegidos

El Sector UZR-10 no afecta ni está incurso total o parcialmente en la red canaria de espacios protegidos.

- Red canaria de reserva de la biosfera

El Sector UZR-10 no afecta ni está incurso total o parcialmente en la red canaria de reserva de la biosfera

- Geoparques.

El Sector UZR-10 no afecta ni está incurso total o parcialmente en ningún geoparque.

- Áreas prioritarias de reproducción alimentación, dispersión y concentración de las especies amenazadas de la avifauna

El Sector UZR-10 se encuentra en el interior de una de estas zonas.

En el estudio ambiental del Sector, que mostramos como Documento C del presente Plan Parcial, analizamos esta área, indicando las medidas específicas a adoptar.

- Áreas importantes para las aves (IBAs)

El Sector UZR-10 no afecta ni está incurso total o parcialmente en ninguna IBA.

- Montes de utilidad pública (MUPs)

El Sector UZR-10 no afecta ni está incurso total o parcialmente en ningún MUP.

- Mapa de especies protegidas

En algunas zonas entre la autovía GC-3 y la carretera GC-300, así como en la zona entre la carretera GC-201 y la de acceso al barrio de Cuevas Blancas, existe la presencia de alcaraván común (*burhinus oediconemus distinctus*).

En el estudio ambiental del Sector, que mostramos como Documento C del presente Plan Parcial, analizamos esta presencia, indicando las medidas específicas a adoptar.

- Bienes de interés cultural (BICs)

El Sector UZR-10 no existe ningún BIC.

- Patrimonio arquitectónico

En el Sector UZR-10 no existe ningún bien incluido en el catálogo de patrimonio arquitectónico del Plan General de Ordenación del municipio.

Dentro del conjunto de la unidad de actuación, sí existen los bienes catalogados con número ARQ-344 y ARQ-345, correspondientes a la ermita de San Antonio Abad y a las construcciones en sus inmediaciones. Ambas se encuentran en el SG-15 “La Mayordomía”, sistema general sobre el que no actuará nuestro Plan Parcial, sino que debe ser cedido al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, obligación urbanística ya efectuada por los propietarios del suelo.

Las Palmas de Gran Canaria, a fecha de firma digital

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Fdo. Francisco González González-Jaraba

Colegiado nº 6.488

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LLANO DE GUINEA

B-2 DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN

B-2 Planos de Ordenación

Llanos de Guinea S.A.

Ingeniería Técnica Canaria

Planeamiento.

P-1 Planeamiento vigente. PIO

P-2 Planeamiento vigente. PGO LAS PALMAS

P-3.1 PTE-31 Corredor de transporte de energía eléctrica

P-3.2 PTE-31 Propuesta de ubicación de subestación eléctrica

Alternativas

A-0 Alternativa – 0 a 6

A-1 Alternativa - 7

A-2 Alternativa – 8

Ordenación

O-1 Situación - emplazamiento

O-2 Ámbito del Plan Parcial. Reajuste de límite

O-3.1 Estado actual. Ortofoto. Afecciones sectoriales. Preexistencias

O-3.2 Estado actual. Cartografía. Preexistencias

O-4.1 Zonificación Implantación

O-4.2 Zonificación. Cartografía

O-5 Parcelario

O-6 Plan de etapas

O-7 Parcelas de cesión obligatoria al ayuntamiento

Infraestructura

In-1. Planta red viaria (secciones tipo)

In-2. Secciones tipo

In-3 Planta de replanteo y rasantes

In-4 Perfiles longitudinales

In-5 Red de abastecimiento y contraincendio

In-6 Red de riego

In-7 Red de saneamiento

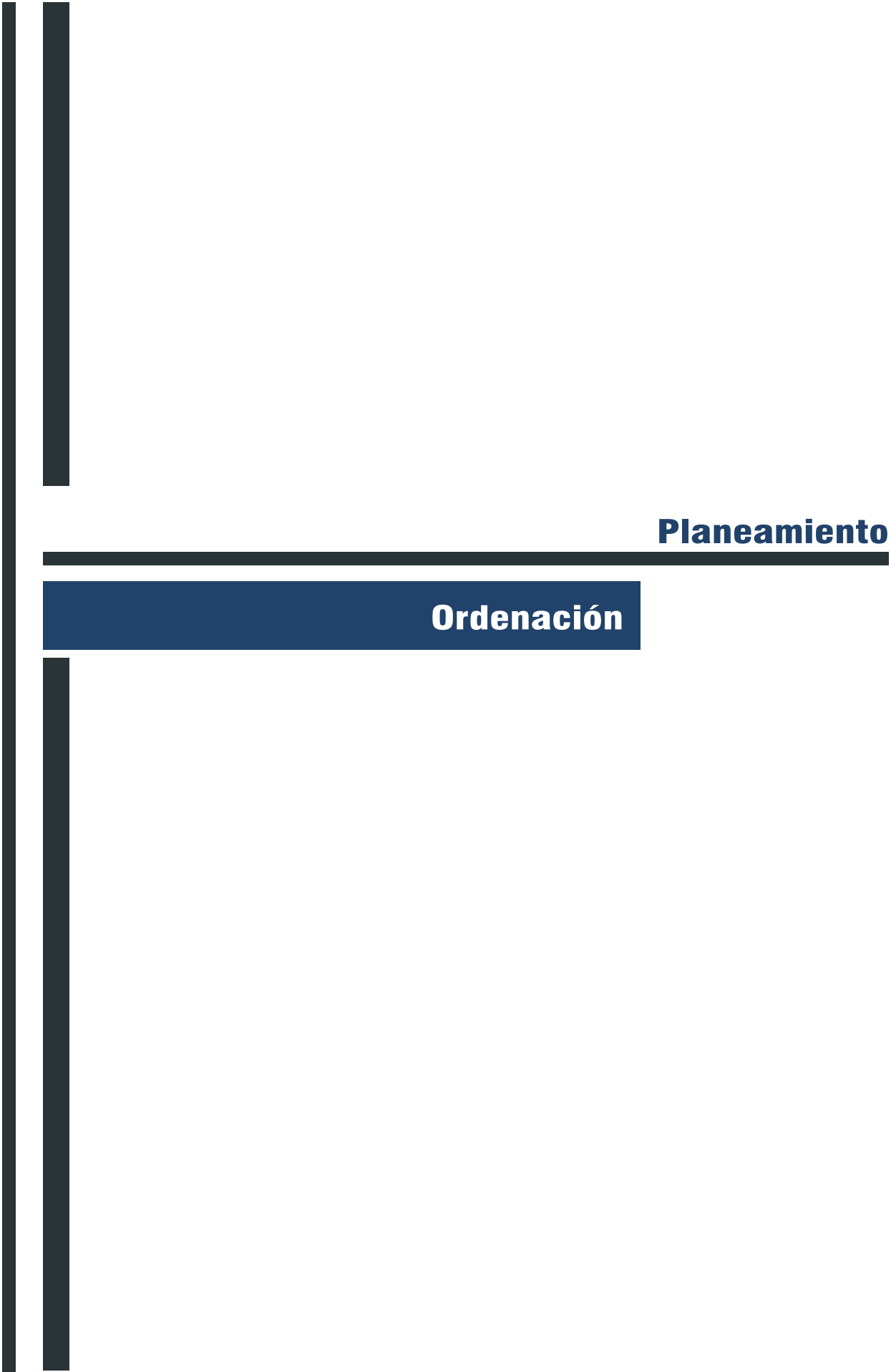
In-8 Red de pluviales

In-9 Red de Telecomunicación

In-10 Red de Media Tensión

In-11 Red de Baja Tensión

In-12 Red de Alumbrado Público



Alternativas

Ordenación



Ordenación

Ordenación





Ordenación

Infraestructuras



PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LLANO DE GUINEA

B-3 DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN

B-3.1 ANEXO-1 ORDENANZAS REGULADORAS

Llanos de Guinea S.A.

Ingeniería Técnica Canaria

ORDENANZAS REGULADORAS - ÍNDICE
--

DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN.....	1
B-3.1.- ANEXO-1 ORDENANZAS REGULADORAS	1
TÍTULO 1º.- GENERALIDADES	5
Artículo 1.1. Objeto.....	5
Artículo 1.2. Estructuración	5
Artículo 1.3. Aplicación	5
TÍTULO 2º.- DEFINICIONES Y NORMAS DE EDIFICACIÓN DE CARÁCTER GENERAL	6
CAPÍTULO 2.1.- CONDICIONES DE LA PARCELA	6
Artículo 2.1.1. Relación entre parcela y edificación	6
Artículo 2.1.2. Parcela mínima	6
Artículo 2.1.3. Parcela máxima.....	6
Artículo 2.1.4. Parcela edificable.....	6
Artículo 2.1.5. Solar.....	6
Artículo 2.1.6. Linderos	6
CAPÍTULO 2.2.- CONDICIONES DE POSICIÓN EN LA PARCELA.....	7
Artículo 2.2.1. Alineación de la edificación.....	7
Artículo 2.2.2. Alineación oficial, exterior o pública.....	7
Artículo 2.2.3. Plano de fachada.....	7
Artículo 2.2.4. Línea de edificación	7
Artículo 2.2.5. Retranqueo	8
Artículo 2.2.6. Fondo edificable.....	8
Artículo 2.2.7. Posición de la edificación en la parcela.....	8
CAPÍTULO 2.3.- CONDICIONES DE OCUPACIÓN DE LA PARCELA	8
Artículo 2.3.1. Superficie ocupable	8
Artículo 2.3.2. Coeficiente de ocupación	8
Artículo 2.3.3. Superficie ocupada	9
Artículo 2.3.4. Superficie Libre	9
CAPÍTULO 2.4.- CONDICIONES DE EDIFICABILIDAD	9
Artículo 2.4.1. Índice de edificabilidad.....	9
Artículo 2.4.2. Superficie edificable	9
Artículo 2.4.3. Computación de la edificabilidad total	9
Artículo 2.4.4. Definición de superficies	10
CAPÍTULO 2.5.- CONDICIONES DE VOLUMEN Y FORMA	11
Artículo 2.5.1. Rasante.....	11
Artículo 2.5.2. Planta	11
Artículo 2.5.3. Sótanos.....	11
Artículo 2.5.4. Semisótanos	12
Artículo 2.5.5. Planta baja	12
Artículo 2.5.6. Entreplanta	12
Artículo 2.5.7. Plantas altas	12
Artículo 2.5.8. Planta bajo cubierta.....	12
Artículo 2.5.9. Cota de referencia.....	12
Artículo 2.5.10. Altura en unidades métricas	13

Artículo 2.5.11. Altura en número de plantas	13
Artículo 2.5.12. Altura máxima	13
Artículo 2.5.13. Altura mínima	13
Artículo 2.5.14. Altura de piso y altura libre	13
Artículo 2.5.15. Altura a intradós	14
Artículo 2.5.16. Medición de altura en edificios con fachada sobre alineación oficial	14
Artículo 2.5.17. Medición de altura en edificación aislada o retranqueada de la alineación oficial	14
Artículo 2.5.18. Construcciones permitidas por encima de la altura máxima	15
Artículo 2.5.19. Cubiertas	16
CAPÍTULO 2.6.- CONDICIONES DE HABITABILIDAD DE LOS EDIFICIOS.....	16
Artículo 2.6.1. Habitabilidad de las edificaciones.....	16
Artículo 2.6.2. Generación de ruido	16
CAPÍTULO 2.7.- CONDICIONES DE ESTÉTICA	16
Artículo 2.7.1. Principios generales	16
Artículo 2.7.2. Fachadas.....	17
Artículo 2.7.3. Instalaciones en fachada	17
Artículo 2.7.4. Cornisas y aleros	18
Artículo 2.7.5. Vuelos.....	18
Artículo 2.7.6. Entrantes	18
Artículo 2.7.7. Cerramiento de terrazas y áticos	18
Artículo 2.7.8. Soportales	19
Artículo 2.7.9. Medianerías	19
Artículo 2.7.10. Marquesinas	19
Artículo 2.7.11. Portadas, escaparates, vitrinas y cierres metálicos.....	20
Artículo 2.7.12. Toldos y persianas enrollables	20
Artículo 2.7.13. Muestras	20
Artículo 2.7.14. Banderines	21
Artículo 2.7.15. Cerramientos	21
Artículo 2.7.16. Espacios libres de parcelas	22
CAPÍTULO 2.8.- CONDICIONES DE SERVIDUMBRES URBANAS.....	22
Artículo 2.8.1. Servidumbre de parcelas	22
TÍTULO 3º.- NORMAS PARTICULARES DE USO Y DE EDIFICACION EN EL SECTOR	23
3.1.- NORMAS COMUNES A TODOS LOS USOS Y EDIFICACIONES	23
3.2.- PARCELAS DE USO INDUSTRIA EN GENERAL (I-G)	25
3.3.- PARCELAS DE USO INDUSTRIA ESCAPARATE (I-E)	26
3.4.- PARCELAS DE USO INDUSTRIA TALLER (I-TA)	27
3.5.- PARCELAS DE USO TERCIARIO (T).....	28
3.6.- PARCELA DE USO EQUIPAMIENTO EN GENERAL	29
3.7.- PARCELA DE USO ZONAS VERDES (ZV).....	30
3.8.- PARCELA DE USO RED VIARIA	31

TÍTULO 1º.- GENERALIDADES**Artículo 1.1. Objeto**

El presente Documento nº 3 del Plan Parcial “LOS LLANOS DE GUINEA” contiene las Ordenanzas Reguladoras de las edificaciones a realizar en el mismo, considerándose a todos los efectos parte integrante del Plan Parcial.

Junto con el presente documento, serán de aplicación en el ámbito del Plan Parcial todas las Ordenanzas Generales recogidas en el Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria (en adelante PGMO)

Artículo 1.2. Estructuración

Las presentes Ordenanzas se han estructurado en tres títulos diferenciados:

- Título 1º.- Generalidades
- Título 2º.- Definiciones y normas de edificación de carácter general
- Título 3º.- Normas de edificación particular y de uso de cada tipo de parcelas

El título segundo recoge las diferentes Ordenanzas que tienen un carácter de cumplimiento general para todas las parcelas y construcciones que se realicen en el ámbito del Plan Parcial, habiéndose agrupado su articulado subdividido en siete capítulos distintos.

El título tercero recoge las Ordenanzas que son propias para cada tipo de uso, habiendo realizado una división en ocho capítulos en función de cada uno de estos usos específicos que presentan las diferentes parcelas del Plan Parcial.

Artículo 1.3. Aplicación

Las condiciones que se señalan en el articulado de las presentes Ordenanzas son de aplicación a todas las construcciones de nueva edificación que se realicen en las parcelas afectadas por el Plan Parcial “Los Llanos”, así como en un futuro a las posibles obras de reestructuración, reacondicionamiento o cualquier otro trabajo que se realice en las mismas.

TÍTULO 2º.- DEFINICIONES Y NORMAS DE EDIFICACIÓN DE CARÁCTER GENERAL**CAPÍTULO 2.1.- CONDICIONES DE LA PARCELA****Artículo 2.1.1. Relación entre parcela y edificación**

Toda edificación estará indisolublemente vinculada a una parcela, circunstancia ésta que quedará debidamente inscrita en el Registro de la Propiedad con el señalamiento de la edificabilidad u otras condiciones urbanísticas bajo las que se hubiera edificado.

Artículo 2.1.2. Parcela mínima

Es la superficie mínima e indivisible para que una parcela pueda ser edificable, determinándose la misma en las diferentes ordenanzas zonales o planeamiento de desarrollo.

Se permitirá la subdivisión de las parcelas previstas en el presente Plan Parcial, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- Las subparcelas resultantes de la tendrán una fachada a vial o a peatonal, público o privado, de al menos 15,00 m.
- El acceso a la subparcela se realizará siempre desde vial público.

Artículo 2.1.3. Parcela máxima

Es la superficie máxima y que no puede ser agregada a otra parcela, para que una parcela pueda ser edificable mediante un único proyecto, determinándose la misma en las diferentes ordenanzas zonales o planeamiento de desarrollo.

No se impone ninguna limitación en cuanto a superficie a la agregación de parcelas. En todo caso, las parcelas a agregar serán de igual uso.

Artículo 2.1.4. Parcela edificable

Es la parte de la parcela comprendida dentro de las alineaciones oficiales, siempre y cuando satisfaga las condiciones superficiales establecidas para la parcela mínima y parcela máxima establecidas en los artículos 2.1.2 y 2.1.3 de las presentes Ordenanzas.

Artículo 2.1.5. Solar

Tendrán la condición de solar en el suelo urbano las parcelas edificables que satisfagan las condiciones señaladas en el artículo 48 de la Ley 4/17, y podrán ser edificados una vez concedida la oportuna Licencia Municipal de Obras.

Artículo 2.1.6. Linderos

Linderos son las líneas perimetrales que delimitan una parcela y la distinguen de sus colindantes.

Es lindero frontal el que delimita la parcela con la vía o espacio libre público al que dé frente; son linderos laterales los restantes, llamándose lindero posterior el opuesto al frontal.

Cuando se trate de parcelas con más de un lindero en contacto con vía o espacio libre público tendrán consideración de lindero frontal todos ellos, aunque se entenderá como frente de la parcela aquel en que se sitúe el acceso a la misma.

Las construcciones interiores de las parcelas respetarán las separaciones a los distintos linderos de las parcelas que se establecen dentro de los capítulos del Título 3 de las presentes Ordenanzas para cada tipo de uso.

CAPÍTULO 2.2.- CONDICIONES DE POSICIÓN EN LA PARCELA

Artículo 2.2.1. Alineación de la edificación.

Es la línea que señala el límite a partir del cual pueden levantarse las construcciones, sujetas al Plan y Ordenanzas respectivas. Las construcciones se ejecutarán en el interior del plano o planos verticales que pasan por alineación de la edificación con excepción de los salientes permitidos en esta Normativa.

Artículo 2.2.2. Alineación oficial, exterior o pública

Es la línea señalada por el planeamiento para establecer el límite que separa los suelos destinados a viales o espacios libres de uso público, de las parcelas edificables o de espacio interpuesto que asegure la permanente y funcional vinculación de las parcelas edificables con aquellos

En el Plano Parcelario se señalan como alineaciones las líneas que distinguen espacios públicos y privados de distinta calificación.

Artículo 2.2.3. Plano de fachada

Es el plano vertical trazado paralelamente a la directriz de la fachada y tangente a la misma en su punto más saliente, que contiene en su interior todos los elementos constructivos del alzado del edificio.

En la definición del plano de fachada no se considerarán los salientes ni vuelos en la misma.

Se establece sólo para las partes de la edificación situadas sobre rasantes.

Artículo 2.2.4. Línea de edificación

Es la intersección del plano de fachada con la rasante del terreno. La línea de edificación deberá adaptarse estrictamente a la alineación oficial, que figuran en los documentos gráficos del plan, salvo indicación expresa a través de la norma zonal correspondiente.

Artículo 2.2.5. Retranqueo

Es la anchura de la franja de terreno comprendida entre la línea de edificación y la alineación oficial o cualquier otro lindero de la parcela, u otro elemento de referencia que fije la norma zonal de aplicación, o la ordenanza particular del planeamiento incorporado o remitido.

Todos los retranqueos establecidos en estas Ordenanzas se entenderán como valores mínimos, permitiéndose siempre el empleo de retranqueos o separaciones a linderos superiores a las establecidas.

Artículo 2.2.6. Fondo edificable

Es la dimensión máxima, medida perpendicularmente a la alineación oficial, en cada punto de la misma, que establece la profundidad máxima donde puede situarse la edificación.

El parámetro fondo edificable se ha establecido en las presentes Ordenanzas indirectamente, mediante la fijación de un valor de los retranqueos a linderos.

Artículo 2.2.7. Posición de la edificación en la parcela

A los efectos de estas Normas, la posición de la edificación con respecto a la alineación oficial se define como:

- a) En alineación: cuando la línea de edificación es coincidente con la alineación oficial.
- b) Fuera de alineación: cuando la línea de edificación no coincide con la alineación oficial.

Salvo los vuelos que expresamente se permitan en las Normas de Edificación, en las ordenanzas zonales y normas del planeamiento de desarrollo, ninguna parte ni elemento de la edificación, sobre el terreno o subterránea, podrá quedar adelantada respecto a la alineación oficial.

CAPÍTULO 2.3.- CONDICIONES DE OCUPACIÓN DE LA PARCELA**Artículo 2.3.1. Superficie ocupable**

Es la superficie de la parcela edificable susceptible de ser ocupada por la edificación. Dicha superficie viene determinada por la acción conjunta de la superficie de la parcela y los retranqueos obligatorios que se establecen en la norma particular correspondiente del Título 3º de estas Ordenanzas.

Artículo 2.3.2. Coeficiente de ocupación

Es la relación, expresada en términos porcentuales, entre la superficie ocupable y la superficie de la parcela edificable, incluyendo en ésta, en su caso, la superficie de obligada cesión para adaptar aquella a la alineación oficial.

En las normas particulares del Título 3º de las presentes Ordenanzas, se detalla el coeficiente de ocupación para los distintos tipos de uso.

Artículo 2.3.3. Superficie ocupada

Es la superficie resultante de proyectar sobre un plano horizontal el perímetro de la edificación, incluidos los vuelos que no excedan de la alineación oficial.

Artículo 2.3.4. Superficie Libre

Es el resto de la superficie de la parcela edificable no ocupable por la edificación.

En todas las parcelas, será superficie libre la determinada por los retranqueos obligatorios que se establecen en los distintos capítulos del Título 3º de estas Ordenanzas.

En estos espacios no podrá edificarse sobre rasante más que rampas o accesos a sótanos o semisótanos. Bajo rasante se permite la construcción en la totalidad de superficie de la parcela, incluida la zona libre, siempre que la construcción quede en cada punto de la zona libre por debajo de los viales colindantes.

CAPÍTULO 2.4.- CONDICIONES DE EDIFICABILIDAD

Artículo 2.4.1. Índice de edificabilidad

Es el parámetro que define la cuantía de la edificación que el Plan atribuye a una parcela o terreno, configurado el valor de su derecho a edificar. Se expresa en m^2/m^2 , de la relación entre la superficie máxima edificable y la superficie total de una parcela.

Artículo 2.4.2. Superficie edificable

Es el valor máximo total expresado en metros cuadrados, de la edificación que puede realizarse sobre una parcela, resultante de aplicar la edificabilidad que tenga asignada a su superficie.

La computación de la superficie edificable de cada parcela a partir de los parámetros anteriores, se atenderá a lo establecido en el PGMO y las presentes Ordenanzas.

Artículo 2.4.3. Computación de la edificabilidad total

La edificabilidad total de una parcela será el sumatorio de las superficies de cada una de las plantas que integran la edificación. Será necesariamente igual o inferior al valor de la superficie edificable.

- a) Quedan incluidos en el cómputo de la superficie edificada a efectos del cálculo de la edificabilidad:
1. Todas las plantas transitables del edificio, con independencia del uso a que se destinen y de su posición.
 2. Los espacios ocupados por elementos estructurales o sistemas de instalaciones del edificio.

3. Las terrazas, balcones y cuerpos volados, con independencia de su saliente, siempre que presenten tres o más de sus paramentos verticales cerrados.
4. Las construcciones secundarias sobre superficies libres de parcela, siempre que de la disposición de sus cerramientos y cubierta, y de los materiales y sistema constructivo empleado, pueda deducirse que se está consolidando un volumen cerrado y de carácter permanente.

b) Quedan excluidos del cómputo de la superficie edificada:

1. Los patios interiores, que no estén cubiertos.
2. Los soportales y plantas diáfanas porticadas, que en ningún caso podrán ser objeto de cerramiento posterior. Deberán de tenerse en cuenta las porciones cerradas que se establezcan en estos elementos diáfanos.
3. Los invernaderos, pajareras, cenadores y otras construcciones similares, cuando se resuelvan mediante materiales translúcidos y estructuras metálicas ligeras y desmontables, siempre que se sitúen en la superficie ocupable.
4. Las terrazas, balcones y cuerpos volados, con independencia de su saliente, siempre que presenten uno o dos de sus paramentos verticales abiertos.
5. Las cubiertas planas, aunque sean transitables.
6. Los elementos ornamentales de remate de cubiertas, siempre que sean abiertos y carezcan de posibilidades de utilización.
7. La superficie de planta bajo cubierta (definida en el artículo 2.5.2.6 de estas Ordenanzas), con independencia del uso a que se destine.
8. Las superficies correspondientes a plazas de aparcamiento, ni la parte que corresponda de accesos y áreas de maniobra.
9. Las plantas bajo rasante, excepto las zonas de las mismas destinadas a uso Comercial y a uso Terciario Recreativo.
- 10.

Artículo 2.4.4. Definición de superficies

- Superficie construida por planta:

Es el valor medido con los criterios indicados en el apartado anterior, de la superficie edificada en cada una de las plantas del edificio.

- Superficie útil:

Se entiende por superficie útil la comprendida en el interior de los límites marcados por sus tabiques delimitadores, excluyendo los elementos compartimentadores interiores, así como instalaciones, elementos estructurales y patios. Se incluirá la superficie neta de terrazas, medida con arreglo a los criterios reflejados en anteriores párrafos.

- Superficie construida:

Es el resultado de añadir a la superficie útil la correspondiente a los elementos excluidos en ésta, es decir tabiques y cualquier otro existente dentro del ámbito definido por los tabiques delimitadores, incluso estos. Se excluyen los patios si éstos no están cubiertos.

- Superficie total:

Es la resultante de añadir a la superficie construida definida en el párrafo anterior la parte proporcional de los elementos comunes (portal, escaleras, etc.) del edificio.

CAPÍTULO 2.5.- CONDICIONES DE VOLUMEN Y FORMA

Artículo 2.5.1. Rasante

Se entiende por rasante la línea que determina el perfil longitudinal y la inclinación respecto del plano horizontal de un terreno o vía.

Se distinguen las siguientes clases de rasante:

- Rasante Oficial. Es el perfil longitudinal del viario definido por el Proyecto de Urbanización u otro documento de planeamiento de desarrollo.
- Rasante Natural. Es la correspondiente al perfil natural del terreno sin que haya experimentado ninguna transformación debida al ingenio humano.
- Rasante Corregida. Es la resultante de unir, mediante una línea de pendiente continua, los linderos frontal y posterior en sus puntos medios.

Artículo 2.5.2. Planta

Es toda superficie horizontal acondicionada para desarrollar en ella una actividad. En función de su posición en el edificio, se distinguen:

- Plantas bajo rasante. Se incluyen en este apartado el sótano y el semisótano.
- Plantas sobre rasante. Se incluyen en este apartado la planta baja, la entreplanta, plantas altas y planta bajo cubierta.

Cada una de las plantas citadas en el punto anterior quedan definidas en los artículos 2.5.3 a 2.5.8 siguientes.

Artículo 2.5.3. Sótanos

Se entiende por planta sótano aquella en que al menos más de un cincuenta (50%) por ciento de la superficie construida, tiene su paramento de techo por debajo de la cota de referencia de la planta baja del edificio, tal y como se define en el artículo 2.5.9.

En ningún caso la cara superior del forjado de techo superará setenta y cinco centímetros (0,75 m) sobre la rasante establecida para la medición de altura.

No se permitirá la ventilación directa a vía pública.

No podrá instalarse en planta sótano ninguna pieza habitable salvo indicación expresa en las normas de uso correspondientes del PGMO.

La altura libre mínima se ajustará, en función de su uso, a lo establecido en el PGMO, no siendo inferior nunca a dos metros y cincuenta centímetros (2,50 m).

Artículo 2.5.4. Semisótanos

Se entiende por planta semisótano aquella en que al menos más de un cincuenta (50%) por ciento de la superficie construida tiene el plano de su suelo a nivel inferior de la cota de referencia de la planta baja, y el plano de techo, por encima de la cota de rasante establecida para la medición de altura.

La cara superior del forjado de techo no superará un metro y cuarenta centímetros (1,40 m) sobre la rasante establecida para la medición de altura.

La altura libre mínima se ajustará, en función de su uso, a lo establecido en el PGMO, no siendo inferior nunca a dos metros y cincuenta centímetros (2,50 m).

Artículo 2.5.5. Planta baja

Se entiende por planta baja aquella en que al menos más del cincuenta (50%) por ciento de su superficie tiene su suelo coincidente con la cota de referencia del edificio.

La altura libre mínima viene determinada en las Normas de Uso, y en todo caso no será inferior a tres metros con cuarenta centímetros (3,40 m).

Artículo 2.5.6. Entreplanta

Planta que en su totalidad, tiene el forjado de suelo en una posición intermedia entre los planos de pavimento y techo de una planta baja o de piso.

Se admite la construcción entreplanta siempre que su superficie útil no exceda del cincuenta por ciento (50%) de la superficie útil del local a que esté adscrita y se sitúe retranqueada de fachada al menos cinco (5,00) metros.

La altura libre de planta por encima y por debajo de la entreplanta será de dos metros y veinte centímetros (2,20 m) y de dos metros y cincuenta centímetros (2,50 m) respectivamente.

Artículo 2.5.7. Plantas altas

Se entiende por plantas altas aquellas cuyo plano de suelo está situado por encima del forjado de techo de la planta baja.

La altura libre mínima se ajustará, en función de su uso, a lo establecido en el PGMO., no siendo nunca inferior a dos metros y sesenta centímetros (2,60m).

Artículo 2.5.8. Planta bajo cubierta

Se entiende por planta bajo cubierta el espacio comprendido entre la cubierta inclinada y el suelo del forjado de la última planta alta de la edificación.

La posición de este forjado no podrá estar por debajo de la línea de aleros. Asimismo, al menos el cincuenta por ciento (50%) de la superficie de ésta planta no podrá superar una altura libre de dos metros y veinte centímetros (2,20m).

Artículo 2.5.9. Cota de referencia

Es la que sirve de referencia para situar el plano de nivelación de la planta baja (situado en la cara superior del forjado del suelo) a partir del cual se realiza la medición de la altura del edificio en número de plantas.

La cota de referencia de planta baja se situará a un máximo de un metro y cuarenta centímetros (1,40 m), medido desde la rasante establecida para la medición de altura.

En una construcción podrán existir una o varias cotas de referencia de planta baja, debiendo realizarse la medición de alturas de forma independiente para cada una de ellas, y sin que el escalonamiento de la planta baja pueda traducirse en exceder de la altura máxima edificable en ninguno de los planos de nivelación.

Artículo 2.5.10. Altura en unidades métricas

Es la altura del edificio en unidades métricas, medida desde la rasante establecida para la medición de altura, hasta cualquiera de los siguientes elementos, y que en función de ellos será:

- Altura de cornisa: Es la que se mide hasta la cara superior del forjado de la última planta.
- Altura de coronación: Es la que se mide hasta el nivel del plano superior de los petos de protección de cubierta.
- Altura de remate: Es la que se mide hasta el elemento más alto de las construcciones en cubierta, cajas de escalera, salas de máquinas, lavaderos, etc.

Artículo 2.5.11. Altura en número de plantas

Es el número de plantas sobre rasante, excluidas las plantas bajo cubierta.

Artículo 2.5.12. Altura máxima

Como norma general, la altura máxima para cada edificio será la establecida en las Ordenanzas de Uso que para cada parcela describimos en el Título 3º del presente documento.

Artículo 2.5.13. Altura mínima

La altura mínima de edificación será la establecida en el artículo que corresponda de la Ordenanza Particular de Uso del Título 3º. En caso que allí no se especifique altura mínima se entenderá que es una planta menos de la que señalara la ordenanza de la zona, con respecto a la altura en número de plantas, y de tres (3) metros de menos en lo referente a unidades métricas.

Artículo 2.5.14. Altura de piso y altura libre

Se entiende por altura de piso, la distancia medida en vertical entre las caras superiores de los forjados de dos plantas consecutivas.

La altura libre de una planta se define como la distancia vertical entre la cara superior del pavimento terminado de una planta, y la cara inferior del forjado de techo de la misma planta.

La altura libre de todo tipo de elementos se define como la distancia vertical entre la cara superior del pavimento terminado de una planta y el punto más bajo de cualquier elemento situado en el techo (instalaciones, estructuras, falso techo, etc.).

Artículo 2.5.15. Altura a intradós

Es la distancia vertical medida entre la rasante y la cara inferior del forjado de la planta a la que se refiera la medición.

Artículo 2.5.16. Medición de altura en edificios con fachada sobre alineación oficial

La medición de altura se realizará con referencia a la rasante oficial.

Cuando en una parcela, la diferencia de niveles entre los puntos de la fachada a mayor y menor cota respecto a la rasante de la calle, no supere un metro y cuarenta centímetros (1,40 m), la altura máxima se fijará en el punto de la fachada coincidente con la rasante de calle de cota media existente entre las extremas.

Si la diferencia de niveles superara un metro y cuarenta centímetros (1,40 m), se dividirá la fachada en los tramos necesarios, de modo que la diferencia de cotas extremas de cada tramo sea igual o inferior a un metro y cuarenta centímetros (1,40 m), aplicando a cada uno de ellos la regla precitada.

En fachadas menores o iguales a veinte (20) metros de longitud, la altura se medirá en su punto medio, aunque se supere un metro y cuarenta centímetros (1,40m) de desnivel entre los puntos extremos.

La altura en número de plantas se medirá en cada una de las cotas de referencia de la planta baja.

Caso de discrepancias entre ambas fórmulas de medición, se optará por la que suponga mejor adecuación el entorno.

Las plantas bajas porticadas, computarán a efectos de altura.

Los semisótanos computarán en la medición de la altura en unidades métricas a línea de cornisa, aunque no en la de número de plantas.

En el caso de edificios en esquina con fachada a dos calles, a las que corresponda la misma altura, se estará a lo dispuesto en los párrafos anteriores de este artículo, desarrollando las fachadas de ambos viales como si fuesen una sola.

En el caso de parcelas con fachadas opuestas a calles de diferente altura, se mantendrá la altura correspondiente a cada uno de los viales hasta el punto medio de la distancia entre alineaciones exteriores de ambas vías, salvo indicación expresa en la ordenanza zonal.

Artículo 2.5.17. Medición de altura en edificación aislada o retranqueada de la alineación oficial

La medición de altura se realizará con referencia a la rasante establecida en la ordenanza zonal o normas del planeamiento de desarrollo y deberá cumplirse en cualquier punto de la fachada medida verticalmente.

La altura en número de plantas se medirá a partir de la cota de referencia de la planta baja.

Artículo 2.5.18. Construcciones permitidas por encima de la altura máxima

Sin perjuicio de lo dispuesto en las ordenanzas zonales o planeamiento de desarrollo, se admiten con carácter general las siguientes construcciones por encima de la altura máxima:

- a) Los antepechos de protección de cubiertas planas e inclinadas, siempre que no rebasen una altura máxima de un metro y veinte centímetros (1,20 m), con una tolerancia hasta un metro y cincuenta centímetros (1,50 m) para la inclusión de elementos decorativos u ornamentales.
- b) Las cajas de escaleras, ascensores, depósitos y otras instalaciones, no podrán situarse a una distancia inferior a cinco metros (5,00 m) de la línea de fachada. No podrá sobrepasarse la altura de tres metros (3,00 m) sobre la cubierta de la última planta permitida, a excepción de los cuartos de máquinas de ascensores que estarán a lo dispuesto por la normativa de Industria aplicable, y en especial, por el Reglamento de aparatos elevadores. Deberán disponerse todos los elementos agrupados, no pudiendo quedar vistos los depósitos e instalaciones, debiendo tener el conjunto un tratamiento arquitectónico adecuado que los integre en el volumen del edificio.
- c) Plantas de instalaciones. Se permitirán solo excepcionalmente cuando la complejidad o dimensiones del edificio así lo requieran para su funcionamiento. Esta planta deberá resolverse como remate del conjunto arquitectónico del edificio.
- d) Las chimeneas de ventilación o evacuación de humos, con las alturas que en orden a su correcto funcionamiento determinen la normativa sectorial, y en su defecto el buen hacer constructivo.
- e) Otros elementos singulares que deban asociarse a la instalación industrial que se desarrolle en la parcela, como silos, tolvas, elevadores mecánicos, cintas transportadoras, etc.
- f) Los paneles de captación de energía solar y antenas. Se justificará expresamente su posición en el edificio en función de su menor visibilidad desde el espacio público o mejor integración en el espacio edificatorio.
- g) El hecho de que una construcción pueda rebasar la altura máxima no implica que quede exenta de su inclusión, si procede, en el cómputo de superficie edificada.

Artículo 2.5.19. Cubiertas

Se permite la construcción de cubiertas planas o inclinadas, dándoseles un tratamiento y acabados adecuados. Dispondrán de un sistema de recogida separativa de aguas pluviales, no permitiéndose en ningún caso el vertido a viales o zonas públicas.

Las cubiertas inclinadas tendrán una pendiente mínima de quince grados (15°) y máxima de cuarenta y cinco grados (45°). En caso de su ejecución, en fachada se realizarán de manera que el edificio en conjunto tenga un aspecto exterior de fachada plana, sin pendienteado.

CAPÍTULO 2.6.- CONDICIONES DE HABITABILIDAD DE LOS EDIFICIOS**Artículo 2.6.1. Habitabilidad de las edificaciones**

En lo relativo a Condiciones de Edificabilidad, las construcciones a realizar en el presente Plan Parcial se atenderán a lo dispuesto en los diferentes artículos del vigente PGMO.

En función de los usos a que sea destinada la edificación, serán de aplicación igualmente lo establecido para ese uso en el PGMO, las distintas legislaciones particulares de aplicación, así como lo establecido en el capítulo correspondiente del Capítulo 3º de las presentes Ordenanzas Particulares.

Artículo 2.6.2. Generación de ruido

Las edificaciones que albergarán las industrias, comercios, oficinas y otras instalaciones a realizar en el interior de las parcelas, contarán con cerramiento adecuado, de manera que no generen hacia el exterior, niveles de ruido superiores a:

- 70 decibelios, durante horario diurno (desde las 8 de la mañana hasta las 10 de la noche)
- 55 decibelios en horario nocturno (desde las 10 de la noche hasta las 8 de la mañana).

La medición de ruido se realizará con puertas y ventanas cerradas. Si con ellas abiertas se superara estos niveles de ruido, las mismas deberán permanecer cerradas, abriéndose las puertas únicamente para entrada y salida de personas o vehículos, y las ventanas sólo en momentos en que no se genere en el interior un nivel de ruido superior al indicado.

CAPÍTULO 2.7.- CONDICIONES DE ESTÉTICA**Artículo 2.7.1. Principios generales**

El diseño estético de los edificios y construcciones se adecuará al entorno natural y a las demás construcciones de la zona, de manera que se consiga una unidad de conjunto adecuada. A tal fin, previa a la obtención de la Licencia Municipal, el proyecto básico

deberá contar con el visto bueno previo de la Junta de Compensación mientras la misma esté desarrollando sus funciones, o de la Entidad de Conservación u otro ente en que delegue la Junta de Compensación durante su actividad o al cese de las mismas, que será la encargada de garantizar la calidad estética que se pretende para las construcciones a realizar y su adecuada integración dentro del conjunto de la urbanización.

Artículo 2.7.2. Fachadas

La composición y materiales se justificará desde el Proyecto Básico, con total definición y con la documentación necesaria para su ejecución precisa, incluyéndose además fotos de las parcelas del entorno a las que se proyecte, a fin de poder apreciar cómo quedará la construcción dentro del conjunto de la zona.

Las cubiertas se consideran como una fachada más con respecto a lo expresado en el apartado anterior.

Queda expresamente prohibido la utilización de fábricas de materiales comunes (bloques de hormigón vibrado, ladrillo cerámico, placas de fibrocemento, etc.), sin su correspondiente revestimiento, tanto en fachadas a espacios libres públicos o privados, como en aquellas medianerías que provisionalmente hayan de quedar vistas, salvo que los materiales empleados sean fabricados especialmente para ser vistos, en cuyo caso deberán tratarse con el aparejo apropiado.

Las fachadas dispondrán de revestimientos de larga duración, que mantengan sus características sin tener que ser tratados durante al menos diez (10) años, prohibiéndose expresamente el uso de pinturas incluso las plásticas de exteriores.

La modificación de fachadas en plantas bajas requerirá la toma en consideración y adecuación al conjunto del edificio, tanto en lo que atañe a diseño, como en materiales y solución constructiva.

No podrán instalarse en las fachadas ningún tipo de materiales o elementos que puedan suponer riesgo para los viandantes.

Artículo 2.7.3. Instalaciones en fachada

Ninguna instalación de refrigeración, acondicionamiento de aire o extractores, podrá sobresalir más de treinta centímetros (0,30 m.) del plano de fachada exterior, ni perjudicar la estética de la misma, debiendo ser colocadas siempre a altura no inferior a tres metros (3,00 m) sobre el nivel de la acera en el punto más próximo.

La instalación de aparatos de aire acondicionado visible desde la vía pública, requerirá un estudio del alzado del edificio, pudiendo instalarse en la posición en que menos perjudiquen a la estética de la fachada y sin romper su cerramiento.

Los equipos de extracción o evacuación de humos o gases no podrán tener salida a fachada, sino que deberán conducirse hasta la cubierta del edificio.

Quedan prohibidas en fachada las cajas de contadores de las compañías de servicios.

Artículo 2.7.4. Cornisas y aleros

En edificación aislada, se permitirán las cornisas y aleros, medidos desde el plano de fachada, siempre que no invadan la zona obligatoria de retranqueo más allá de cuarenta centímetros (0,40 m.).

En edificación con fachada en la alineación oficial se permitirán las cornisas y aleros con las limitaciones de dimensiones expresadas en el artículo 49 (vuelos).

Artículo 2.7.5. Vuelos

A efectos de este artículo se considerará vuelo toda aquella parte saliente de la alineación oficial.

Las edificaciones se atenderán a los linderos de la parcela, permitiéndose los siguientes vuelos máximos sobre aceras y viales públicos en segundas plantas y sucesivas, sobre el vial:

- Viales con acera menor o igual a 2,00 m: 0,50 m
- Viales con acera menor o igual a 4,00 m: 0,75 m
- Viales con acera mayor de 4,00 m: 1,00 m

No se admitirán en ningún caso vuelos a menos de tres metros con cincuenta centímetros (3,50 m) de altura ni en calles cuya pendiente sobrepase el diez por ciento (10%).

Artículo 2.7.6. Entrantes

A efectos de este artículo se considerará entrante toda aquella parte de la edificación remetida de la alineación oficial.

Los entrantes se tolerarán con independencia de la altura de la edificación y del ancho de la vía, pero su existencia no desvirtuará la posición de la fachada sobre la alineación oficial.

Artículo 2.7.7. Cerramiento de terrazas y áticos

Se prohíbe expresamente el cerramiento de terrazas o áticos, a no ser que hubieran sido así concebidas en el proyecto de edificación y su superficie haya sido computada en la forma establecida por el presente Plan.

Si el proyecto de edificación aprobado y construido no hubiera agotado toda la edificabilidad a la parcela el presente Plan Parcial, podrá procederse al cerramiento de terrazas con las siguientes condiciones:

- La superficie edificada más la que se cierre, medida en la forma que establece este Plan, no superará la edificabilidad máxima asignada a la parcela.
- La Comunidad de Propietarios o propietario único, deberá presentar un proyecto del conjunto de fachada y obtener previamente la autorización de la Junta de

Compensación u organismo a que hace referencia el artículo 2.7.1 de las presentes Ordenanzas, y la Licencia Municipal correspondiente.

Artículo 2.7.8. Soportales

Se permite la construcción de soportales en las parcelas destinadas a uso industrial-escaparate y a uso terciario (oficinas-comercial), con las siguientes condiciones:

- No podrán rebasar la alineación oficial con los elementos verticales de apoyo.
- Su ancho interior libre será como mínimo de dos metros y cincuenta centímetros (2,50 m).
- Su altura será siempre la misma de la planta baja de la edificación en que se realice.

La superficie ocupada por soportales es de titularidad privada y se encuentra sujeta a una servidumbre legal de paso destinada a uso público, que deberá inscribirse en el Registro de la Propiedad, conforme al artículo 307 del T.R. de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (R.D.L. 1/1992, de 26 de junio). Es obligación de los propietarios mantener los soportales en condiciones de seguridad, salubridad y ornato.

Podrán construirse igualmente soportales de titularidad privada y uso exclusivamente privado, sin ningún tipo de servidumbre ni inscripción registral especial, pero en este caso la superficie afecta a esos soportales computará como superficie construida en la parcela.

No se permitirá ningún tipo de cerramiento a posteriori en los soportales con servidumbre pública. En los soportales de uso privado podrán ejecutarse cerramiento posteriormente a la construcción del edificio, ateniéndose en ese caso a las mismas condiciones establecidas para áticos y terrazas en el artículo anterior.

Artículo 2.7.9. Medianerías

Siempre que queden en obras de nueva edificación paños medianeros al descubierto, deberán tratarse de forma que su aspecto y calidad sean tan dignos como los de las fachadas.

Cuando una obra de nueva edificación colinde con una medianería o quede vista incluso como consecuencia de la misma obra, podrá cargarse al promotor de la nueva obra con el gasto del tratamiento adecuado del paramento medianero.

Cuando una obra de nueva edificación deje medianeras vistas con carácter temporal deberá tener el paramento medianero un tratamiento adecuado a criterio de la Junta de Compensación o ente que delegue (artículo 2.7.1 de estas Ordenanzas) y de los técnicos municipales. Para estas medianeras temporales estará permitido el tratamiento con acabado en pintura plástica.

Artículo 2.7.10. Marquesinas

Se prohíbe la construcción de marquesinas excepto en los siguientes casos:

- Cuando estén incluidas en el proyecto del edificio, en obras de nueva planta

- Cuando se trate de actuaciones conjuntas de proyecto unitario, acordes con la totalidad de la fachada del edificio, de idénticas dimensiones, saliente y materiales en todos los locales de planta baja y exista compromiso de ejecución simultánea.

La altura mínima libre desde la cara inferior de la marquesina hasta la rasante de la acera o terreno, será superior a dos metros y medio (2,50 m). El saliente de la marquesina no podrá quedar en ningún caso a menos de cincuenta centímetros (0,50 m) del borde de la acera, ni sobrepasar un décimo 1/10 del ancho de la calle, ni un máximo de dos (2) metros.

Con la solicitud de licencia deberán presentarse fotografías en escorzo de la fachada existente y la acera, a fin de garantizar que la instalación de marquesina no cause lesión al arbolado público.

Las marquesinas no podrán verter por goteo a la vía pública. Su canto no excederá del quince por ciento (15%) de su menor altura libre sobre la rasante del terreno o acera y no rebasará en más de diez centímetros (0,10 m) la cota de forjado de suelo del primer piso.

Artículo 2.7.11. Portadas, escaparates, vitrinas y cierres metálicos

La alineación oficial no podrá rebasarse en planta baja con salientes superiores a quince centímetros (0,15 m), valor que regirá para decoraciones de locales comerciales, portales o cualquier otro elemento.

El saliente de decoraciones de planta baja, no podrá rebasar la cota de la cara superior del forjado de suelo de la primera planta.

Artículo 2.7.12. Toldos y persianas enrollables

Se autoriza la instalación exterior de toldos y persianas enrollables en edificios de nueva construcción, recogiendo las mismas en los proyectos que se presenten del edificio para obtener las licencias correspondientes.

En edificios ya construidos, las instalaciones exteriores para persianas enrollables y los toldos únicamente podrán ser autorizados cuando se presente el acuerdo del conjunto de propietarios del inmueble a fin de colocar idéntica solución en los huecos.

En todo caso, la instalación de toldos deberá cumplir las siguientes prescripciones:

- En cualquier punto la altura mínima de los toldos sobre la rasante de la acera o de la zona privativa común a que pueda afectar será de tres metros (3,00m).
- No podrán salir respecto a la alineación exterior de la parcela, respetando en todo caso el arbolado.
- Se prohíben los toldos fijos.

Artículo 2.7.13. Muestras

Se entiende por tales los anuncios paralelos al plano de fachada.

Su saliente máximo será de veinte centímetros (0,20m), debiendo cumplir además las siguientes prescripciones:

- La totalidad de muestras de una fachada no superará el 15% de su superficie.
- Quedan prohibidos los anuncios en tela u otros materiales que no reúnan las mínimas condiciones de dignidad o estética.
- Se podrán adosar en su totalidad al frente de las marquesinas, cumpliendo las limitaciones señaladas para éstas y pudiendo sobrepasar por encima de ellas en altura hasta el límite de la altura de la planta baja y no quedar ningún punto por debajo de la marquesina.
- Las muestras no podrán reducir la superficie de iluminación de huecos. No cubrirán elementos decorativos o huecos o descompongan la ordenación de la fachada.
- Las muestras luminosas, además de cumplir con las normas técnicas de la instalación y con las condiciones anteriores, irán situadas a una altura superior a tres metros (3,00m) sobre la rasante de la acera o terreno. Requerirán, para su instalación, la conformidad de los inquilinos, arrendatarios y, en general, de los usuarios del edificio en que se van a instalar o de los colindantes si se instalan en medianeras.
- En los muros linderos que queden al descubierto, y cumplan, en general, las condiciones de las ordenanzas y, en particular, las de su composición y decoración, pueden instalarse muestras sujetándose a las prescripciones establecidas para estas instalaciones en las fachadas.

Artículo 2.7.14. Banderines

Se entiende por tales los anuncios normales al plano de fachada.

En cualquier punto, la altura mínima sobre la rasante de la acera o terreno será de tres metros (3,00 m). Su saliente máximo será igual al fijado para los volados (artículo 49 de estas Ordenanzas).

Se podrá adosar en su totalidad a los laterales de las marquesinas, cumpliendo las limitaciones señaladas para éstos y pudiendo sobrepasar, por encima de ellas, en una altura hasta el límite de la altura de planta baja. En estos casos podrán sobresalir igual que la marquesina.

Los banderines luminosos, además de cumplir con las normas técnicas de la instalación y con las condiciones anteriores, requerirán para su instalación, la conformidad de los inquilinos, arrendatarios, y, en general, de los usuarios del edificio en que se instalen.

Artículo 2.7.15. Cerramientos

Tanto los solares como los terrenos sin construir, deberán cercarse mediante cerramientos permanentes de dos metros y cincuenta centímetros (2,50 m) de altura, realizados en su totalidad con elementos ciegos, fabricados con materiales que garanticen su estabilidad y manteniendo su conservación en buen estado.

Podrá autorizarse el cerramiento exterior de parcelas con edificaciones retranqueadas de la alineación oficial, siempre que el cerramiento cumpla las siguientes condiciones:

- Se situará en la alineación oficial.
- Estarán formados preferiblemente por pantallas vegetales.
- La altura máxima total no sobrepasará en ningún punto la altura de dos metros y cincuenta centímetros (2,50 m) sobre la rasante en cada punto de la acera o terreno natural con que limite.
- Si estuviera formado por elementos fijos, tendrán una parte ciega de altura máxima de un metro (1,00 m), pudiendo completarse la altura máxima total permitida mediante protecciones diáfanas estéticamente admisibles.
- En ningún caso se permitirá el remate de cerramientos con elementos punzantes o cortantes, que puedan causar lesiones a personas o animales.

Alternativamente, se autoriza el tratamiento de la zona de retranqueo como ampliación de la acera.

Artículo 2.7.16. Espacios libres de parcelas

Los espacios libres de la parcela estarán formados por los retranqueos marcados en el Título 3º de estas Ordenanzas, y los espacios que quedan entre los distintos bloques que se construyan en cada parcela.

Su tratamiento se realizará acorde con el resto de construcciones de la parcela y de sus colindantes, y de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 2.7.1 de estas Ordenanzas.

CAPÍTULO 2.8.- CONDICIONES DE SERVIDUMBRES URBANAS

Artículo 2.8.1. Servidumbre de parcelas

Todas las parcelas incluidas en el Plan Parcial podrán tener la carga de una servidumbre para depósitos, estación transformadora, cuadros eléctricos o telefónicos, conducciones eléctricas o telefónicas, tuberías de abastecimiento, saneamiento o riego, u otro servicio técnico de la urbanización.

Estas cargas se recogerán en el Proyecto de Urbanización y/o proyectos de instalaciones que los complementen, que serán aprobados por los correspondientes órganos competentes.

En todo caso, las servidumbres se dispondrán de manera que causen la menor incidencia posible a las futuras edificaciones de las parcelas, y que puedan quedar ocultas o englobadas en el entorno físico.

TÍTULO 3º.- NORMAS PARTICULARES DE USO Y DE EDIFICACION EN EL SECTOR

3.1.- NORMAS COMUNES A TODOS LOS USOS Y EDIFICACIONES		
Abreviaturas usadas en estas ordenanzas	- PGO: Plan General de Ordenación de Las Palmas de G.C. aprobado definitivamente el 12-12-2012 - NU-PGO: Normas Urbanísticas del citado Plan General de Ordenación	
Parcelas que incluye	- Todas las del presente Plan Parcial.	
Definición y ámbito	- Las presentes normas se aplicarán a todas las parcelas del Sector que se ordena con el presente Proyecto - Se complementan con las normas específicas para cada uso, que se expondrán más adelante, así como lo establecido en las NU-PGO	
Parámetros tipológicos	- Las cubiertas de las edificaciones o naves que se construyan podrán ser planas o a dos o más aguas, pero en todo caso en sus fachadas delantera y trasera tendrán aspecto de cubierta plana, sin que pueda apreciarse el pendienteado de las cubiertas inclinadas. - Las parcelas que lindan con el suelo rústico, deberán realizar las construcciones o cerramientos que ejecuten en ellas, con tratamiento de fachada hacia ese suelo.	
Parámetros volumétricos	Altura máxima	- 3 plantas, no mayor de 20,00 m - La altura máxima podrá sobrepasarse por elementos singulares que deban asociarse a la instalación, como silos, tolvas, elevadores mecánicos, cintas transportadoras, y otros elementos indicados en el artículo 2.5.18 de las presentes ordenanzas - También podrán sobrepasarse con cajas de ascensores, siempre que estas se ubiquen a no menos de 5 m de la fachada.
	Separación mínima a linderos	- Las edificaciones mantendrán un retranqueo mínimo de cero (0) metros a viales internos de la urbanización y al resto de linderos. - Con respecto a las carreteras existentes, mantendrán las siguientes distancias con respecto a la línea blanca de delimitación de calzada, según el art. 3.7.2 punto d) de las NU-PGO y la ficha del Sector UZR-10 del mismo PGO: 30 m con la autovía de circunvalación GC-3 12 m con la carretera Almatriche – Arucas – Firgas, GC-300 10 m con la carretera San Felipe – Los Giles, GC-201
Parámetros de uso	Usos complementarios	- Vivienda de guardián, con superficie edificada no superior a 90 m², y nunca en planta baja - Se permitirán aparcamientos en cubierta
Normas particulares de uso, comunes	- Las construcciones que se realicen cumplirán con lo establecido para cada una de ellas en la ordenanza particular de uso del presente documento, en el PGO y en la legislación sectorial propia de la actividad a que se destine.	

3.1.- NORMAS COMUNES A TODOS LOS USOS Y EDIFICACIONES (continuación)	
Otras normas de aplicación	- Normativa Urbanística del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, de 2012 - Ordenanza Municipal de Edificación, de 26-01-2018 (B.O.C nº 75, de 18-04-2018) - Legislación particular de cada tipo de uso e instalación de aplicación en el ámbito insular o superior

3.2.- PARCELAS DE USO INDUSTRIA EN GENERAL (I-G)		
Definición y ámbito	- Esta ordenanza corresponde a las parcelas de uso de industria en general, según definición que para la misma establece el artículo 2.4.3 punto 2.b) de las NU-PGO, que aparecen expresamente señaladas en color rosado en el plano de zonificación del presente Plan Parcial. - Se considera como uso industrial aquel que comprende actividades cuyo objeto principal es la obtención o transformación de productos materiales por procesos industriales o artesanales, incluyendo en él las funciones técnicas, económicas, administrativas y especialmente ligadas a la función principal, tales como la reparación, tratamiento, guarda o depósito de medios de producción y materias primas y almacenaje de los productos acabados para su suministro a mayoristas, instaladores, fabricantes u otros similares. - Se considera "Industria en General" cuando la actividad no esté calificada como "insalubre", "nociva" o "peligrosa", y para su desarrollo requiera una superficie construida mayor de doscientos cincuenta metros cuadrados (250 m²), y/o una potencia superior a diez caballos vapor (10 CV) de fuerza motriz	
Parcelas que incluye	- La totalidad de las parcelas de los polígonos G	
Parámetros volumétricos	Coeficiente de edificabilidad	- Entre 2,00 y 2,40 m ² /m ² (ver cuadro parcelario en Documento A "Memoria")
Parámetros de uso	Uso cualificado	- Industria, en sus distintas clases, excepto industria especial
	Uso vinculado	- Aparcamiento
	Usos complementarios	- Oficinas ligadas a la propia actividad - Comercial, hasta un máximo del 25% de la edificabilidad de la parcela
	Usos alternativos	- Servicios comunitarios, en su categoría de deportivo
	Usos prohibidos	- Resto de usos
Normas particulares de uso	- Se dotará de 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m ² de superficie construida, con las excepciones reguladas en las condiciones particulares de la categoría garaje-aparcamiento (artículo 2.6.10 ap.2 de la NU-PGO).	

3.3.- PARCELAS DE USO INDUSTRIA ESCAPARATE (I-E)		
Definición y ámbito	- Esta ordenanza corresponde a las parcelas de uso de industria en general, según definición que para la misma establece el artículo 2.4.3 puntos 2.a) y 2.b) de las NU-PGO, que aparecen expresamente señaladas en azul claro en el plano de zonificación del presente Plan Parcial. - Se considera como uso industrial aquel que comprende actividades cuyo objeto principal es la obtención o transformación de productos materiales por procesos industriales o artesanales, incluyendo en él las funciones técnicas, económicas, administrativas y especialmente ligadas a la función principal, tales como la reparación, tratamiento, guarda o depósito de medios de producción y materias primas y almacenaje de los productos acabados para su suministro a mayoristas, instaladores, fabricantes u otros similares. - Se considera "Industria Escaparate" a aquella industria en general que, por su emplazamiento, deberá disponer con una parte de su fachada acristalada	
Parcelas que incluye	- La totalidad de las parcelas de los polígonos E	
Parámetros tipológicos	- Presentará acristalamiento en la planta baja de su fachada, en al menos el 40% de su longitud de fachada.	
Parámetros volumétricos	Coefficiente de edificabilidad	- Entre 2,00 y 2,40 m ² /m ² (ver cuadro parcelario en Documento A "Memoria")
Parámetros de uso	Uso cualificado	- Industria general, del tipo escaparate (según definición que para el mismo se ha dado en la presente ordenanza de uso)
	Uso vinculado	- Aparcamiento
	Usos complementarios	- Oficinas ligadas a la propia actividad - Comercial hasta un máximo del 50% de la edificabilidad de la parcela
	Usos alternativos	- Otras actividades ligadas a la automoción - Servicios comunitarios, en su categoría de deportivo
	Usos prohibidos	- Resto de usos
Normas particulares de uso	- Se dotará de 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m ² de superficie construida, con las excepciones reguladas en las condiciones particulares de la categoría garaje-aparcamiento (artículo 2.6.10 ap.2 de la NU-PGO).	

3.4.- PARCELAS DE USO INDUSTRIA TALLER (I-TA)		
Definición y ámbito	- Esta ordenanza corresponde a las parcelas de uso de industria en general, según definición que para la misma establece el artículo 2.4.7 de las NU-PGO, que aparecen expresamente señaladas en color marrón claro en el plano de zonificación del presente Plan Parcial. - Se considera como uso industrial aquel que comprende actividades cuyo objeto principal es la obtención o transformación de productos materiales por procesos industriales o artesanales, incluyendo en él las funciones técnicas, económicas, administrativas y especialmente ligadas a la función principal, tales como la reparación, tratamiento, guarda o depósito de medios de producción y materias primas y almacenaje de los productos acabados para su suministro a mayoristas, instaladores, fabricantes u otros similares. - Se considera uso industria "Industria Taller" aquel que comprende actividades cuya función principal reside en la reparación o mantenimiento de vehículos automóviles no industriales, ciclomotores, artículos personales y artículos de uso doméstico, así como las actividades propias del uso industrial desarrolladas en la vivienda particular de su titular.	
Parcelas que incluye	- La totalidad de las parcelas de los polígonos TA	
Parámetros volumétricos	Coeficiente de edificabilidad	- Entre 2,80 m ² /m ² y 3,00 m ² /m ² (ver cuadro parcelario en Documento A "Memoria")
Parámetros de uso	Uso cualificado	- Taller de automoción, en sus diferentes tipos. - Taller de reparación, para artículos personales y artículos de uso doméstico, en sus diferentes tipos. - Actividades propias del uso industrial desarrolladas en la vivienda particular de su titular
	Uso vinculado	- Aparcamiento
	Usos complementarios	- Oficinas ligadas a la propia actividad - Almacenaje - Vivienda propia para talleres de actividades que se desarrollen asociadas a la vivienda particular de su titular, con superficie edificada no superior a 90 m², y nunca en planta baja - Comercial hasta un máximo del 25% de la edificabilidad de la parcela
	Usos alternativos	- La industria en todas sus clases - Servicios comunitarios, en su categoría de deportivo
	Usos prohibidos	- Resto de usos
Normas particulares de uso	- Talleres de reparación: 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m² de superficie construida. - Talleres de automoción: 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de superficie construida destinada a la actividad específica de taller (no computándose a estos efectos las zonas complementarias destinadas a almacenamiento de repuestos, administración-recepción, y área de aparcamiento de vehículos). - Todo ello, con las excepciones reguladas en las condiciones particulares de la categoría garaje-aparcamiento (artículo 2.6.10 ap.2 de la NU-PGO).	

3.5.- PARCELAS DE USO TERCIARIO (T)		
Definición y ámbito	- Esta ordenanza corresponde a las parcelas de uso de terciario, según definición que para la misma establece el artículo 2.6.7 de las NU-PGO, que aparecen expresamente señaladas en color azul oscuro en el plano de zonificación del presente Plan Parcial.	
Parcelas que incluye	- La totalidad de las parcelas de los polígonos T	
Parcela mínima	- La parcela mínima se fija en 1,500 metros cuadrados	
Parámetros volumétricos	Coeficiente de edificabilidad	- Entre 1,22 y 1,50 m ² /m ² (ver cuadro parcelario en Documento A "Memoria")
Parámetros tipológicos	- Cada parcela deberá contar, al menos, con un acceso y salida de aparcamiento, pudiendo ambas estar contiguas o no. En el caso de agrupación de parcelas para realizar un edificio único, en el proyecto de edificación se estudiarán las entradas y salidas, en función del número de plazas de aparcamiento, disponiendo siempre al menos una entrada y una salida independientes, que podrán estar contiguas o no.	
Parámetros de uso	Uso cualificado	- Terciario en todas sus categorías
	Uso vinculado	- Aparcamiento
	Usos alternativos	- Industria general - Dotacional y equipamiento en sus clases: servicios comunitarios, servicios públicos, trasportes y comunicaciones.
	Usos prohibidos	- Resto de usos
Normas particulares de uso	- Aseos: - Su número se ajustará a lo establecido en los artículos 17.5 (para la categoría comercial), 18.6 (para la categoría oficinas) y 19.7 (para la categoría recreativo-ocio) de la Ordenanza Municipal de Edificación. - Aparcamientos: - Pequeños Comercios y Locales Comerciales Tipo I: 1 plaza por cada 50 m² de superficie edificada. - Locales Comerciales Tipo II: 1 plaza por cada 40 m² de superficie de venta no alimentaria y 1 plaza por cada 25 m² de superficie de venta alimentaria. - Oficinas y recreativo-ocio: 1 plaza de aparcamiento por cada 50 m² de superficie edificada de local. - Todo ello con las excepciones reguladas en las condiciones particulares de la categoría Garaje-Aparcamiento. - Zona de carga y descarga: - Los Locales Comerciales Tipo II dispondrán, dentro de la parcela del edificio y fuera por tanto del espacio público, de una zona de acceso independiente para carga y descarga donde puedan efectuar las maniobras 2 vehículos industriales grandes (9.00 x 3.00 m) sin interrumpir el tráfico vial.	

3.6.- PARCELA DE USO EQUIPAMIENTO EN GENERAL		
Definición y ámbito	- Esta ordenanza corresponde a las parcelas de uso de equipamiento y dotacional, según definición que para la misma establece el capítulo 2.6 y el título IV de las NU-PGO, que aparecen expresamente señaladas con color anaranjado en el plano de zonificación del presente Plan Parcial.	
Parcelas que incluye	- Las parcelas dotacionales (D1 y D2) y las parcelas de equipamiento público /EQ.1 y EQ2)	
Parámetros volumétricos	Coeficiente de edificabilidad	- Para las parcelas dotacionales será asignado por el Ayuntamiento de Las Palmas de G.C., en función del tipo de equipamiento a que destine la parcela. - Para las parcelas de equipamiento se fija en 2,80 m2/m2 en la parcela EQ-1 y de 3,00 m2/m2 en la parcela EQ-2,,limitando hasta un 50% de su edificabilidad el uso comercial.
Parámetros tipológicos	- Se preservarán la fila de palmeras existentes entre la circunvalación GC-3 y la carretera GC-300	
Parámetros de uso	Uso cualificado	- Equipamientos y dotacional, en sus clases de servicios comunitarios, servicios públicos, transportes y comunicaciones, educativo, sanitario, servicios sociales, deportivo público, cultural, religioso, administración pública y aparcamiento público
	Usos alternativos	- Espacio libre. - Zona de juegos infantiles
	Usos prohibidos	- Resto de usos
Normas particulares de uso	- La dotación de plazas de aparcamiento se ajustará a lo establecido en los artículos 14.3 y 15.4 de la Ordenanza de Edificación de Las Palmas de G.C.	

3.7.- PARCELA DE USO ZONAS VERDES (ZV)		
Definición y ámbito	- Esta ordenanza corresponde a las parcelas de uso de zona verde y espacio libre, según definición que para las mismas en el artículo 2.4.5 de las NU-PGO, que aparecen expresamente señaladas en color verde claro con las siglas ZV en el plano de zonificación del presente Plan Parcial.	
Parcelas que incluye	- La parcela del polígono ZV	
Parámetros tipológicos	Las edificaciones que pudieran realizarse, deberán cumplir: - Se adaptarán a la alineación de los viales y fachadas de su entorno inmediato. - Se integrarán en el paisaje, enterrándolas en lo posible, y disponiendo vegetación y/o piedra del lugar para su cerramiento, cubrición o cercado	
Parámetros volumétricos	Edificabilidad	- Nula
Parámetros de uso	Uso cualificado	- Zona verde
	Usos complementarios	- Instalaciones de infraestructuras de servicios (estaciones transformadoras, depósitos generales de agua, estaciones de bombeo, cuadros de mandos de redes, antenas, etc)
	Uso alternativo	- Espacios libres
	Usos prohibidos	- Resto de usos
Normas particulares de uso	- La zona verde asociada al barranco, mantendrá su tipología natural actual, conservando los arbustos y especies autóctonas allí existentes, sin realizarse repoblaciones en la misma, ni introducir ningún tipo de árbol. Cumplirá las siguientes condiciones: - Sólo se autoriza la replantación de aquellas plantas susceptibles de perderse, empleando para ello la propia especie que allí existiera. - No se permite la introducción de red de riego, ni semillas, a fin de conservar la ladera con las mismas condiciones que presentan el resto de laderas naturales de esta zona del Municipio, y la totalidad de la ladera frente a ella. - Se prohíbe la construcción de sendas peatonales o caminos por su interior	

3.8.- PARCELA DE USO RED VIARIA		
Definición y ámbito	- Esta ordenanza corresponde a las parcelas que aparecen expresamente señaladas con la sigla Vial (para los viales) y P (para el peatonal) en el plano de zonificación del presente Plan Parcial	
Parámetros volumétricos	Edificabilidad	- 0 m2
Parámetros tipológicos	- La tipología para cada uno de los viales es la mostrada en el Documento D "Planos", plano "Red vial. Secciones tipo"	
Parámetros de uso	Usos cualificados	- Viales - Peatonales
	Usos prohibidos	- Resto de usos
Normas particulares de uso	- En estas parcelas no se permitirá ningún tipo de construcción, ni siquiera las destinadas a centros de transformación, depósitos y aljibes, estaciones de impulsión y otras de uso general para la urbanización. - Tan sólo se permitirá la instalación de farolas, señales de tráfico, pozos y arquetas de registro, y mobiliario urbano.	
Otras normas de aplicación	- NU-PGO, artículos 2.7.1 a 2.7.4	

Las Palmas de Gran Canaria, a fecha de firma digital

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos,

Fdo. Francisco González González-Jaraba
Colegiado nº 6.488

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LLANO DE GUINEA

DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN

B-3.2 ANEXO-2 PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA

Llanos de Guinea S.A.

Ingeniería Técnica Canaria

PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA - Í N D I C E

1. OBJETO DEL ESTUDIO	2
2. PROCEDIMIENTO PARA DEL DESARROLLO URBANÍSTICO.....	2
3. PLAZOS PARA EL DESARROLLO URBANÍSTICO	3
4. FASES EN LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN	6
4.1. Justificación de la necesidad de dividir en fases el Sector	6
4.2. Fases en la ejecución y prosecución de las mismas	7
4.3. Descripción de las fases	8
5. PLAN DE OBRA DE LA URBANIZACIÓN	11

1. OBJETO DEL ESTUDIO

El presente programa de actuación urbanística, se realiza a fin de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 40 de la Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, y con lo establecido en el Decreto 183/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias.

Por ello, el desarrollo del presente Anexo lo realizamos en la forma prevista y con la documentación establecida en los artículos 14 a 16 del mencionado Reglamento.

2. PROCEDIMIENTO PARA DEL DESARROLLO URBANÍSTICO

La prosecución de fases para el desarrollo urbanístico del Sector UZR-10 “Llano de Guinea”, se adaptará al siguiente proceso:

1. Inclusión del Sector como suelo urbanizable por el Plan General de Ordenación del Municipio de Las Palmas de Gran Canaria, y aprobación del mismo.

Dicha inclusión fue realizada en el Plan General de Ordenación del Municipio, aprobado definitivamente en 1999, y posteriormente, con algunas variaciones sobre el anterior, en el vigente Plan General de Ordenación de 2012.

Este último, se establece además que el suelo se desarrollará por iniciativa privada, por lo que a continuación expondremos el procedimiento a seguir por en forma de desarrollo privado del Sector.
2. Realización del Plan Parcial del Sector, y presentación del mismo ante el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
3. Aprobaciones inicial y definitiva por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria del Plan Parcial.
4. Solicitud al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria por propietarios que representen más del 50% del suelo del Sector, del sistema de ejecución para el desarrollo del Sector, y presentación de los estatutos y bases de actuación de la gestión urbanística.
5. Aprobación por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, del sistema de ejecución y de los estatutos y bases de actuación, si fuera sistema de ejecución privado.
6. Realización del Proyecto de Urbanización y presentación del mismo ante el Ayuntamiento.
7. Aprobación del Proyecto de Urbanización por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
8. Constitución de ente urbanizador privado que correspondiera.

9. Realización del proyecto de redistribución de cargas, derechos y obligaciones por los promotores del Sector, y su presentación ante el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
10. Aprobación por la Junta de Compensación del Sector, si correspondiera, y por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, del proyecto de redistribución de cargas, derechos y obligaciones.
11. Cesión al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, de los terrenos que pasen a ser de titularidad pública.
12. Ejecución por el promotor de las obras de urbanización, en la forma prevista en el Plan Parcial y Proyecto de Urbanización aprobados por el Ayuntamiento de Las Palmas y otros organismos públicos y privados que pudieran estar involucrados.
13. Finalización de las infraestructuras de urbanización, su entrega por el promotor al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, y recepción por éste.
14. Constitución del ente urbanístico de gestión conservación del Sector, si fuera el caso.
15. Finalización del desarrollo urbanístico por parte del promotor privado.
16. Proyecto y ejecución de las obras de edificación en las parcelas del Sector.

3. PLAZOS PARA EL DESARROLLO URBANÍSTICO

El desarrollo urbanístico del Sector UZR-10, se prevé que se realice en los siguientes plazos, para cada uno de las distintas actuaciones de desarrollo:

a) Redacción y presentación del Plan Parcial

El Sector cuenta con Plan Parcial aprobado inicialmente en sesión de la Comisión de Gobierno Local del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, de 22 de diciembre de 2005.

Posteriormente a ello, se hace precisa la redacción del presente Plan Parcial, que recogerá y se adaptará a:

- Las nuevas disposiciones establecidas en la Ley 4/2017, del Suelo y Espacios Naturales Protegidos de Canarias.
- Las nuevas disposiciones medioambientales, especialmente las establecidas en:
 - La Ley Nacional 21/2013, de evaluación ambiental,
 - La Orden de 15 de mayo de 2015 de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad del Gobierno de Canarias, por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, de alimentación, de dispersión y de concentración de las especies de la avifauna amenazada en la Comunidad Autónoma de Canarias.

- El estudio ambiental del Plan General de Ordenación del Municipio de Las Palmas de Gran Canaria, de 2012, en la parte que afecta al Sector UZR-10.
- Las nuevas zonas de interés comunitario establecidas por el Gobierno de Canarias en 2016
- o Las modificaciones en el ámbito y superficie máxima edificable en el Sector, disminuyendo la superficie de ambas, según lo establecido en la ficha que para el mismo recoge el Plan General de Ordenación de 2012.
- o Los cambios en el trazado realizados por la cuarta fase de la autovía de circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, GC-3, en la actualidad en fase aún de ejecución, que afectan al Sector, y deben contemplarse según lo establecido en la ficha UZR-10 del Plan General de Ordenación.
- o Los condicionantes impuestos por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en el acuerdo de su Comisión de Gobierno local mencionada, en la aprobación inicial del Plan Parcial del Sector UZR-10.

b) Presentación del sistema de actuación

De acuerdo con lo establecido en la ficha del Sector UZR-10 en el Plan General de Ordenación de 1999, el desarrollo urbanístico del mismo se realizaría por sistema privado, habiendo presentado los propietarios que representaban más del 50% de ese suelo, solicitud de ejecución privada por sistema de compensación, así como los estatutos y bases de actuación para el desarrollo urbanístico.

Dicha iniciativa, estatutos y bases de actuación, fueron aprobado inicialmente el Ayuntamiento, quedando en suspenso el procedimiento, con la modificación del Plan General de Ordenación, que finalmente sería aprobado en diciembre de 2012.

Ante ello, y habiendo variado ligeramente la superficie del Sector UZR-10 y su edificabilidad, se hace preciso que los propietarios de más del 50% del Sector en su nueva configuración, presenten ante el Ayuntamiento, para su aprobación, una iniciativa de sistema de actuación y los estatutos y bases de la actuación. Dicha documentación deberá ser presentada por los promotores del Sector, en el plazo máximo de tres (3) años desde la aprobación del presente Plan Parcial

c) Proyecto de redistribución de cargas y beneficios

Una vez aprobado por el Ayuntamiento de Las Palmas de G.C. el sistema de actuación, el promotor del Sector dispondrá de un plazo máximo de dos (2) años para la presentación ante el Ayuntamiento del proyecto de redistribución de cargas y beneficios o proyecto de compensación.

d) Cesiones

Tras la aprobación por el Ayuntamiento del proyecto de redistribución de cargas y beneficios, el promotor deberá formalizar en un plazo máximo de tres (3) meses, la cesión al Ayuntamiento de los terrenos que le corresponden al mismo, tanto por cesión

para el uso público, como por el aprovechamiento lucrativo que le corresponde al municipio.

En el caso del presente Plan Parcial, deberán ser cedidos:

- Parcela de zonas verdes ZV
- Parcela dotacional
- Suelo correspondiente a la red vial de la urbanización

Hemos de añadir también la cesión del suelo del sistema general SG-15 “La Mayordomía”, cuyo aprovechamiento otorga el Plan General de Ordenación, dentro del suelo del Sector UZR-10. Tan solo hacemos aquí su mención a él, ya que el mismo fue cedido en su día al municipio, no siendo preciso realizar ningún otro acto sobre la titularidad de ese suelo.

e) Proyecto de urbanización

Tras la aprobación por el Ayuntamiento del Plan Parcial del Sector, el promotor deberá presentar en un plazo no superior a dos años, el Proyecto de Urbanización, en el que se desarrollen todos los trabajos a realizar para las construcciones necesarias para el desarrollo urbanístico del Sector.

De esta forma, deberá contener tanto las obras de infraestructuras a realizar en el Sector, como las obras necesarias para la conexión del Sector con las infraestructuras generales del municipio, a nivel de red vial, redes de abastecimiento de agua potable y de riego, red de saneamiento y depuración de aguas negras, red de drenaje de aguas pluviales, red eléctrica y red de telecomunicaciones.

f) Ejecución de las obras de urbanización

Una vez aprobado por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el Proyecto de Urbanización, el promotor contará con el plazo de un (1) año para el comienzo de las obras recogidas en el mismo.

Dada la importancia del Sector a desarrollar, que implicará la puesta en el mercado por la iniciativa privada de 569.038 m² de edificabilidad de usos industrial y terciario, y el ritmo al que esta edificabilidad puede ser absorbida por el mercado insular, se ha considerado necesaria la división del Sector en tres fases para su desarrollo urbanístico.

En el capítulo 4 del presente Anexo, hacemos una justificación y estudio más detallado de las fases y del desarrollo previsto para la ejecución de las obras de urbanización.

El desarrollo del Sector podrá ser acometido directamente por los propios propietarios del suelo del mismo, con fondos propios o créditos bancarios, o mediante convenios para incorporación de socio urbanizador al ente urbanístico de desarrollo del Sector.

g) Actuaciones ambientales

Las actuaciones ambientales a realizar, mencionadas en el Documento E “Valoración Ambiental” del presente Plan Parcial, se realizarán simultáneamente con las obras de urbanización, durante los mismos periodos en que se realicen esas obras.

h) Ejecución de las edificaciones

Como hemos mencionado, el desarrollo urbano del Sector implicará la ejecución de 569.038 m² de edificabilidad, que, en las condiciones actuales del mercado, llevará bastantes años en ser absorbidas por el mercado local. Por ello, consideraremos un plazo más adecuado para solicitud de licencia de obra de edificación, el de cuatro (4) años desde la finalización y recepción por el Ayuntamiento de la fase de la urbanización a la que esté adscrita la parcela correspondiente.

Si fuera el caso, las obras de edificación podrán simultanearse con las de edificación, en la forma prevista en la actual legislación.

El inicio de las obras de edificación no podrá demorarse más allá de un (1) año tras la concesión de la correspondiente licencia de obra por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Superado ese plazo, la licencia se seguirá considerando vigente, en tanto sea expresamente revocada la misma por el Ayuntamiento.

Para la finalización de las edificaciones, se establece un plazo de dos (2) años desde el comienzo de las obras. El promotor de la edificación podrá solicitar del Ayuntamiento, y este conceder, aumento sobre este plazo, siempre que la complejidad u otras condiciones derivadas de la construcción, aconsejen superar ese periodo.

En función de la evolución del mercado inmobiliario local, los promotores del Plan podrán solicitar al Ayuntamiento, debidamente justificado, la ampliación de los plazos aquí previstos para la ejecución de las edificaciones del Sector.

4. FASES EN LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN

4.1. Justificación de la necesidad de dividir en fases el Sector

Dado el tamaño del Sector a desarrollar, con 569,038 m² de edificabilidad industrial y comercial, la absorción por el mercado local o insular del suelo urbanizado llevará un largo periodo de tiempo.

A esto hemos de añadir el hecho de que el desarrollo urbanístico será realizado por la iniciativa privada, de acuerdo la ficha urbanística que para el Sector establece el vigente Plan General de Ordenación. Esto llevará a que los propietarios de los terrenos del Sector, u otras empresas privadas con las que estas puedan convenir, deban hacerse cargo de una inversión total (sin incluir el valor del suelo) superior a los 20.000.000 €, como mostramos en el Documento B.2 “Anexo. Estudio económico-financiero”.

Por ello, consideramos que desarrollar el Sector en una única fase, llevaría aparejada la inviabilidad económico-financiera del mismo, pues requeriría unos grandes desembolsos económicos, que no revertirían al promotor del Sector sino tras muchos años.

Esto no haría sino:

- Que no existieran promotores que arriesgaran su capital con un apalancamiento del dinero invertido, y su reversión en un largo plazo de años, de manera que el Sector no se desarrollara.
- Que, si existieran promotores interesados, estos pedirían una reversión del capital que desembolsaran y apalancaran, con un interés muy alto dado el plazo de reversión y el riesgo que asumirían. Ello daría lugar a un encarecimiento notable del valor de venta de las parcelas urbanizadas.

En ambos casos, no se lograría lo pretendido por el Plan General de Ordenación, al declarar este Sector como suelo urbanizable, que no es otro de poner en el mercado suelo industrial y comercial en cantidad acorde con lo demandado en el mercado para el municipio, y a un precio razonable.

Por ello, para que el desarrollo del Sector pueda ser viable, se considera necesario la división del mismo en diferentes fases de ejecución de las obras e inversiones a realizar en infraestructuras. De esta manera, se disminuyen los costos financieros y el capital a aportar por los promotores del Sector, ya que las siguientes fases de la urbanización podrán ser costeadas con recursos procedentes de la venta del suelo de fases anteriores.

4.2. Fases en la ejecución y prosecución de las mismas

Dada la envergadura de la actuación y las condiciones del mercado inmobiliario actual, consideramos un periodo de 20 años para que el suelo industrial y comercial que se desarrolle en el Sector, sea absorbido por el mercado local e insular.

No hay más que ver las disponibilidades de suelo industrial existentes en el Polígono de Arinaga (Agüimes), que sería competencia del Sector a desarrollar, y como el mismo cuenta con gran número de solares en venta que cuentan con infraestructuras urbanísticas consolidadas desde hace incluso más de esos 20 años.

Por ello, hemos considerado la realización de las obras de urbanización del Sector en dos fases, de manera que cada una de ellas ponga en el mercado una media de unos 100.000 m² de edificabilidad industrial y comercial.

Para el desarrollo de la primera de la fase, consideraremos un plazo de cuatro (4) años, al deber ejecutarse en la misma tanto las infraestructuras de la propia fase, como las de las acometidas a las redes generales municipales. Para la ejecución de las obras de la segunda fase, consideraremos un plazo de ejecución de cuatro (4) años. De esta forma, se prevé una duración de ocho (8) años para la realización de la totalidad de las obras de urbanización del Sector.

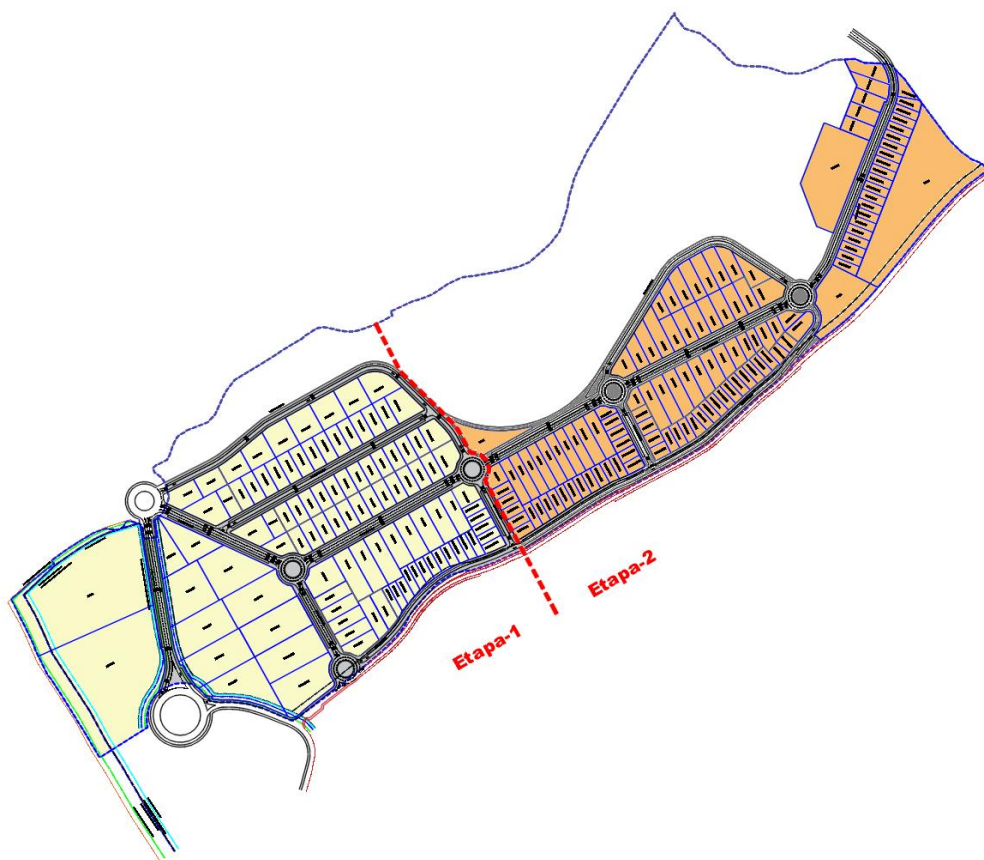
De esta forma, como estudiaremos en el Documento B.3 “Anexo. Estudio económico-financiero”, se consigue disminuir las necesidades financieras para el desarrollo del Sector, bajando hasta un máximo de 7,7 M€ de capital máximo a aportar, con lo que se hace más viable que el desarrollo urbanístico pueda ser acometido por la iniciativa privada.

Las obras de la primera fase de urbanización, deberán comenzar en el plazo de un (1) año desde la aprobación del Proyecto de Urbanización por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

La segunda fase de las obras de urbanización deberá comenzar, a lo más tardar, una vez que hayan cambiado de titularidad el 75% de las parcelas que componen la primera fase de la urbanización.

4.3. Descripción de las fases

En el croquis siguiente, mostramos en amarillo la primera fase, y en naranja la segunda y última de las fases



Pasamos a continuación, a describir las obras que incluye cada fase, y las parcelas que a las que se dotará de servicios urbanísticos en cada una de ellas

a) Primera fase

La ejecución de la primera fase de la urbanización, llevará aparejada la realización de las siguientes infraestructuras:

- Acometidas de conexionado del Sector con las infraestructuras municipales o insulares generales viaria, de saneamiento de aguas fecales, de abastecimiento de agua potable, de la red eléctrica en media tensión y de la red de telefonía y telecomunicaciones.
- Movimiento de tierras, muros de contención, pavimentos de zona de rodadura de vehículos, aceras, e infraestructuras de las redes de servicio (saneamiento de aguas fecales, drenaje de pluviales, redes de abastecimiento de agua potable y de riego, redes eléctricas de media y baja tensión, alumbrado público y red de telefonía y telecomunicaciones) de los siguientes viales:
- Primera fase: vial A parcialmente (desde la rotonda de acceso a la circunvalación, hasta la segunda de las rotondas intermedias de este vial).
- Los viales B, C, D, E y F se ejecutarán completos. El Vial – I se ejecutará parcialmente hasta el vial – F. Esta fase incluirá la ejecución de tres rotondas completas.

Asimismo, contarán con servicios la parcela destinada a zona verde, ZV, y la destinada a espacio libre, EL.

Cuadro con superficies

FASE - 1

USOS	SUPERFICIE
INDUSTRIAL GENERAL	43.469
INDUSTRIAL ESCAPARATE	28.236
INDUSTRIAL TALLER	8.505
EQUIPAMIENTO	23.359
TOTAL	103.569
TERCIARIO	54.749
DOTACIONAL	23.361
ZONA VERDE	22.856
RED VIARIA	40.976
TOTAL	141.942

b) Segunda fase

La ejecución de la segunda fase de la urbanización, llevará aparejada la realización del movimiento de tierras, muros de contención, pavimentos de zona de rodadura de vehículos, aceras, e infraestructuras de las redes de servicio (saneamiento de aguas fecales, drenaje de pluviales, redes de abastecimiento de agua potable y de riego, redes eléctricas de media y baja tensión, alumbrado público y red de telefonía y telecomunicaciones) de los siguientes viales:

- Segunda fase: Se terminará resto de la urbanización, El vial principal A se ejecutará completamente, junto con el resto de red viaria, infraestructuras y servicios.

FASE - 2

USOS	SUPERFICIE
INDUSTRIAL GENERAL	13.648
INDUSTRIAL ESCAPARATE	39.494
INDUSTRIAL TALLER	31.123
EQUIPAMIENTO	9.051
TOTAL	93.316
TERCIARIO	7.605
DOTACIONAL	18.547
ZONA VERDE	168.166
RED VIARIA	35.893
TOTAL	230.211

5. PLAN DE OBRA DE LA URBANIZACIÓN

De acuerdo con lo expuesto en los capítulos anteriores del presente Anexo nº 2, y teniendo en cuenta la previsión de trabajos a realizar, los métodos y equipos constructivos habituales en el mercado de Gran Canaria, y la previsión de tiempo para el desarrollo de las obras y sus fases, hemos realizado el Plan de Obra que figura en la página siguiente.

Este Plan de Obra debe de considerarse solamente a título orientativo, debiendo ser analizado y desarrollado con más precisión en el Proyecto de Urbanización, cuando ya se conozca con mayor precisión la totalidad de trabajos de urbanización que deberán acometerse.

En cuanto a la red vial y redes de servicio interiores de la urbanización, se ejecutará el movimiento de tierras, muros de contención, pavimentos de zona de rodadura de vehículos, aceras, e infraestructuras de las redes de servicio (saneamiento de aguas fecales, drenaje de pluviales, redes de abastecimiento de agua potable y de riego, redes eléctricas de media y baja tensión, alumbrado público y red de telefonía y telecomunicaciones) de los siguientes viales:

Con ello, se dotará de servicios urbanísticos a las siguientes parcelas en cada una de las fases.

En el Documento B-2; Planos de Ordenación, plano O-6 Plan de etapas, mostramos con mayor claridad las zonas que componen cada una de las tres fases de la urbanización

Las Palmas de Gran Canaria, a fecha de firma digital

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Fdo. Francisco González González-Jaraba

Colegiado nº 6.488

Actividad	PRIMERA FASE																SEGUNDA FASE															
	AÑO 1				AÑO 2				AÑO 3				AÑO 4				AÑO 1				AÑO 2				AÑO 3				AÑO 4			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
Movimiento de tierras y muros																																
Red de saneamiento de fecales																																
Red de drenaje de pluviales																																
Red de agua potable																																
Red de riego																																
Red eléctrica de media tensión																																
Centros de transformación																																
Red eléctrica de baja tensión																																
Red de alumbrado público																																
Red de telecomunicaciones																																
Bordillos y aceras																																
Pavimentación de vales																																
Señalización																																
Jardinería																																
Mobiliario urbano																																
Bombeo y acometida fecales																																
Acometida de agua potable																																
Acabados y varios																																
Medidas ambientales																																
Gestión de residuos																																
Seguridad y Salud																																

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LLANO DE GUINEA

DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN

B-3.3 ANEXO-3 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

Llanos de Guinea S.A.

Ingeniería Técnica Canaria

Índice

1. OBJETO DEL ESTUDIO	3
2. COSTES ECONÓMICOS DE LA PROMOCIÓN	3
3. INGRESOS ESTIMADOS	7
4. ANÁLISIS FINANCIERO Y RENTABILIDAD DE LA PROMOCIÓN	7
5. RESUMEN	10

1. OBJETO DEL ESTUDIO

El presente estudio económico – financiero se realiza de acuerdo con lo establecido en el artículo 40 de la Ley 7/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias y en el vigente Reglamento de Gestión Urbanística.

En él realizamos un análisis de costos del conjunto de las operaciones necesarias para el desarrollo urbanístico de la actuación proyectada, así como el análisis inmobiliario de las parcelas resultantes para obtención de los precios de mercado de las mismas, a fin de determinar la viabilidad o no de la ejecución del Plan Parcial.

Este estudio tiene un carácter meramente orientativo, toda vez que el establecimiento de los costes más detallados se realizará en una fase posterior a la presente, con la redacción del Proyecto de Urbanización adaptado a la nueva ordenación; y en cuanto a los ingresos previstos, estos se corresponden con los precios que se consideran actualmente en el mercado inmobiliario del Municipio, los cuales fluctúan en el tiempo tanto al alza como a la baja en función de la ley de demanda y oferta de suelo disponible en cada momento así como del propio momento económico en que se ofrece el suelo en el mercado una vez ya urbanizado.

2. COSTES ECONÓMICOS DE LA PROMOCIÓN

a) Costos del suelo

Para la valoración económica de los terrenos que configuran el Plan Parcial, hemos de tener en cuenta que la superficie total que abarca es de 677.038 m², incluyendo los 569.038 m² del Sector UZR-10, más los 108.000 m² del Sector SG-15 “La Mayordomía”, que recibe su aprovechamiento en el Sector UZR-10.

De los terrenos originarios, tendrían posibilidad de aprovechamiento agrícola unos 200.000 m², mientras que el resto son de monte bajo, en laderas con fuertes pendientes que no podrían ser aprovechables agrícolamente.

De esta manera, podemos estimar en que el precio medio de los terrenos, de acuerdo con las condiciones actuales del mercado en Gran Canaria, es de doce euros por metro cuadrado (12 €/m²) y que es independiente de la valoración de las preexistencias, siendo necesario un análisis más preciso en el establecimiento del sistema privado UZR-10, por lo que el valor estimado total de los terrenos incluidos en el Plan Parcial será:

$$677.038 \text{ m}^2 \times 12 \text{ €/m}^2 = 8.124.456 \text{ €}$$

b) Obras de urbanización

Dadas las características de los terrenos, y el conjunto de infraestructuras a realizar para la dotación general de redes y servicios en la urbanización que se predefinen en el presente Plan, de acuerdo con las estimaciones de que disponemos para este tipo de obras, y pendientes de un análisis más preciso que se realizará con la redacción

del Proyecto de Urbanización, costes de obras de urbanización y sus conexiones con los sistemas generales municipales que se precisan para el desarrollo del Plan Parcial podemos estimarlos en los siguientes valores:

<i>Capítulo</i>	<i>Importe</i>
1 Movimientos de tierras y demoliciones	1.600.000 €
2 Red viaria	4.250.000 €
3 Red de saneamiento de aguas fecales	1.500.000 €
4 Estación de bombeo de aguas fecales	300.000 €
5 Red de drenaje de aguas pluviales	750.000 €
6 Red de abastecimiento de agua potable	500.000 €
7 Depósito regulador	300.000 €
8 Estación de bombeo de agua potable	200.000 €
9 Red de riego	300.000 €
10 Red eléctrica de media tensión	850.000 €
11 Estaciones transformadoras	2.000.000 €
12 Red eléctrica de baja tensión	825.000 €
13 Alumbrado público	600.000 €
14 Red de telefonía y telecomunicaciones	500.000 €
15 Jardinería y mobiliario urbano	200.000 €
16 Acometida a red general de saneamiento	750.000 €
17 Acometida de agua potable	225.000 €
18 Seguridad y salud	175.000 €
19 Gestión de residuos	12.500 €
Total de ejecución material	15.837.500 €
13% de gastos generales	2.058.875 €
6% de beneficio industrial	950.250 €
Total de ejecución por contrata	18.846.625 €

Con esto, los costes unitarios totales brutos de urbanización los podemos cifrar en:

- Costo total de las obras de urbanización: 18.846.625 €
- Superficie total del Plan Parcial: 569.038 m²
- Coste unitario de urbanización: $18.846.625 \text{ €} / 569.038 \text{ m}^2 = 33,12 \text{ €/m}^2$

Lo cual representa un costo bastante realista con respecto a los que se están originando en estos momentos en urbanizaciones de similares características en Gran Canaria.

c) Preexistencias y derechos

Dado que en la actualidad una parte importante de los terrenos incluidos en el Plan Parcial están destinados a plantaciones, así como debido a la presencia de algunas construcciones, hemos de prever una cantidad económica para abono a sus propietarios.

Dichas cantidades serán estimadas con más detalle en la elaboración del Proyecto de Compensación, pero podemos cifrarlas en:

- Terrenos con tomateras y otras plantas bajas:

Superficie en plantación:	30.000 m ²
Precio unitario de abono:	1,50 €/ m2
Importe:	30.000 x 1,50 = 45.000 €

- Edificaciones y construcciones existentes:

Estimamos una partida de 400.000 € para indemnizaciones por preexistencias restos de invernaderos, viviendas de aparceros, cuartos de aperos y balsas.

Con todo ello, hacemos una previsión total de costes debido a preexistencias y derechos de:

- Terrenos con plantas bajas	45.000 €
- Edificaciones y construcciones	<u>400.000 €</u>
Total costo de preexistencias y derechos	445.000 €

d) Gastos de personal técnico

Estos gastos incluirán la redacción de proyectos (plan parcial, proyecto de urbanización, electrificación, intersección con la carretera general, acometidas externas, y proyecto de compensación), así como sus correspondientes direcciones de obra, proyecto de compensación, abogados y gastos jurídicos, y otros, y podemos estimarlos en un total de 900.000 €.

e) Gastos financieros

Al no ser necesario el que la urbanización esté totalmente desarrollada para proceder a la promoción y venta de las parcelas, sino que ésta se realizará simultáneamente a la ejecución de las obras, no será preciso proceder al desembolso de la totalidad de los costos de la promoción, bien directamente por los promotores, o por la incorporación de socio promotor, o mediante préstamos en entidades bancarias.

De todas formas, la ejecución y desarrollo del Plan Parcial implicará importantes desfases económicos entre el momento de producirse los gastos y el de recibir los ingresos correspondientes, que, como veremos en el cuadro financiero que presentamos en el próximo capítulo, tendrán su máximo en el tercer año del desarrollo del Sector, por un importe de 7,4 M€.

Considerando un 4% de costo del dinero y un 0,5% para abono de saldos positivos, como también podemos ver en el cuadro del capítulo siguiente, los costos financieros de la operación, durante todo el periodo de desarrollo de la misma e incluyendo el valor del suelo, ascenderían a 3,8 M€.

f) Gastos de promoción y venta

Considerando que la promoción de las parcelas para la venta de las mismas a terceros, como suele ser habitual en este tipo de desarrollos urbanísticos, se realizará por un

lado mediante la instalación de una caseta en la propia urbanización atendida por personal contratado por los promotores, y por otro lado mediante la venta a través de agencias inmobiliarias y comisionistas, así como con la realización de publicidad y otros medios, estimamos que los costos de promoción pueden representar un 3% de los ingresos totales de venta, lo cual supondrá:

$$3\% \times 84.8278.325 \text{ €} = 1.696.546,50 \text{ €}$$

g) Imprevistos y varios

Asignaremos una partida presupuestaria para poder sufragar costos de desarrollo del Plan Parcial que en estos momentos no podemos estimar, pero que sin duda se producirán a lo largo del desarrollo urbanístico del sector, así como otra serie de costes varios tales como los de inscripciones registrales, mantenimiento de urbanización desde la ejecución de las obras hasta su recepción por el Ente Urbanístico de Conservación o el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y otros.

Para prever la dotación de todos estos costes, destinaremos una partida alzada conjunta de 900.000 €.

h) Costo total de la promoción

De acuerdo con lo estima en los apartados anteriores, el coste total que representa el desarrollo completo de la promoción del Plan Parcial, lo podemos valorar de la siguiente forma:

Coste del suelo	8.124.456,00 €
Costes de urbanización	18.846.625,00 €
Preexistencias y derechos	445.000,00 €
Gastos de facultativo	900.000,00 €
Gastos financieros	3.800.241,82 €
Gastos de promoción y venta	1.696.546,50 €
Imprevistos y varios	900.000,00 €
Total costo de la promoción	<u>34.712.749,32 €</u>

3. INGRESOS ESTIMADOS

Realizamos a continuación la estimación de ingresos que prevemos en función de los precios de mercado actuales de cada uno de los productos inmobiliarios lucrativos que se obtienen en el Plan Parcial, descontando los aprovechamientos correspondientes al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en función tanto las parcelas de cesión legal como el 10% del resto de aprovechamientos.

- Edificabilidad lucrativa bruta:	569.038 m ²
- 10% de cesión al Ayuntamiento:	<u>-56.904 m²</u>
- Edificabilidad lucrativa neta:	512.134 m ²

Considerando un precio de venta de 110 €/m² de edificabilidad, los ingresos esperados por la venta de todas las parcelas de la promoción, serán:

$$512.134 \text{ m}^2 \times 110 \text{ €/m}^2 = 56.334.740 \text{ €}$$

4. ANÁLISIS FINANCIERO Y RENTABILIDAD DE LA PROMOCIÓN

Para realización del estudio económico-financiero de la promoción del Sector, partiremos de las siguientes premisas:

- El desarrollo de la inversión, se realizará durante un periodo de 10 años.
- Las ventas se desarrollarán durante un periodo de 20 años, de los cuales, en los tres primeros, no se realizarán ventas, en tanto la urbanización no adquiera un cierto grado de desarrollo.
- El precio de venta del suelo se mantendrá constante durante los 8 primeros años de desarrollo del Sector, como consecuencia de que la gran cantidad de suelo a poner en el mercado, no permitirá la subida de sus precios.
- A partir del noveno año, el precio de la venta del suelo se incrementará a razón del 2% anual.
- Se considerará una inflación uniforme del 3% durante el desarrollo del Sector.
- Se considerará un precio del dinero del 4% durante todo el periodo de desarrollo del Sector, mientras que el abono de intereses para los saldos positivos en cuenta, se considerará al 0,5%

Con esto, hemos elaborado el cuadro financiero que figura en la siguiente página.

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LO LLANO DE GUINEA

AÑO	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
COSTOS																					
Coste del suelo	-8.151	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costes de urbanización	0	-1.885	-1.885	-1.885	-1.885	-1.885	-1.885	-1.885	-1.885	-1.885	-1.885	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Preexistencias y derechos	-445	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gastos de facultativos	-500	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20
Imprevistos y varios	0	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45
Suma	-9.096	-1.950	-1.950	-1.950	-1.950	-1.950	-1.950	-1.950	-1.950	-1.950	-1.950	-65	-65	-65	-65	-65	-65	-65	-65	-65	-65
Actualización IPC	0%	3%	6%	9%	13%	16%	19%	23%	27%	30%	34%	38%	43%	47%	51%	56%	60%	65%	70%	75%	81%
Costos actualizados	-9.096	-2.008	-2.068	-2.130	-2.194	-2.260	-2.328	-2.398	-2.470	-2.544	-2.620	-90	-93	-95	-98	-101	-104	-107	-111	-114	-117
INGRESOS																					
Ingresos por ventas	0	0	0	0	2.500	3.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	4.000	3.000	3.000	3.000	2.500	2.500	2.500	2.500	2.000	1.052
Actualización precios venta	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	4%	6%	8%	10%	13%	15%	17%	20%	22%	24%	27%
Ingresos actualizados	0	0	0	0	2.500	3.000	5.000	5.000	5.000	5.100	5.202	4.245	3.247	3.312	3.378	2.872	2.929	2.988	3.047	2.487	1.334
Costos comercialización	0	0	0	0	-75	-90	-150	-150	-150	-153	-156	-127	-97	-99	-101	-86	-88	-90	-91	-75	-40
Ingresos netos actualizados	0	0	0	0	2.425	2.910	4.850	4.850	4.850	4.947	5.046	4.117	3.150	3.213	3.277	2.786	2.841	2.898	2.956	2.412	1.294

Nota: cifras en miles de euros

RESULTADOS																					
-------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LO LLANO DE GUINEA

AÑO	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
CON SUELO																					
Resultado bruto en el año	-9.096	-2.008	-2.068	-2.130	231	650	2.522	2.452	2.380	2.403	2.426	4.028	3.057	3.117	3.179	2.684	2.737	2.791	2.845	2.298	1.176
Resultado bruto acumulado	-9.096	11.104	13.172	15.303	15.072	14.422	11.900	-9.448	-7.068	-4.665	-2.239	1.789	4.846	7.963	11.142	13.826	16.563	19.354	22.199	24.498	25.674
Intereses financieros	-364	-444	-527	-612	-603	-577	-476	-378	-283	-187	-90	9	24	40	56	69	83	97	111	122	128
Resultados netos en el año	-9.459	11.548	13.699	15.915	15.675	14.999	12.376	-9.826	-7.350	-4.851	-2.328	1.798	4.870	8.003	11.198	13.895	16.646	19.451	22.310	24.620	25.802
RESULTADOS SIN SUELO																					
Resultado bruto acumulado	-945	-2.953	-5.022	-7.152	-6.921	-6.272	-3.750	-1.297	1.083	3.486	5.912	9.939	12.996	16.114	19.293	21.977	24.714	27.505	30.350	32.648	33.824
Intereses financieros	-38	-118	-201	-286	-277	-251	-150	-52	-35	-23	-11	9	24	40	56	69	83	97	111	122	128
Resultados netos en el año	-945	-3.071	-5.222	-7.438	-7.198	-6.522	-3.900	-1.349	1.047	3.463	5.901	9.948	13.021	16.154	19.348	22.046	24.797	27.601	30.461	32.771	33.953

Nota: cifras en miles de euros

5. RESUMEN

A partir de los que hemos expuesto en los apartados anteriores, obtenemos que:

- Los resultados positivos de la promoción, durante los 20 años de su desarrollo, sería de unos 25,8 M€ en euros del año de ingreso, equivalentes a 14,3 M€ en euros del año actual.
- La rentabilidad de promoción será del 25% sobre los ingresos por venta de parcelas urbanizadas.
- Las necesidades de financiación máximas, descontado el valor del suelo que será aportado por los propietarios del mismo, se producen en el tercer año del desarrollo del Sector, por un importe de 7,4 M€.

A esa cifra, habría que añadir el posible importe de los terrenos de propietarios que no se adhirieran a la Junta de Compensación, a los que habría que pagar el precio de expropiación de sus terrenos.

Queda de esta forma demostrada la rentabilidad de la promoción, para el promotor del Sector UZR-10, y que la misma puede desarrollarse por sistema iniciativa privada, tal y como está prevista en el vigente Plan General de Ordenación, y como solicitaron los propietarios de más del 50% del suelo del Sector.

Las Palmas de Gran canaria, a fecha de firma digital

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos,

Fdo. Francisco González González-Jaraba

Colegiado nº 6.488

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LLANO DE GUINEA

DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN

B-3.4 ANEXO-4 INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

Llanos de Guinea S.A.

Ingeniería Técnica Canaria

Índice

1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL INFORME	2
2. COSTOS GENERADOS A LA HACIENDA MUNICIPAL POR LA ACTUACIÓN URBANÍSTICA....	3
2.1. COSTOS DE IMPLANTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	3
2.1.1. Costos de ejecución de las infraestructuras urbanísticas del Sector.....	3
2.1.2. Costos de ejecución de nuevas carreteras, viales o calles para acceso al Sector, o ampliación de las existentes	4
2.1.3. Nuevas redes e infraestructuras de servicio, o ampliación de las existentes	5
2.1.4. Costos de ejecución de edificaciones públicas del Sector	7
2.2. COSTOS DE MANTENIMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS	8
2.2.1. Infraestructuras viarias	8
2.2.2. Zonas verdes públicas	8
2.2.3. Alumbrado público.....	9
2.2.4. Otras redes de servicio	9
2.2.5. Otros servicios municipales	10
3. INGRESOS GENERADOS A LA HACIENDA MUNICIPAL POR LA ACTUACIÓN URBANÍSTICA	12
3.1. INCREMENTO PATRIMONIAL RECIBIDO POR EL MUNICIPIO	12
3.1.1. Valor del aprovechamiento urbanístico lucrativo recibido	12
3.1.2. Valor de parcelas edificatorias no lucrativas de cesión al Ayuntamiento	12
3.1.3. Valor de otro suelo cedido al Ayuntamiento en el Sector	13
3.1.4. Valor de las infraestructuras cedidas al municipio	13
3.1.5. Suelo de La Mayordomía	14
3.1.6. Bienes inmuebles de edificios públicos en el Sector	15
3.2. INGRESOS GENERADOS POR IMPUESTOS Y TASAS	15
3.2.1. Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI)	16
3.2.2. Impuesto de construcciones, instalaciones y obras (ICIO)	16
3.2.3. Impuesto de vehículos de tracción mecánica (IVTM).....	17
3.2.4. Impuesto sobre actividades económicas (IAE)	17
3.2.5. Tasas por licencia de apertura de locales comerciales e industriales	18
3.2.6. Tasas por entrada de vehículos a través de acera pública (vado)	18
3.2.7. Tasas por ocupación de viales públicos durante la ejecución de obras	18
3.2.8. Otras tasas municipales	19
3.2.9. Otros impuestos y tasas	19
4. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LA ACTUACIÓN	21
5. ADECUACIÓN DEL SUELO DESTINADO A USOS PRODUCTIVOS	23

1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL INFORME

El artículo 40 de la Ley 4/2017 del Suelo y Espacios Naturales Protegidas de Canarias, traspone a esta Comunidad, lo recogido por el artículo 22.4 del Real Decreto 7/2015 de 30 de octubre. por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, en el que se recoge la obligación de elaborar un “Informe o Memoria de Sostenibilidad Económica” a incorporar a los planes de ordenación y gestión correspondientes en el que deberá analizarse el impacto que producirá en las Haciendas Pública el mantenimiento, conservación e implantación de las infraestructuras derivadas de la ejecución de las actuaciones urbanizadoras previstas en aquellos planes que contemplen cesiones dotacionales a las Administraciones Públicas.

Igualmente, el informe debe hacer referencia a la suficiencia y adecuación de suelo destinado a usos productivos generadores de empleo y actividad económica.

En base a dichas disposiciones legales, el presente Plan Parcial, toda vez que conlleva la obtención de suelo público destinado a infraestructuras o equipamientos públicos, deberá ser sometidos a evaluación económica.

El informe de sostenibilidad económica implica fundamentalmente un análisis económico en el que se determinen tanto los gastos públicos de inversión por la construcción de infraestructuras y equipamientos como los gastos corrientes de mantenimiento y conservación de las nuevas infraestructuras y los derivados de la prestación de nuevos servicios.

Tratándose de una actuación de urbanización de gestión privada, la Administración actuante recibe los terrenos destinados a dotaciones, locales (vialidad, zonas verdes, equipamiento, etc...) con las consiguientes redes de servicios que se insertan en el conjunto de redes públicas, siendo por cuenta de la promoción privada los costes de implantación de todas estas redes y de la urbanización de los terrenos destinados a dotaciones locales. La transmisión de estos terrenos se producirá a través del proyecto de equidistribución, recibiendo además el Ayuntamiento la cesión del 10% de edificabilidad libre de cargas o su compensación económica equivalente.

Del resultado del estudio se deduce un saldo netamente favorable a la implantación, sin necesidad de afinar en todos los ingresos posibles (plusvalías por transmisión de terrenos, etc.).

2. COSTOS GENERADOS A LA HACIENDA MUNICIPAL POR LA ACTUACIÓN URBANÍSTICA

La actuación urbanística de desarrollo de un nuevo sector urbano, como es el caso que nos ocupa, llevará aparejada una serie de costos e ingresos.

En nuestro caso, deberemos estudiar valores positivos y negativos que representan cada una de las siguientes actuaciones precisas:

- Costos de ejecución de infraestructuras
- Costos de mantenimiento de las infraestructuras
- Ingresos por prestación de servicios
- Incremento del patrimonio municipal

Pasamos, a continuación, a analizar cada uno de estos factores con repercusión económica para el Ayuntamiento, a fin de determinar la viabilidad económica de la actuación para la hacienda municipal.

2.1. COSTOS DE IMPLANTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

2.1.1. Costos de ejecución de las infraestructuras urbanísticas del Sector

De acuerdo con lo que hemos visto en el Documento B.3 “Anejo nº 3. Estudio económico-financiero”, el valor estimado para la ejecución de las infraestructuras urbanísticas necesarias para la conversión del Sector en suelo urbano, tiene el siguiente valor, sin I.G.I.C.:

<i>Capítulo</i>	<i>Importe</i>
1 Movimientos de tierras y demoliciones	1.600.000 €
2 Red viaria	4.250.000 €
3 Red de saneamiento de aguas fecales	1.500.000 €
4 Estación de bombeo de aguas fecales	300.000 €
5 Red de drenaje de aguas pluviales	750.000 €
6 Red de abastecimiento de agua potable	500.000 €
7 Depósito regulador	300.000 €
8 Estación de bombeo de agua potable	200.000 €
9 Red de riego	300.000 €
10 Red eléctrica de media tensión	850.000 €
11 Estaciones transformadoras	2.000.000 €
12 Red eléctrica de baja tensión	825.000 €
13 Alumbrado público	600.000 €
14 Red de telefonía y telecomunicaciones	500.000 €
15 Jardinería y mobiliario urbano	200.000 €
16 Acometida a red general de saneamiento	750.000 €
17 Acometida de agua potable	225.000 €
18 Seguridad y salud	175.000 €

<i>Capítulo</i>	<i>Importe</i>
19 Gestión de residuos	12.500 €
Total de ejecución material	15.837.500 €
13% de gastos generales	2.058.875 €
6% de beneficio industrial	950.250 €
Total de ejecución por contrata	18.846.625 €

Al estar previsto el desarrollo del Sector mediante iniciativa privada, por el sistema de compensación, la ejecución de las anteriores infraestructuras no representará ningún tipo de costo para ninguna administración pública.

En ese mismo Documento B.3 “Anejo nº 3. Estudio económico-financiero”, ya hemos analizado la viabilidad económica para los propietarios de los terrenos, a fin de que estos realicen por su cuenta el desarrollo urbanístico del Sector, aportando el suelo de su propiedad y financiando las obras de infraestructuras necesarias, contra los ingresos previsibles por el mayor valor de los solares urbanos que obtendrían tras el proceso urbanístico. Como puede verse en ese Anexo, la ejecución del desarrollo urbanístico por iniciativa privada de los propietarios de los terrenos, mediante sistema de compensación, generaría para esos propietarios unas plusvalías aceptables como para asegurar la viabilidad económico-financiera de su actuación.

Dada esta viabilidad económica, incluyendo en ella el valor de los terrenos originarios, quedaría asegurada la ejecución de las infraestructuras, aún en el caso en que la Junta de Compensación no cumpliera sus obligaciones, dejando sin ejecutar todo o parte de las infraestructuras necesarias, haciéndose precisa la intervención municipal para concluir las, ya fuera mediante sistema de cooperación o de ejecución forzosa.

2.1.2. Costos de ejecución de nuevas carreteras, viales o calles para acceso al Sector, o ampliación de las existentes

El Sector UZR-10 cuenta con una adecuada red vial de acceso al mismo, ya que a él llega, o está atravesado por las siguientes carreteras:

- Autovía de circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, GC-3, que linda con el Sector al suroeste del mismo, y que presenta salida directa hasta el Sector, en el enlace de Las Mesas, La Cazuela y Tenoya.
- Carretera Almatriche – Tamaraceite Arucas – Firgas, GC-300, que atraviesa el sector en un tramo de unos 250 m, al suroeste del mismo.
- Carretera Costa Ayala – Los Giles, GC-201, que linda con el Sector al sureste del mismo, en un tramo de unos 1.550 m, con permeabilidad hacia el Sector en todo este tramo.
- Carretera local de acceso a Cuevas Blancas, que atraviesa el Sector al noreste del mismo, en un tramo de unos 375 m, con permeabilidad hacia el Sector en todo este tramo.

Estas infraestructuras viales cuentan con capacidad suficiente para el tráfico actual más el generado por la actuación urbanística proyectada, especialmente tras la ejecución de la Fase IV de la Circunvalación GC-3, no siendo preciso realizar ninguna actuación nueva.

Sí se acometerán los siguientes trabajos de ampliación o mejora

- Ampliación de la carretera GC-300 a su paso por el Sector, pasando de un vial de calzada única con un carril de 3,00 m por sentido, sin arcén ni iluminación, por un vial de calzada única con dos carriles de 3,50 m por sentido, con aceras laterales e iluminación.
- Mejora de la carretera GC-201 a su paso junto al Sector, pasando de un vial de calzada única con un carril de 3,00 m por sentido, sin arcén ni iluminación, por un vial de calzada única con un carril de 3,50 m por sentido, con acera por el lado de la urbanización e iluminación. Se mejorará además el trazado de la carretera, eliminando las dos fuertes curvas que están presentes en su tramo próximo a la intersección con la carretera GC-300.
- Mejora de la carretera de acceso a Cuevas Blancas a su paso por el Sector, pasando de un vial de calzada única con un carril de 3,00 m por sentido, sin arcén ni iluminación, por un vial de calzada única con un carril de 3,50 m por sentido, con aceras laterales e iluminación.

Todas estas infraestructuras serán realizadas y abonadas por los promotores del Sector, por lo que no representarán costo alguno para las haciendas públicas.

2.1.3. Nuevas redes e infraestructuras de servicio, o ampliación de las existentes

- **Acometida de saneamiento de aguas negras y estación depuradora**

La red de aguas fecales del Sector, verterá las aguas producidas en la depuradora de Tamaraceite, la cual cuenta con capacidad para recibir los caudales por él generados, por lo que no será precisa ninguna nueva inversión. Además, la inversión ya realizada en esta depuradora, forma parte de las tasas municipales de saneamiento y depuración, y con los abonos generados por los productores de aguas negras del Sector, se amortizará la parte correspondiente de la inversión ya realizada.

Tratándose de una urbanización industrial, es posible que alguna de las industrias generara aguas no adecuadas para su tratamiento en la depuradora municipal. En este caso, y de acuerdo con las distintas normativas específicas, el propio productor deberá contar con tratamiento depurador específico, realizado a su costa, de manera que las aguas por él vertido cumpla los parámetros adecuados para su tratamiento en la depuradora municipal. De esta manera, tampoco estos posibles vertidos generarán costo específico para las haciendas públicas.

En cuanto a las infraestructuras necesarias para la conducción de las aguas negras desde el Sector hasta la depuradora, estaciones de bombeo y tuberías de

impulsión, serán ejecutadas en su totalidad por los promotores del Plan Parcial, por lo que no implicarán ningún tipo de costo para las haciendas públicas.

- **Evacuación de aguas pluviales**

En la actualidad, las aguas pluviales y de escorrentía generadas en el Sector, discurren por gravedad por el propio Sector, incorporándose al barranco de Los Gatos. Señalar además que, por los lindes del Sector, éste no recibe aguas de terrenos externos al mismo, sino únicamente de la lluvia caída en él.

La red de aguas pluviales del Sector recogerá las aguas caídas en la urbanización y las conducirá hasta el mismo barranco de Los Gatos, en diferentes puntos del mismo, en el interior del propio Plan Parcial.

Estas infraestructuras serán ejecutadas y abonadas por los promotores del Plan Parcial, sin que representen costo alguno para las administraciones públicas.

- **Suministro de energía eléctrica**

Dado el gran consumo previsto para el Sector, por su tamaño y uso industrial, y el no disponer de punto de acometida con capacidad suficiente en la zona, el Plan General de Ordenación establece la necesidad de que el Plan Parcial del Sector UZR-10 disponga una parcela en su urbanización, destinada a la realización en ella de una subestación eléctrica.

Dispuesta ésta en nuestro Plan Parcial, hemos previsto que el suministro eléctrico para el Sector se realice a partir de esta subestación.

La ejecución de las obras de esta subestación, así como las líneas de acometida a la misma, serán por cuenta de las empresas gestoras de estos servicios, Red Eléctrica Española y Endesa – Unelco, por lo que no representarán ningún costo para ninguna administración pública.

Por el contrario, representarán unos ingresos como consecuencia de tasas por licencia de las obras que precisen acometer.

En nuestro estudio económico, no consideraremos dichos ingresos municipales, quedando del lado de la seguridad desde el punto de vista de sostenibilidad económica del desarrollo del Sector.

- **Suministro de agua potable**

La red de agua potable se alimentará de la red general municipal el punto establecido por el Servicio Integral de Agua de Las Palmas de Gran Canaria y Emalsa. En cuanto al coste de las infraestructuras complementarias a la red, que serán utilizadas por la urbanización (plantas desaladoras, depósitos, pozos, estaciones de bombeo, etc.), se encuentra repercutido en el importe de la factura emitida a los consumidores de agua, por lo que los de este Sector pagarán la parte correspondiente, sin que ello represente costo alguno para la hacienda municipal.

- **Suministro de agua de riego**

Los costos de las infraestructuras general de suministro de agua de riego, se consideran incluidos en los costos que presentamos de mantenimiento de las zonas verdes.

Señalar únicamente, poca superficie de las zonas verdes a regar, ya que, aunque el Sector presenta zonas verdes varias veces a lo establecido en la actual legislación, la gran mayoría estará ocupada por vegetación autóctona, que se mantendrá en su estado actual, sin instalar riego. De esta forma, los costos relativos de las zonas verdes de este Sector, serán sensiblemente inferiores a los de la media de otros sectores del municipio.

2.1.4. Costos de ejecución de edificaciones públicas del Sector

Se hace difícil estimar en estos momentos, las edificaciones y otras instalaciones que el Ayuntamiento realizará en el suelo municipal destinado a equipamiento comunitario.

Dado que nos encontramos en un Sector de usos industrial con zonas de comercial, no se precisarán construcciones tipo colegio s y guarderías, centros de salud u hospitalarios, centros de día para personas mayores, clubes sociales, oficinas municipales de distrito, y otros usos ligados a zonas residenciales.

No se quiere decir con esto que finalmente el Ayuntamiento no destine la parcela a estos usos, dada la falta de equipamientos comunitarios existentes en los barrios próximos de Los Giles, Cuevas Blancas y Tenoya, pero, si se realizaran, esos costos deberían ser imputables más a esos barrios que al Sector industrial UZR-10 que estamos estudiando.

Por ello, al Sector, deberían imputarse más bien los costos de unas no grandes oficinas municipales, de unos 500 m², más usos deportivos, instalaciones para bomberos, y otros similares.

Por ello, consideraremos la instalación de un conjunto de edificaciones cerradas de unos 1.000 m², más unas instalaciones deportivas abiertas, y el resto, instalaciones municipales abiertas.

De esta forma, podríamos imputar un valor de 1.750.000 € al conjunto de obras a realizar por el Ayuntamiento en su parcela E.

Esta cifra podría variar sensiblemente, en función del uso a que destinara la parcela, o si quiere emplearla para dotar de servicios a las barriadas próximas. De todas formas, e independientemente de si esos servicios deben imputarse a una u otra barriada o al Sector-5, desde el punto de vista de contabilidad, no representan un costo, toda vez que lo mismo que gastara el Ayuntamiento, pasaría a ser un mayor valor en su patrimonio municipal. Por tanto, se trataría sólo de una operación financiera, que afecta a liquidez, pero no a costos.

2.2. COSTOS DE MANTENIMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS

2.2.1. Infraestructuras viarias

En las infraestructuras viarias debemos incluir tanto los viales públicos rodados, como las zonas de aparcamiento, aceras, paseos y zonas peatonales.

En ellas, las actividades de conservación ordinaria son aquellas destinadas a retrasar los procesos de degradación que, por el uso y el paso del tiempo, se producen en las vías. Se incluyen aquí los impactos negativos que el entorno produce sobre la calzada que, sin llegar a provocar su degradación, impiden que cumplan correctamente sus funciones.

Entre las tareas de mantenimiento viarias ordinarias están la inspección y mantenimiento de los firmes de la calzada y aceras, el conjunto de la red de evacuación de aguas pluviales (cunetas, bordillos, desagües, arquetas, etc.), y el mantenimiento de la señalización, el mobiliario urbano y las instalaciones de alumbrado y otras instalaciones. Incluye asimismo la limpieza de calles.

Se considera un valor de 1,50 €/m² anuales de mantenimiento del viario.

De acuerdo con lo que se obtiene de los planos de Parcelación y de Cesión, recogidos en el Documento D.2 “Planos de Ordenación”, y en el Documento B.5 “Anexo nº 5. Fichas de las Parcelas Individuales con Coordenadas de Georreferenciación”, la superficie que forma nuestra red vial será de 76.869 m², por lo que el coste anual de este mantenimiento de la red vial, aplicando el coste unitario a la superficie viaria, será:

$$76.869 \text{ m}^2 \times 1,50 \text{ €/m}^2 \cdot \text{año} = 115.303,50 \text{ €/año}$$

2.2.2. Zonas verdes públicas

En las zonas verdes públicas el mantenimiento responderá a cuestiones de limpieza y cuidado de la vegetación, riego y el mantenimiento de la señalización.

Tratándose de zonas verdes de pequeño tamaño, consideraremos un valor de 2,00 €/m² anuales de mantenimiento de las mismas.

En nuestro caso, la única zona verde, ZV, se corresponde con laderas escarpadas de pronunciada pendiente, en las que no se realizará riego ni ninguna actuación, sino tan solo preservar el tabaibal y la flora autóctona presente en ella. Por tanto, los gastos para su conservación pueden considerarse nulos.

En cuanto al espacio libre, EL, que conforma el borde entre la circunvalación GC-3 y la manzana I de nuestro Plan Parcial, el mismo pertenece en su totalidad a la zona expropiada por la autovía GC-3, estando destinado a la infraestructura vial existente, que se complementará con vegetación. Estas infraestructuras y zonas verdes, de titularidad de la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Canarias, serán mantenidas por el Cabildo Insular de Gran Canaria, al igual que el resto de la autovía, sin que represente por ello costo para la hacienda municipal.

2.2.3. Alumbrado público

Para la determinación de los costos del alumbrado público de la urbanización, consideraremos la implantación de sistema de alumbrado con luminarias LEDs de bajo consumo, y un costo de 125 €/año por farola, en el que se incluyen tanto los consumos eléctricos, como los gastos operativos de mantenimiento y conservación, y la parte proporcional del servicio municipal de alumbrado público.

Estimando en 250 el número de luminarias a colocar en el Sector, el mismo representará para el municipio un costo de:

$$250 \text{ uds} \times 125 \text{ €/ud} \cdot \text{año} = 31.250 \text{ €/año}$$

2.2.4. Otras redes de servicio

En este apartado incluiremos los costos para la hacienda pública que representarán el mantenimiento de las infraestructuras de abastecimiento de agua potable, saneamiento y depuración de aguas residuales, suministro de energía eléctrica y del servicio de telefonía y telecomunicaciones, así como el servicio de recogida y tratamiento de basuras.

- Infraestructuras de abastecimiento de agua potable

Mediante la imposición de tarifas de abastecimiento, se sufraga el coste de puesta en marcha y mantenimiento del servicio por tanto no supone carga para el Ayuntamiento.

- Infraestructura de saneamiento y planta depuradora

El coste de mantenimiento de la red de saneamiento y el coste del tratado de las aguas negras a depurar lo paga el usuario a través de la cuota de servicio (mantenimiento) y consumo de uso de la depuradora, por esta razón no le supone ninguna carga al Ayuntamiento.

- Infraestructura suministro eléctrico

Las infraestructuras de suministro eléctrico, una vez realizadas, se entregarán y serán gestionadas y mantenidas por una empresa cualificada en la materia.

El coste de mantenimiento de estas infraestructuras eléctricas se le carga directamente a los usuarios en la factura de la compañía eléctrica suministradora.

- Infraestructura telefonía y telecomunicaciones

Las infraestructuras de la red de telefonía y telecomunicaciones, una vez realizadas por el promotor del Plan Parcial, se entregarán y serán gestionadas y mantenidas por una empresa cualificada en la materia.

El coste de mantenimiento de estas infraestructuras se le carga directamente a los usuarios en la factura de la compañía suministradora del servicio.

De esta forma, el mantenimiento de estas redes y servicios municipales, no representa ningún tipo de costo para la hacienda municipal.

En todo caso, será de signo contrario, por los ingresos recibidos por la hacienda estatal, autonómica, insular y local en conceptos de impuestos en la facturación de estos servicios, como el I.G.I.C., los impuestos especiales eléctricos o los impuestos por uso del espacio de radiofrecuencias.

Asimismo, la administración local recibirá las tasas municipales por las obras que deban acometer las empresas suministradoras de los mencionados servicios, para sus instalaciones y sus redes (obras de depuradoras, plantas potabilizadoras, centrales, subestaciones o centros de transformación eléctricos, torres de telecomunicación, redes, etc.).

2.2.5. Otros servicios municipales

- Servicio de recogida y tratamiento de basuras

Los costos que representan para el Ayuntamiento el servicio de recogida y tratamiento de los residuos sólidos urbanos generados en el Sector, se compensarán con la tasa municipal anual cobrada por el municipio por la prestación de ese servicio, por lo que no generará ningún coste para la hacienda local.

- Servicios sociales

En este apartado debemos considerar los costos que para el Ayuntamiento representa la prestación de servicios sociales que presta a los ciudadanos del municipio, sin recibir, en la mayor parte de los casos, compensación económica por la prestación.

Aquí incluiríamos gastos en colegios y guarderías, becas, asistencia a personas o familias con pocos recursos, etc.

Su valoración se realizaría en costo por personas, tomando del presupuesto anual municipal los capítulos correspondientes a estos gastos sociales y dividiéndolos por el número de habitantes del municipio, para obtener los costos anuales por habitante.

En nuestro caso particular, el desarrollo del Sector UZR-10 no representa de por sí un incremento poblacional para el municipio, al tratarse de una urbanización industrial, no habiendo residentes. Los trabajadores del polígono industrial residirán en el propio municipio, o en otros municipios de la isla, y la imputación de estos servicios sociales prestados por el municipio son sufragados por el municipio en que residan. En el caso en que su residencia fuera en el mismo municipio de Las Palmas de Gran Canaria, la imputación de ese gasto se debería imputar en los costos relativos a la barriada en que residan.

De esta manera, el desarrollo urbanístico previsto en el Plan Parcial, no representará costos para el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

- Otros servicios municipales

Además de los ya comentados, el Ayuntamiento presta otro gran número de servicios a los ciudadanos y personas jurídicas del municipio. Algunos de ellos no podrían ser imputables a los costos que para la hacienda municipal generará el Sector UZR-10, pero otros, sí deben ser imputados en su parte proporcional.

Así, entre estos servicios que deberían ser imputados al Sector, podemos citar la policía municipal, el servicio de bomberos, la administración municipal y otros.

Si nuestro desarrollo se refiriera a un Sector residencial, la imputación de un valor aproximado para estos servicios generales prestados sería más fácil de obtener con una aproximación aceptable. Para ello nos basaríamos en los costos del presupuesto municipal y el número de residentes en el municipio.

Pero al encontrarnos en un sector industrial – comercial, no podemos establecer una estimación con un valor fiable, ni siquiera con una cierta aproximación. De todas formas, consideramos que estos costos no serán superiores a los ingresos

De esta forma, en nuestro estudio, no consideraremos el importe de estos costos generales indirectos, ni más adelante, el de los ingresos indirectos generados por la actividad industrial – comercial, de los que hablaremos en el apartado 3.2.9 del presente análisis.

3. INGRESOS GENERADOS A LA HACIENDA MUNICIPAL POR LA ACTUACIÓN URBANÍSTICA

La actuación urbanística proyectada, generará unos ingresos a la hacienda y patrimonio municipal, que podrán ser generados de forma puntual en un momento del desarrollo, o de forma sostenida, con ingresos anuales.

Estos ingresos vendrán fundamentalmente por dos vías:

- Ingresos por incremento en el patrimonio municipal
- Ingresos por impuestos y tasas

Pasamos a continuación, a analizar cada uno de ellos.

3.1. INCREMENTO PATRIMONIAL RECIBIDO POR EL MUNICIPIO

3.1.1. Valor del aprovechamiento urbanístico lucrativo recibido

De acuerdo con lo establecido en la vigente Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, el urbanizador deberá entregar a la administración actuante (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria), el 10% del aprovechamiento lucrativo resultante del proceso urbanizador, libre de cargas y de costos de urbanización.

En el caso del UZR-10, tenemos:

- Edificabilidad lucrativa del Plan Parcial: 569.038 m²
- 10% de cesión al Ayuntamiento: 56.904 m²

Según hemos expuesto en el capítulo 3 del Documento B.3 “Anexo nº 3. Estudio económico-financiero”, el precio medio del metro cuadrado de edificabilidad en el Sector, en la actualidad, se puede considerar de 165 €/m², por lo que el valor del aprovechamiento urbanístico que se cederá la Ayuntamiento, correspondiente a su 10% del aprovechamiento lucrativo del Sector, será:

$$56.904 \text{ m}^2 \times 110 \text{ €/m}^2 = 6.259.440 \text{ €}$$

3.1.2. Valor de parcelas edificatorias no lucrativas de cesión al Ayuntamiento

Las parcelas edificatorias no lucrativas que se cederán al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, serán las destinadas a equipamientos comunitarios, que en nuestro caso, será la parcela dotacional de 5.800 m².

La parcela destinada a equipamientos, podrá tener distintos usos, según establezca el Ayuntamiento. Dentro de estos usos, algunos podrían ser lucrativos, como instalaciones deportivas o cafeterías de espacios libres u oficinas, que pudieran ser dados en concesión. Otros podrían no ser nunca lucrativos, como estaciones de impulsión, depósitos u otros similares. Unos terceros usos a los que podría destinar el Ayuntamiento dicha parcela dotacional, podrían ser inicialmente no lucrativo, pero sí serlo en un futuro, como por ejemplo oficinas para servicios municipales o aparcamiento de vehículos municipales, que en un futuro no fueran precisas y se enajenaran. Además, cabe siempre la posibilidad de que en un futuro el Ayuntamiento recalificara ese suelo, dándole otro valor patrimonial.

Para su valoración, consideraremos, por un lado, que en la actualidad el precio de expropiación del suelo rústico considerado en este Sector es de 12,00 €/m². Por otra parte, para el suelo lucrativo del sector lo hemos considera con un valor de 110 €/m² de edificabilidad Así, para la parcela D, sin saber en estos momentos a qué será dedicada, consideraremos un valor de su suelo de 50 €/m² de edificabilidad.

De esta forma, el valor del suelo que incorporará el Ayuntamiento de Las Palmas de G.C. a su patrimonio municipal, será de:

$$(5.800 \text{ m}^2 \times 75,00 \text{ €/m}^2) = 435.000 \text{ €}$$

3.1.3. Valor de otro suelo cedido al Ayuntamiento en el Sector

Además de las parcelas edificatorias lucrativas y no lucrativas, que deben ceder los promotores del Plan Parcial al Ayuntamiento, éste recibirá también el suelo correspondiente a zonas verdes, viales y peatonales.

En el caso del Sector UZR-10, la superficie que recibe el Ayuntamiento por estos conceptos, estará formada por las siguientes parcelas:

Nº Parcela	Superficie (m ²)
ZV	191.022
Viales	76.869
Suman	267.891

Para la valoración del mismo, consideraremos que en la actualidad, el precio de expropiación del suelo rústico considerado en este Sector es de 12,00 €/m², por lo que el valor del suelo que incorporará el Ayuntamiento de Las Palmas de G.C. a su patrimonio municipal, será de:

$$267.891 \text{ m}^2 \times 12,00 \text{ €/m}^2 = 3.214.692 \text{ €}$$

3.1.4. Valor de las infraestructuras cedidas al municipio

La realización del desarrollo urbanístico conlleva la entrega por el urbanizador al municipio, de las infraestructuras realizadas, de forma que las mismas pasan a incrementar el patrimonio municipal.

Con el desarrollo del Sector URZ-10, el valor en que se incrementará el patrimonio municipal, será el siguiente:

Capítulo	Inversión prevista	Cesión al patrimonio municipal
1 Movimientos de tierras y demoliciones	1.600.000 €	1.450.000 €
2 Red viaria	4.250.000 €	4.250.000 €
3 Red de saneamiento de aguas fecales	1.500.000 €	1.500.000 €
4 Estación de bombeo de aguas fecales	300.000 €	300.000 €
5 Red de drenaje de aguas pluviales	750.000 €	750.000 €
6 Red de abastecimiento de agua potable	500.000 €	500.000 €
7 Depósito regulador	300.000 €	300.000 €
8 Estación de bombeo de agua potable	200.000 €	200.000 €
9 Red de riego	300.000 €	300.000 €
10 Red eléctrica de media tensión	850.000 €	0 €
11 Estaciones transformadoras	2.000.000 €	0 €
12 Red eléctrica de baja tensión	825.000 €	0 €
13 Alumbrado público	600.000 €	600.000 €
14 Red de telefonía y telecomunicaciones	500.000 €	0 €
15 Jardinería y mobiliario urbano	200.000 €	200.000 €
16 Acometida a red general de saneamiento	750.000 €	750.000 €
17 Acometida de agua potable	225.000 €	225.000 €
18 Seguridad y salud	175.000 €	110.000 €
19 Gestión de residuos	12.500 €	8.000 €
Total de ejecución material	15.837.500 €	11.443.000 €
13% de gastos generales	2.058.875 €	1.487.590 €
6% de beneficio industrial	950.250 €	686.580 €
Total de ejecución por contrata	18.846.625 €	13.617.170 €

Por tanto, el desarrollo urbanístico del Sector UZR-10, con motivo de la cesión de las infraestructuras que ejecuten, representará un incremento de 13.617.170 € para el patrimonio municipal de Las Palmas de Gran Canaria.

3.1.5. Suelo de La Mayordomía

Con el desarrollo urbanístico del Sector UZR-10, el Ayuntamiento de Las Palmas de G.C., además del suelo de distintos usos e infraestructuras que le corresponden en el Sector, recibirá el suelo correspondiente al Sector SG-15 “La Mayordomía”, que recibirá libre de cargas, compensando los derechos de sus propietarios al quedar éstos integrados en los aprovechamientos del Sector UZR-10.

Para la valoración de este suelo que recibe el Ayuntamiento, consideraremos que el Sector SG-15 tiene una superficie de 108.000 m², y que el precio de expropiación del suelo rústico considerado en este Sector está en la actualidad en 12,00 €/m².

De esta forma, el valor del suelo que recibe el Ayuntamiento para su patrimonio municipal, será de:

$$108.000 \text{ m}^2 \times 12,00 \text{ €/m}^2 = 1.296.000 \text{ €}$$

3.1.6. Bienes inmuebles de edificios públicos en el Sector

Habiendo establecido en el apartado 2.1.2, los costos de la construcción de los edificios públicos a ejecutar en el Sector, como un coste a tener por el Ayuntamiento de Las Palmas de G.C. en el desarrollo del Sector, hemos de considerar aquí como ingreso, el incremento en el patrimonio público que recibe el mismo municipio como consecuencia de esas construcciones.

El valor que incrementará se patrimonio municipal, será el mismo de la inversión estimada en el apartado 2.1.2, es decir, 1.750.000 €.

Esta doble operación de construcción de edificios públicos e incremento de su patrimonio inmobiliario, representa un saldo total nulo para el Ayuntamiento, al que sólo afectará en la liquidez necesaria para sufragar unas obras a corto plazo, que pasan a estar en su patrimonio de bienes de largo plazo.

Sobre este concepto, señalar finalmente que lo calificaremos como patrimonio municipal “no vendible”, aunque pudiera venderse todo o parte, a inversores privados o a otras administraciones públicas. Pero dado que este tipo de operaciones no es frecuente, asignaremos a estas inversiones como “no vendibles”.

3.2. INGRESOS GENERADOS POR IMPUESTOS Y TASAS

En el presente subcapítulo vamos a analizar los impuestos que percibirá anualmente la hacienda municipal, a través de los impuestos directos generados, que serán fundamentalmente los cuatro siguientes:

- Impuesto de Bienes inmuebles (IBI)
- Impuesto de construcciones, instalaciones y obras (ICIO)
- Impuesto de vehículos de tracción mecánica (IVTM)
- Impuesto sobre actividades económicas (IAE)

Junto a ellos, el Ayuntamiento recibirá también una serie de ingresos por diferentes tasas municipales:

- Tasas por licencia de apertura de locales comerciales e industriales
- Tasas por entrada de vehículos a través de acera pública (vado)
- Tasas por ocupación de viales públicos durante la ejecución de obras
- Otras tasas municipales

No se incluirán los ingresos por tasas municipales destinadas directamente a compensar los costos de ciertos servicios prestados, como la tasa de recogida y tratamiento de los residuos sólidos urbanos generados.

Tampoco se incluirán los ingresos generados repercutidos en ciertos precios, como el suministro de agua potable y depuración.

En ambos casos, esos ingresos deben ir directamente al servicio prestado, sin que deban tener repercusión positiva o negativa, sino simplemente compensar los costos del servicio prestado.

3.2.1. Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI)

Los ingresos debidos al Impuesto de Bienes Inmuebles corresponden, en nuestro caso, a dos actos diferentes: la conversión del suelo rústico a solares de urbanos, y la generación posterior de nuevos bienes inmuebles.

- **Conversión de suelo rustico en solares urbanos**

El desarrollo de los suelos urbanizables producirá la inclusión de los nuevos solares en las normas de valoración de los bienes de naturaleza urbana, hasta ahora incluidos en el de bienes de naturaleza rústica.

Como consecuencia de ello, se producirá un incremento en la recaudación municipal del Impuesto de Bienes Inmuebles.

Para su cálculo se estima que, tras la actualización de la ponencia de valores, se adopta un tipo medio del 0,67%. Con este tipo y aplicando a los nuevos solares del suelo urbanizable un valor medio de 200 €/m², para parcela ya urbanizada, obtenemos una recaudación de:

- Superficie parcelas lucrativas del Plan Parcial: 306.207 m²
- Ingresos por IBI: $0,67\% \times 306.207 \text{ m}^2 \times 200 \text{ €/m}^2 = 410.307 \text{ €}$

- **Aumento del número de bienes inmuebles**

Las nuevas edificaciones que se ejecutarán en la urbanización, supondrán también un incremento de la recaudación del citado IBI, por su incorporación a los bienes de naturaleza urbana.

Consideraremos el tipo del 0,67% sobre el valor de la construcción, según las ordenanzas fiscales del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria de 2010 (última modificación).

Aplicando a la edificabilidad prevista en el Plan Parcial de uso industrial, un valor unitario de 400 €/m² edificable, obtenemos:

- Edificabilidad lucrativa del Plan Parcial: 569.038 m²
- Valoración de las construcciones: $569.038 \text{ m}^2 \times 400 \text{ €/m}^2 = 227.615.200 \text{ €}$
- Ingresos anuales por el IBI: $0,67\% \times 227.615.200 = 1.525.022 \text{ €}$

3.2.2. Impuesto de construcciones, instalaciones y obras (ICIO)

Para el cálculo del importe de las Licencias de Obras de la Edificación, para la edificación prevista en el Plan Parcial podemos hacer una estimación considerando un presupuesto de 400 €/m².

El impuesto de construcción, está fijado por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en las ordenanzas fiscales aprobadas para el año 2012 (última modificación), en el 4,00% del valor real del inmueble.

En el caso de construirse la totalidad de la edificabilidad prevista en el Plan Parcial, los impuestos por este concepto a ingresar por el Ayuntamiento, serán:

- Edificabilidad lucrativa del Plan Parcial: 569.038 m²
- Valoración de las construcciones: 569.038 m² x 400 €/m² = 227.615.200 €
- Ingresos totales por el ICIO: 4% x 227.615.200 = 9.104.460 €

Este será el impuesto municipal generado por las primeras construcciones de las edificaciones del Plan Parcial. En el largo plazo, los ingresos municipales serán mayores, con las futuras obras de mantenimiento, reforma o nuevas construcciones que se ejecuten en los solares y/o edificaciones del Sector.

No valoramos aquí otra serie de impuestos generados por las construcciones, o por el traspaso de la propiedad de las mismas, tales como el I.G.I.C. o los impuestos de transmisiones patrimoniales y de actos jurídicos documentados, cuyos ingresos corresponden a otras administraciones, aunque luego puedan ser transferidos, directa o indirectamente, al municipio.

3.2.3. Impuesto de vehículos de tracción mecánica (IVTM)

Para su cálculo, consideraremos que cada parcela resultante del Plan Parcial, tendrá de media 1 vehículo turismo de tamaño medio, más 0,50 camiones de tamaño medio.

De acuerdo con las ordenanzas fiscales para el año 2017 (última revisión) del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, los IVTM para dichos tipos de vehículos serán de 119,42 y 196,94 €/año respectivamente.

Con ello, considerando además una reducción en el número de parcelas que realmente se ejecutarán, por futura agrupación de algunas de ellas, la recaudación anual previsible para el IVTM por las empresas instaladas en las parcelas del Plan Parcial, será:

- Número de parcelas de uso lucrativo imputables: 200 uds
- Importe de medio de IVTM: 119,42 + (0,50x196,94) = 217,89 €/parcela
- Ingresos anuales por el IVTM: 200 parc. x 217,89 €/p·año = 43.578 €/año

3.2.4. Impuesto sobre actividades económicas (IAE)

La determinación de ingresos por los nuevos Impuesto de Actividades Económicas que se generará con las nuevas edificaciones a construir en el Sector, es de difícil cuantificación en estos momentos, dada la gran variación de tasas en función del tipo de actividad a desarrollar, superficie de las instalaciones, consumo eléctrico, número de trabajadores y otros parámetros para su determinación.

Podemos considerar, sin gran margen de error, que cada parcela de uso lucrativo podrá generar al Ayuntamiento un ingreso anual por IAE de 3.000 €/año, por lo que los ingresos en la hacienda municipal por este impuesto, serían:

- Número de parcelas de uso lucrativo imputables: 175 uds
- Ingresos anuales por el IAE: $175 \text{ parc.} \times 3.000 \text{ €/parc.} \cdot \text{año} = 525.000 \text{ €/año}$

3.2.5. Tasas por licencia de apertura de locales comerciales e industriales

La citada tasa se ajusta a lo establecido en las ordenanzas fiscales del Ayuntamiento de Las Palmas de G.C. de 1998 (última actualización). Su importe es variable, según se trate de actividades englobadas o no en las reglamentadas como molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, y que la actividad se desarrolle en calle de 1ª, 2ª o 3ª categoría.

De esta forma, para actividades incluidas en el reglamento como molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, la tasa varía entre 398,77 y 736,24 €, y para las que no lo son, varía entre 214,56 y 459,77 €.

Considerando una tasa media de 400 € por licencia de apertura, y aplicándola al número de parcelas de la urbanización, los ingresos por primera apertura de los locales comerciales e industriales, será:

- Número de parcelas de uso lucrativo imputables: 175 uds
- Ingresos por licencias apertura: $175 \text{ parc.} \times 400 \text{ €/parc.} = 70.000 \text{ €}$

A estos ingresos anuales, deberán sumarse los que puedan corresponder por cambio de actividad, cada vez que una instalación cambie de uso. Si consideramos una actividad media de los negocios que se instalen en el polígono, de 12 años, a partir del duodécimo año de funcionamiento del Sector, el Ayuntamiento obtendrá por tasas de apertura de actividades comerciales e industriales:

$$70.000 \text{ €} / 12 \text{ años} = 5.833 \text{ €/año}$$

3.2.6. Tasas por entrada de vehículos a través de acera pública (vado)

Dada la imposición en las ordenanzas reguladoras del Plan Parcial, que todas las parcelas cuenten en su interior, al menos con una plaza de aparcamiento por cada 100 m² construidos, será preciso que todas ellas dispongan de una vado

Esta tasa la tiene establecida el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en 240, 75 y 36 €/año, según se trate de calles de primera, segunda o tercera categoría. Si consideráramos que todas las calles de la urbanización fueran de segunda categoría, los ingresos anuales por este concepto, serán:

- Número de parcelas de uso lucrativo imputables: 175 uds
- Ingresos por licencias apertura: $175 \text{ parc.} \times 75 \text{ €/parc.} = 13.125 \text{ €/año}$

3.2.7. Tasas por ocupación de viales públicos durante la ejecución de obras

La ejecución de las obras de las distintas naves e instalaciones en las parcelas del Sector, llevarán aparejadas muy posiblemente en todos los casos, la ocupación temporal de zonas de vial público por instalación de contenedores de escombros de obra, ocupación por grúas, casetas de obra o acopios de materiales, y otros motivos. Si consideráramos una tasa media de 500 € por parcela construida, durante todo el periodo de duración de las obras en esa parcela, los ingresos obtenidos por el Ayuntamiento en este concepto serán:

- Número total de parcelas imputables: 175 uds
- Ingresos por licencias apertura: 175 parc. x 500 €/parc. = 87.500 €

3.2.8. Otras tasas municipales

- Tasas por zonas de aparcamiento limitado

Al no estar ejecutada la urbanización, no podemos determinar en estos momentos si en los viales de la misma el Ayuntamiento de Las Palmas de G.C. aplicará la ordenanza fiscal 3A-1, reguladora de la tasa por aprovechamiento especial del dominio público local como consecuencia del estacionamiento limitado (zona azul).

En la actualidad no viene aplicándola en ninguno de los polígonos industriales de El Sebadal, Miller Bajo, Díaz Casanova y Las Torres. Por ello, consideraremos que tampoco tendrá ingresos por este concepto en el nuevo desarrollo industrial de Los Llanos de Guinea.

- Tasas por ocupación de vía pública con kioscos y tasas por ocupación de vía pública con mesas y sillas

Aunque posiblemente exista en un futuro en la urbanización algunas de estas instalaciones sobre vía pública, por las que el Ayuntamiento recibirá las correspondientes tasas, no es de prever que sean de importancia, ni en número, ni en superficie ocupada, por lo que en nuestro estudio no consideraremos el valor anual de estos ingresos que pueda recibir el Ayuntamiento.

3.2.9. Otros impuestos y tasas

Además de los impuestos y tasas municipales mencionados, las empresas instaladas en el Sector pagarán otra serie de impuestos insulares, regionales y nacionales, tales como el IGIC, AIEM, beneficio de sociedades o autónomos, tasas de importación, actos jurídicos documentados, etc.

Una parte de estos impuestos generados en el Sector UZR-10, revertirán a la hacienda local, vía transferencias de capital de las administraciones de superior orden a la municipal.

De la misma manera, la generación de actividad económica propia del polígono industrial – comercial, dará lugar a generación de empleo, aumento de la capacidad económica y del gasto de estos trabajadores. Ello generará el incremento en la

recaudación de impuestos y tasas, parte de los cuales revertirán al Ayuntamiento, directamente o a través de transferencias de las administraciones de orden superior.

También la creación de empresas en el polígono, generará la creación de actividad para otras empresas suministradoras del propio municipio o de otros, así como la generación de empleos indirectos. Ambos producirán también un incremento económico y el consiguiente incremento retributivo para el Ayuntamiento.

Dada la gran dificultad para estimar un valor estimado con suficiente fiabilidad, pues las distintas estimaciones posibles pueden dar un rango de muy gran amplitud, no valoraremos estos posibles ingresos para la hacienda municipal.

4. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LA ACTUACIÓN

A partir de lo que hemos visto en el anterior capítulo 2, los costos que representan para la hacienda municipal, el desarrollo del Sector UZR-10, podemos estimarlos en los siguientes valores:

Concepto	Importe	
	Anual (€/año)	En una sola vez (€)
2.1 Costos de implantación de infraestructuras		
2.1.1 Costos de ejecución de las infraestructuras urbanísticas del Sector	---	0
2.1.2 Costos de ejecución de nuevas carreteras, viales o calles para acceso al Sector, o ampliación de las existentes	---	0
2.1.3 Nuevas redes e infraestructuras de servicio, o ampliación de las existentes	---	0
2.1.4 Costos de ejecución de edificaciones públicas del Sector	---	1.750.000
2.2 Costos de mantenimiento de las infraestructuras		
2.2.1 Infraestructuras viarias	115.303,50	---
2.2.2 Zonas verdes públicas	0	---
2.2.3 Alumbrado público	37.500	---
2.2.4 Otras redes de servicio	0	---
2.2.5 Otros servicios municipales	0	---
Suman	129.809	1.750.000

Por su parte, los ingresos estimados, generados por el desarrollo urbanístico del Sector, serán:

Concepto	Importe		
	Anual (€/año)	En una sola vez (€)	
		Ingreso	Inc. Patrim.
3.1 Incremento patrimonial recibido por el Ayto.			
3.1.1 Aprovechamiento urbanístico lucrativo recibido	--	6.259.440	--
3.1.2 Parcelas edificatorias no lucrativas recibidas	--	435.000	--
3.1.3 Otro suelo cedido al Ayuntamiento	--	--	3.214.692
3.1.4 Infraestructuras cedidas al Ayuntamiento	--	--	13.617.170
3.1.5 Suelo de La Mayordomía	--	--	1.296.000
3.1.6 Bienes inmuebles de edificios públicos	--	--	1.750.000
3.2 Ingresos por impuestos y tasas			
3.2.1 I.B.I. por conversión de suelo rústico en urbano	--	410.307	--
3.2.1 I.B.I. por aumento del número de bienes inmuebles	1.525.022	--	--
3.2.2 Impuesto construcciones, instal. y obras (ICIO)	--	9.104.460	--
3.2.3 Impuesto vehículos tracción mecánica (IVTM)	45.578	--	--
3.2.4 Impuesto sobre actividades económicas (IAE)	525.000	--	--
3.2.5 Tasas por licencias de apertura de instalaciones comerciales e industriales	5.833	--	--
3.2.6 Tasas por entrada de vehículos a través de acera	13.125	--	--
3.2.7 Tasas por ocupación de viales durante la ejecución de obras en parcelas	87.500	--	--
3.2.8 Otras tasas municipales	--	--	--
3.2.9 Otros impuestos y tasas	--	--	--
Suman	2.202.058	16.209.207	19.877.862

Así pues, repercusión en la hacienda municipal, de la actuación urbanística prevista para el Sector UZR-10, podemos resumirla de la siguiente manera:

Concepto	Importe		
	Anual (€/año)	En una sola vez (€)	
		Importe	Inc. Patrim.
Costos estimados	-129.809	-1.750.000	---
Ingresos estimados	2.202.058	16209.207	19.877.862

De esta manera, queda demostrada la sostenibilidad económica para la hacienda municipal, de la actuación urbanística proyectada para el desarrollo urbanístico del Sector UZR-10.

5. ADECUACIÓN DEL SUELO DESTINADO A USOS PRODUCTIVOS

Dentro de los contenidos del informe de sostenibilidad económica, no sólo debe valorarse el nivel de afectación económico de la Administración Local, sino también evaluar si los cambios en los usos productivos que generarán las actuaciones planteadas en el Plan Parcial, están orientadas a adecuar el uso del suelo a las necesidades del municipio.

En este caso, el Plan Parcial mantiene el uso industrial que para el Sector UZR-10 establece el vigente Plan General de Ordenación del Municipio de Las Palmas de Gran Canaria, de 2012, con los usos complementarios que en él se establecen, y en los porcentajes también establecidos en el PGO-2012.

Por tanto, y ya que se mantienen los usos recogidos para el Sector por el Plan General, respetando asimismo lo establecido en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO-GC), en sus Planes Territoriales Especiales, en las vigentes Leyes del Suelo de Canarias y Nacional, y en general, en todo el Planeamiento de orden superior este Plan Parcial, se puede afirmar que el presente Plan Parcial adecua el suelo que ordena, a los usos productivos necesarios para el municipio y para la planificación supramunicipal.

Las Palmas de Gran Canaria, a fecha de firma digital

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Fdo. Francisco González González-Jaraba
Colegiado nº 6.488

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LLANO DE GUINEA

DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN

B-3.5 ANEXO-5 INFORME SOBRE IMPACTO DE GÉNERO

Llanos de Guinea S.A.

Ingeniería Técnica Canaria

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	2
1.1 Promotor de la propuesta.....	2
2. OBJETO DEL INFORME	2
2.1 Discriminación por razón de género	2
2.2 El objetivo de la igualdad de la ciudadanía.....	3
3. MARCO LEGAL.....	3
3.1 Legislación Estatal	4
3.2 Normativa Autonómica de Igualdad	5
4. REVISIÓN DEL LENGUAJE DEL DOCUMENTO.....	6
5. ANÁLISIS DE LA MODIFICACIÓN MENOR DEL PGO DESDE LA PERSPECTIVA DE IMPACTO DE GÉNERO.....	7
5.1 Objeto.....	7
5.2 Criterios y objetivos.....	7
6. INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO. CONCLUSIONES.....	10

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Promotor de la propuesta

El promotor del presente documento es la empresa LOS LLANOS DE GUINEA S.A., con CIF A35495704, con domicilio fiscal a efecto de notificaciones en la calle Concejal García Feo, 30, CP:35011, termino municipal de las Palmas de Gran Canaria.

2. OBJETO DEL INFORME

El objeto del presente Informe es analizar las posibles cuestiones de discriminación por razón de género, que pudieran tener incidencia en el marco de la ordenación del Plan Parcial del sector UZR-10 “Llano de Guinea” ubicado en las Palmas de Gran Canaria

2.1 Discriminación por razón de género

Para poder definir el concepto “discriminación por razón de género”, resulta necesario diferenciar previamente entre sexo y género ya que ambos vocablos pueden ser a veces confundidos.

Tal y como establece el Instituto de la Mujer en su Material de Apoyo “GUÍA DE APLICACIÓN PRÁCTICA, PARA LA ELABORACIÓN DE INFORMES DE IMPACTO DE GÉNERO”, para la realización de informes en función del género, el sexo hace referencia a las diferencias físicas, anatómicas y fisiológicas entre mujeres y hombres y no determina necesariamente comportamientos; mientras que el género designa lo que en cada sociedad se atribuye a cada uno de los sexos, es decir, se refiere a la construcción social del hecho de ser mujer y hombre, a la interrelación entre ambos y las diferentes relaciones de poder/subordinación en que estas interrelaciones se presentan.

Una vez fijada la distinción entre ambos conceptos, podríamos establecer que la discriminación por razón de género es aquella que genera diferencias, en detrimento de un género, por el mero hecho de ser mujer u hombre, siendo la discriminación femenina la más habitual.

No obstante, dentro de la discriminación podemos encontrar también una subdivisión entre otros dos conceptos: discriminación directa e indirecta. Tal y como recoge el artículo 6.1 de la Ley Orgánica 3/2007 se considera discriminación directa aquella en la que *“se encuentra una persona que sea, haya sido o pudiera ser tratada, en atención a su sexo, de manera menos favorable que otra situación comparable”*; mientras que el artículo 6.2 del mismo texto legal define la discriminación indirecta como aquella *“situación en que una disposición, criterio o práctica puedan justificarse objetivamente en atención a una finalidad legítima y que los medios para alcanzar dicha finalidad sean necesarios y adecuados”*.

2.2 El objetivo de la igualdad de la ciudadanía

La igualdad es entendida como la ausencia de discriminación y supone uno de los pilares de nuestra sociedad por cuanto viene recogido como Derecho Fundamental en Nuestra Norma Suprema. Así, el artículo 14 de la Constitución Española de 1978 establece que *“Los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social”*.

Este precepto llevado al marco de la ciudadanía supone para las ciudadanas y ciudadanos vivir el mismo trato tanto en el ámbito político, educativo, social, etc. El objetivo para lograrlo pasa por la creación de los medios necesarios para hacer efectiva esa igualdad a todas y a todos, con independencia de su género. Esta creación de medios necesarios para la igualdad es una imposición a los poderes públicos que viene igualmente recogido en la Constitución. Concretamente, el artículo 9.2 reza lo siguiente: *“Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”*

3. MARCO LEGAL

Consideraciones generales.

Tal y como hemos adelantado, la igualdad es un derecho que viene recogido en numerosos textos legales tanto nacionales, comunitarios e internacionales.

En el ámbito estatal cabe destacar el artículo 14 de la Constitución, así como la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. Ésta última, tal y como se recoge de su exposición de motivos, presenta como novedad la prevención conductas que puedan acarrear una situación de discriminación por razón de género, mediante la inclusión de políticas concretas para hacer efectivo este principio de igualdad.

En el ámbito comunitario, tal y como avanzábamos, el Tratado de Ámsterdam recoge en su artículo 2.2 “la igualdad entre el hombre y la mujer” como una de las misiones fundamentales de la Comunidad Europea. A continuación, en su artículo 2.3, el Tratado recoge de nuevo el objetivo de “eliminar las desigualdades entre el hombre y la mujer y promover su igualdad”.

A nivel internacional cabe destacar la Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres. Dicha Entidad, creada en julio en 2010, se encarga de dar apoyo a las entidades intergubernamentales como la Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer en su formulación de políticas y estándares y normas mundiales; dar asistencia a los Estados Miembros para implementar esos estándares, dando cuando sea necesario el apoyo técnico y financiero adecuado para ayudar a los países que lo soliciten, así como para establecer alianzas eficaces con la sociedad civil; y hacer que el sistema de la ONU rinda cuentas de sus compromisos en materia de igualdad de género, incluyendo el monitoreo continuo de los progresos dentro del sistema.

3.1 Legislación Estatal

- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres
- Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno
- **La Constitución Española** de 1978 (art 1.1, 14, 9.2, 10.2) proclama en su artículo 14 el derecho a la igualdad y a la no discriminación por razón de sexo. Por su parte, el artículo 9.2 consagra la obligación de los poderes públicos de promover las condiciones para que la igualdad del individuo y los grupos en que se integra sean reales y efectivas.

- Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno incluye referencias al marco normativo anterior.
- Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, incluye en su articulado la referencia a las políticas urbanas:

- Artículo 19:

“Los proyectos de disposiciones de carácter general y los planes de especial relevancia económica, social, cultural y artística que se sometan a la aprobación del Consejo de Ministros deberán incorporar un informe sobre su impacto por razón de género.”

- Artículo 31. Políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda.

1. Las políticas y planes de las Administraciones públicas en materia de acceso a la vivienda incluirán medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre mujeres y hombres.

Del mismo modo, las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares, y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbanas.

2. El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, fomentará el acceso a la vivienda de las mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión, y de las que hayan sido víctimas de la violencia de género, en especial cuando, en ambos casos, tengan hijos menores exclusivamente a su cargo.

3. Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia.”

3.2 Normativa Autonómica de Igualdad

- Ley 1/1994, de 13 de enero, del Instituto Canario de Igualdad.
- Ley 16/2003, de 8 de abril, de prevención y protección integral de las mujeres contra la violencia de género.
- Ley 1/2010, de 26 de febrero, Canaria de Igualdad entre Mujeres y Hombres.
- Resolución de 27 de junio de 2017, por la que se dispone la publicación del Acuerdo que establece las directrices para la elaboración y contenido básico del informe de impacto de género en los proyectos de

ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Gobierno de Canarias.

- Ley 2/2021, de 7 de junio, de igualdad social y no discriminación por razón de identidad de género, expresión de género y características sexuales.

4. REVISIÓN DEL LENGUAJE DEL DOCUMENTO.

Durante la redacción del documento se ha sido consciente de la necesidad de utilizar un lenguaje inclusivo y no sexista o discriminatorio. Ya que, el uso de las normas gramaticales y estilísticas que tiene nuestro idioma es perfectamente compatible con el uso no sexista del mismo, dicho de otra forma, el sexismo no está en la lengua en sí misma sino en el uso que hacemos de ella. Del mismo modo, estas medidas van dirigidas a evitar la discriminación lingüística del colectivo LGTBI.

Asimismo, en la medida de lo posible, y a pesar del uso del vocabulario técnico que conlleva la naturaleza del documento, se ha intentado utilizar un lenguaje lo suficientemente claro y legible para que pueda ser entendido por el ciudadano.

En cuanto al lenguaje inclusivo utilizado, se indicarán de forma breve, algunas de las herramientas o técnicas utilizadas a fin de conseguirlo:

- Uso de sustantivos genéricos y colectivos. Se ha optado por la elección de palabras que no se encuentran ligadas a un género concreto, es decir, por sustantivos genéricos. Además, se han utilizado sustantivos que engloban a un conjunto de personas de la misma entidad, es decir, sustantivos colectivos.
- Uso de perífrasis. La Real Academia Española define la perífrasis como la expresión, por medio de un rodeo verbal, de algo que se habría podido decir con menos palabras o con una sola. Por ejemplo, “El ser humano” en sustitución de “los hombres”.
- Uso de la forma pasiva. Se ha utilizado esta técnica lingüística optando por términos ligados a la acción y no a la persona que los realiza.
- Uso de estructuras impersonales o pasivas reflejas y uso de formas no personales de los verbos.

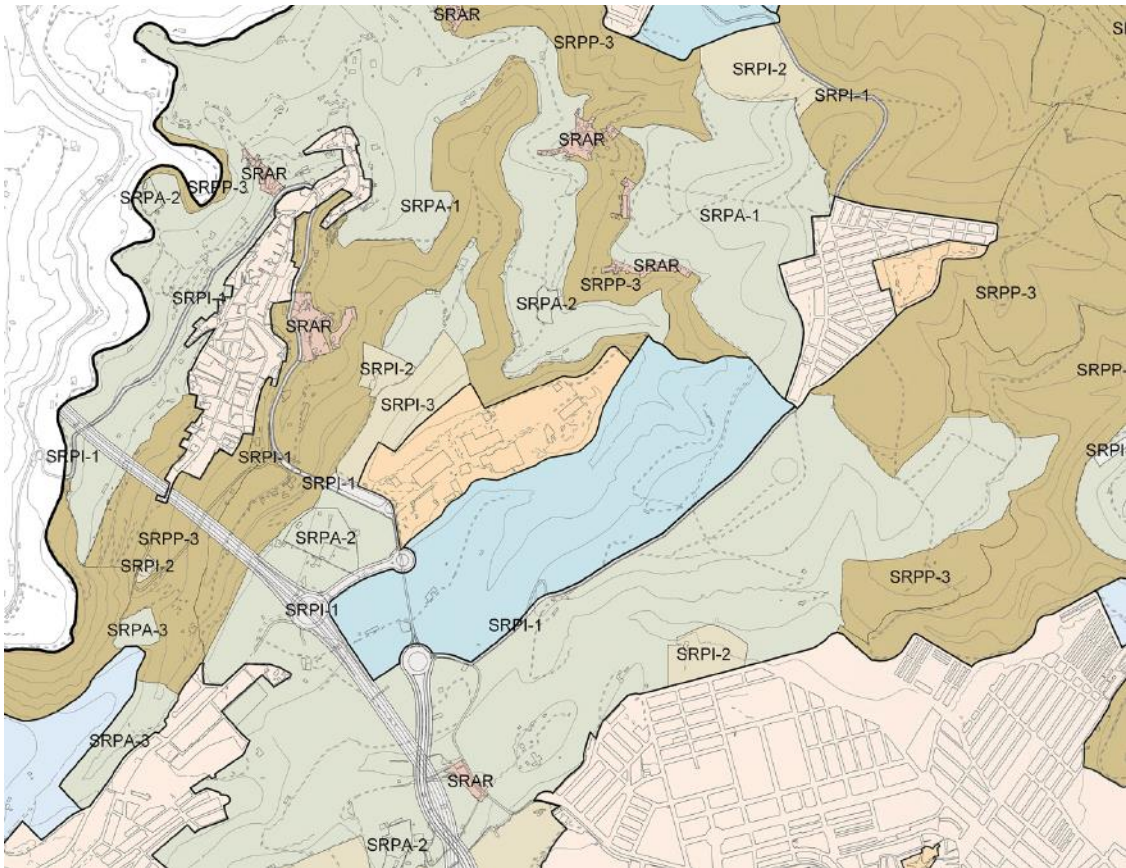
Por ejemplo, estructuras con “se” como “se deberá”.

- Uso de determinantes sin marca de género y de pronombres relativos como “quien” o “quienes”.

5. ANÁLISIS DEL PLAN PARCIAL SECTOR UZR-10 “LLANO DE GUINEA” DESDE LA PERSPECTIVA DE IMPACTO DE GÉNERO

5.1 Objeto.

El objeto fundamental del presente documento es la ordenación pormenorizada del sector UZR-10, de uso Industrial / Terciario, mediante el desarrollo del presente Plan Parcial, con el fin de cubrir la demanda actual del mercado.



5.2 Criterios y objetivos.

El criterio principal es la adaptación del Plan Parcial a las nuevas condiciones establecidos en el vigente PGMO de 2012, incluyendo la disminución de la superficie del Plan en 2,8 has, y la disminución de su edificabilidad en unos 28.000 m².

(Aprobación Definitiva de Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, publicada el 04/12/2012 en el BOC 237/12 y el 12/12/2012 en el BOP 158/12)

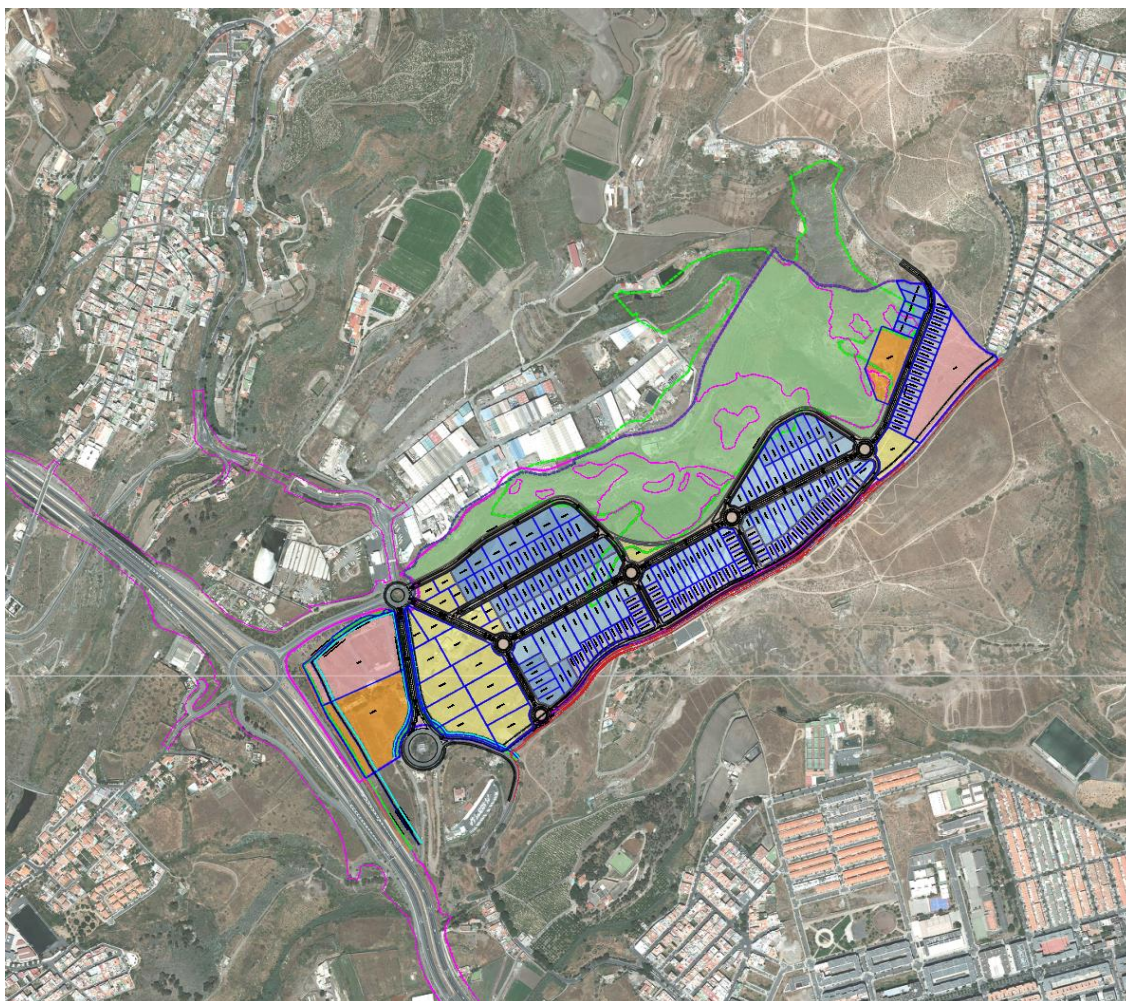
Además de:

- La adaptación del Plan Parcial a las diferentes normativas surgidas en fecha posterior a 2005, especialmente en lo referente a la nueva Ley 4/2017 del Suelo y a las diferentes disposiciones y legislaciones medioambientales.
- La adaptación del Plan Parcial a la IV Fase de la autovía de circunvalación a Las Palmas de G.C., autovía GC-3, cuyo trazado definitivo se realizó con posterioridad a la redacción del anterior Plan Parcial, variando las previsiones realizadas en el Plan General de Ordenación vigente en ese momento, y en el anterior Plan Parcial.
- La adaptación del Plan Parcial a la nueva realidad de demanda del mercado inmobiliario industrial en la actualidad, al haber transcurrido 13 años desde la redacción del documento anterior.
- Los nuevos condicionantes ambientales establecidos en el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, de 2012 y por la posterior modificación de los hábitats de interés comunitario, a partir del nuevo estudio del Gobierno de Canarias de 2016.

5.3 Ordenación propuesta:

La ordenación planteada para el Sector, se encuentra condicionada en gran medida, por la zona de espacio protegido; hábitat natural de interés Comunitario, que abarca una amplia superficie dentro del sector. Se localiza en la zona norte -noreste del sector, en el lindero sur del polígono industrial La Cazuela.

Esta amplia zona se ha zonificado como zona verde y a partir ahí, se ha ordenado el suelo restante mediante la creación de una vía principal estructurante, la cual centraliza la ordenación a lo largo de su eje; desde su inicio en la rotonda existente (GC-300), con conexión con la autovía GC-3, hasta el enlace con la carretera de acceso al barrio de los Giles. De esta vía principal parten el resto de viales de la urbanización, creando un gran núcleo central de uso industrial (en sus variantes de industria en general, industria escaparate e industria taller).



5.4 Usos del sector

En la ordenación del Sector, se han considerado los siguientes usos, asignando cada uno de ellos a diferentes parcelas:

- Industria en general
- Industria escaparate
- Industria taller
- Equipamiento
- Terciario
- Dotacional
- Zona verde
- Red viaria

6. INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO. CONCLUSIONES.

La zonificación y los criterios urbanísticos como son; anchos de aceras, sección de viales, localización de parcelas dotaciones y zonas verdes del plan parcial han adaptado el diseño de su propuesta urbanística respecto de la igualdad entre mujeres y hombres.

Realizado el análisis de la ordenación propuesta, se han identificado las zonas potencialmente peligrosas o inseguras y se han propuesto en la ordenación elegida las medidas que permiten eliminar dicha situación. Concretamente se ha previsto:

- Red viaria perfectamente iluminada con la nueva red de alumbrado.
- Eliminación de zona ocultas sin iluminación y sin salidas
- Continuidad de los espacios libres evitando zona cerradas
- Se ha evitado la creación de paso peatonales subterráneos
- Se han eliminado calles sin salida; fondos de saco

La Ordenación propuesta tendrá un **IMPACTO POSITIVO** en función del género por cuanto se ha diseñado teniendo en cuenta la seguridad de los usuarios y usuarias y la accesibilidad a los espacios libres públicos y zona abierta a través del diseño urbanístico propuesto.

En las Palmas de Gran Canaria, a fecha de firma digital

El Ingeniero de Caminos

Fdo.- Francisco González González-Jaraba

PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZR-10 LLANO DE GUINEA

DOCUMENTACIÓN DE ORDENACIÓN

C.- ANEXO-6 DOCUMENTO AMBIENTAL

Llanos de Guinea S.A.

Ingeniería Técnica Canaria