PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN SUPLETORIO DE MOGÁN

APROBACIÓN INICIAL

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

gesplan

VOLUMEN III:

DOCUMENTOS DE ORDENACIÓN

ANEXOS DE LA MEMORIA DE ORDENACIÓN

ANEXO III: PIEZAS TURÍSTICAS CONSOLIDADAS

Gobierno de Canarias

Firmado digitalmente por: MARTIN MARTIN ARIEL - 43827122R
Motivo: Diligencia que se extiende para hacer constar que la Comisión Autonómica de Informe Único acordó, en sesión de 28 de abril de 2021, la aprobación inicial del Plan General de Ordenación Supletorio de Mogán (Expediente 2012/0531)
Localización: Secretaría de la Comisión Autonómica de Informe Único
Fecha y hora: 12.05.2021 11:45:40

ÍNDICE

1. PIEZAS TERRITORIALES TURÍSTICAS CONSOLIDADAS (PTTC) 4

2. ANÁLISIS DE LA PLANTA ALOJATIVA 5

2.1 PLAZAS DE ALOJAMIENTO 5

2.2 TIPOLOGÍA Y CATEGORÍA DE LOS ESTABLECIMIENTOS TURÍSTICOS 5

2.1 ANTIGÜEDAD Y ESTADO DEL ALOJAMIENTO TURÍSTICO 8

3. DENSIDAD BRUTA DE LAS PIEZAS TERRITORIALES TURÍSTICAS CONSOLIDADAS . 14

4. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS 17

4.1 INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS 17

4.1.1 Red de infraestructura viaria 18

4.1.2 Red de infraestructuras de transporte 22

4.1.3 Red de aparcamientos 28

4.1.4 Movilidad peatonal 32

4.1.5 Movilidad ciclista 38

4.1.6 Red de abastecimiento de agua y riego 38

4.1.7 Red de saneamiento y pluviales 40

4.1.8 Red eléctrica y telecomunicaciones 42

4.1.9 Alumbrado público. Niveles de iluminación 44

4.1.10 Infraestructura de gestión de residuos. 47

4.2 ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS 51

4.2.1 Morfología y funcionamiento de los espacios libres 52

4.2.2 Zonas ajardinadas 56

4.2.3 Playas y recorridos peatonales 57

4.2.4 Miradores y Paseos miradores 67

4.2.5 Accesibilidad a playas y zonas de baño 70

4.2.6 Espacios libres en concesiones administrativa 71

4.2.7 Espacios privados de uso público 74

4.2.8 Plazas y parques infantiles 76

4.3 DIAGNÓSTICO 77

4.3.1 Los estándares turísticos 77

4.3.2 Insuficiencia de espacios libres tratados, dotaciones y equipamientos. 80

4.3.3 Ausencia de zonas en sombra y estancia 81

4.3.4 Espacios libres públicos 81

4.3.5 Red viaria 84

4.3.6 Red de transporte público 85

4.3.7 Redes no motorizadas 85

4.3.8 Redes de aparcamientos 86

4.3.9 La accesibilidad como elemento clave de la dinamización. 87

4.3.10 Morfología urbana y movilidad 87

4.3.11 La mezcla de usos 89

4.3.12 Obsolescencia de la planta de alojamiento turística. 89

4.3.1 Infraestructuras básicas 91

5. PIEZAS TERRITORIALES TURÍSTICAS CONSOLIDADAS A REHABILITAR 92

6. ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DEL USO TURÍSTICO Y RESIDENCIAL 95

6.1 PTTC-1. M: BALITO-PATALAVACA 96

6.2 PTTC-2.M: AMADORES- PUERTO RICO. 99

6.3 PTTC-3.M: PLAYA DEL CURA. 102

6.4 PTTC-4.M: URBANIZACIÓN PLAYA DE MOGÁN. 104

6.5 PTTC-5.M: PUERTO DE MOGÁN 107

7. ANÁLISIS DETALLADO DE LAS PIEZAS PTTC-3M PLAYA DEL CURA Y PTTC-4.M URBANIZACIÓN PLAYA DE MOGÁN 112

7.1 PTTC-3.M: PLAYA DEL CURA 112

7.2 PTTC-4.M: URBANIZACIÓN PLAYA DE MOGÁN 118

8. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PARA LOS INSTRUMENTOS DE DESARROLLO 122

gesplan

Firmado a los efectos de constatar que este documento pertenece al **Plan General de Ordenación Supletoria de Mogán**

Silvia Esplá Marín. Jefa de proyecto
Gestión y Planeamiento Territorial y Medioambiental, S.A.

gesplan
C/ León y Castillo, 54
35003 Las Palmas de Gran Canaria
T. 928 301 150 F. 928 380 299
contacto@gesplan.es

1. PIEZAS TERRITORIALES TURÍSTICAS CONSOLIDADAS (PTTC)

Las piezas territoriales turísticas consolidadas (PTTC) que el PTEOTI-GC recoge en el municipio de Mogán son:

PTTC-1. M: Balito-Patalavaca

PTTC-2.M: Amadores- Puerto Rico

PTTC-3.M: Playa del Cura

PTTC-4.M: Urbanización Playa de Mogán

PTTC-5.M: Puerto de Mogán

El objeto de este documento es realizar un análisis de las piezas territoriales turísticas consolidadas para determinar si la PTTC es de uso mixto y en qué proporción, si la totalidad o parte de la misma está saturada, insuficientemente dotada o requiere ser rehabilitada, para establecer los criterios de ordenación correspondientes en cada caso.

Para ello, se afronta el análisis y en adecuación al PTEOTI-GC, estudiando: la densidad de la pieza, el estado del espacio urbano en cuanto a calidad y deterioro y el riesgo de entrar en declive, y la suficiencia de infraestructuras y servicios para su consideración de pieza suficiente o insuficientemente dotada, en los términos recogidos en el citado Plan Territorial.

Además, para afrontar la especialización de las piezas por los instrumentos de ordenación pormenorizada, se estudia la incidencia de los usos residenciales y turísticos de cara a determinar, si la PTTC es de uso mixto y en qué proporción.

2. ANÁLISIS DE LA PLANTA ALOJATIVA

2.1 PLAZAS DE ALOJAMIENTO

Según el último listado de fecha 6 de noviembre del 2017, manejado por el Patronato de Turismo de Gran Canaria, de alojamientos ordenados según las Modalidades y Tipologías descritas en el Decreto 142/2010 de 4 de Octubre del Gobierno de Canarias y que están siendo explotados turísticamente, al día de la fecha, en la modalidad, tipología y categoría que fueron solicitadas por sus titulares, se comprueba que el municipio de Mogán cuenta con 379 establecimientos turísticos, de los que 37 corresponden a hoteleros y 342 a extrahoteleros, que ascienden a un total de 36.833 plazas turísticas.

2.2 TIPOLOGÍA Y CATEGORÍA DE LOS ESTABLECIMIENTOS TURÍSTICOS

Para este análisis se ha contado, con los listados de oferta alojativa que publica el Patronato de Turismo de Gran Canaria, en adelante Patronato. La oferta alojativa de Mogán en 2017, de acuerdo a datos del Patronato de Turismo de Gran Canaria, asciende a 14.041 unidades alojativas que conforman 36.833 plazas en un total de 379 establecimientos, bien sean hoteleros (hoteles, hoteles urbanos o pensiones) o extrahoteleros (apartamentos, viviendas vacacionales en zona turística, en zona rural o viviendas turísticas).

PATRONATO 2017	**MODALIDAD**		
	EXTRAHOT. VIV. VACACIONAL	EXTRAHOTELERO	HOTELERO
	857	**22.223**	**13.753**
TOTAL	**36.833**		

De acuerdo a los ámbitos de localización, Puerto Rico, Playa de Mogán y Playa del Cura acogen al 52,03%, 9,9% y 7,9% respectivamente de las plazas ofertadas que en número ascienden a 19.167, 3.653 y 2.896 plazas respectivamente, tratándose en mayor número de establecimientos extrahoteleros en Puerto Rico, Playa del Cura y Playa de Mogán.

Distribución de las plazas ofertadas por ámbitos, Mogán 2017

ÁMBITOS	TOTAL DE PLAZAS	PLAZAS EXTRAHOTELERAS	%	PLAZAS HOTELERAS	%
AMADORES	1.618	807	3,5%	811	5,9%
ANFI DEL MAR	1.570	1.046	4,5%	524	3,8%
ANFI TAURO	337		0,0%	337	2,5%
BALITO	1.130	839	3,6%	291	2,1%
BARRANCO DE TAURITO	2.633	276	1,2%	2.357	17,1%
CASAS DE VENEGUERA	4	4	0,0%	0	0,0%
PUERTO RICO	19.167	14.198	61,5%	4.969	36,1%

ÁMBITOS	TOTAL DE PLAZAS	PLAZAS EXTRAHOTELERAS	%	PLAZAS HOTELERAS	%
EL CERCADO	63	63	0,3%	0	0,0%
EL HORNO	9	9	0,0%	0	0,0%
EL SAO	16	16	0,1%	0	0,0%
HALDSODALEN	41	41	0,2%	0	0,0%
HORNO DE LA TEJA	6	6	0,0%	0	0,0%
LA VERGA	216	216	0,9%	0	0,0%
LAS BURRILLAS	8	8	0,0%	0	0,0%
LAS CASILLAS	6	6	0,0%	0	0,0%
LOMA ARGUINEGUIN	466	447	1,9%	19	0,1%
LOS PEÑONES	10	10	0,0%	0	0,0%
MOGAN CASCO	8	8	0,0%	0	0,0%
MORRO DEL GUINCHO	46	46	0,2%	0	0,0%
P16 HALSODALEN	16	16	0,1%	0	0,0%
PATALAVACA	2.667	999	4,3%	1.668	12,1%
PLAYA ARGUINEGUIN	157	100	0,4%	57	0,4%
PLAYA DE MOGÁN	3.653	1.633	7,1%	2.020	14,7%
PLAYA DEL CURA	2.896	2.196	9,5%	700	5,1%
PUEBLO TAURO	90	90	0,4%		0,0%
Total	36.833	23.080	100%	13.753	100%

Fuente: Patronato de Turismo de Gran Canaria, 2017. Elaboración propia.

Los ámbitos de Pueblo Tauro, P16 Halsodalen, Haldsodalen, Morro del Guincho, Mogán Casco, Los Peones, Casas de Veneguera, El Cercado, El Horno, El Sao, Horno de La Teja, La Verga, Las Burrillas y Las Casillas únicamente presentan oferta extrahotelera.

La distribución de los establecimientos hoteleros por categorías y plazas indica que los hoteles que más predominan son los de cuatro estrellas (15 establecimientos sobre una oferta hotelera de 37 establecimientos) y ofertan 6.549 plazas, y a continuación en número serían los hoteles de 3 estrellas.

Distribución de las plazas hoteleras por categoría (Mogán, 2017).

TIPOLOGÍA	ESTABLECIMIENTOS	PLAZAS
Una Estrella	8	572
Dos Estrellas	1	306
Tres Estrellas	10	4.418
Cuatro Estrellas	15	6.549
Cinco Estrellas	3	1.908
Total	37	13.753

Fuente: Patronato de Turismo de Gran Canaria. 2017. Elaboración propia.

La distribución de los establecimientos extrahoteleros por categorías y plazas

indica que las viviendas vacacionales lideran la oferta extrahotelera en número de establecimientos (200 establecimientos sobre una oferta extrahotelera de 342 establecimientos) y apenas ofertan 857 plazas, que en porcentaje significa un 3,7% de la oferta extrahotelera. Sin embargo, los 76 establecimientos de una llave ofertan 9.393 plazas. Así, el 40,69% de las plazas extrahoteleras se ofertan por establecimientos de una llave, el 29,70% por establecimientos de dos llaves, el 24,83% por establecimientos de tres estrellas. De esto se extrae como conclusión que la oferta extrahotelera más abundante en número de plazas es de categorías de 1 y 2 llaves.

Distribución de las plazas extrahoteleras por categoría (Mogán, 2017).

TIPOLOGÍA	ESTABLECIMIENTOS	PLAZAS
Una Llave	76	9.393
Dos Llaves	39	6.857
Categoría Única (Vivienda Vacacional)	200	857
Cinco Estrellas	2	51
Cuatro Estrellas	1	178
Tres Estrellas	24	5.744
Total	342	23.080

Fuente: Patronato de Turismo de Gran Canaria. 2017. Elaboración propia.

En general, los núcleos con mayor número de plazas son con diferencia la urbanización de Puerto Rico, seguida por Playa de Mogán, Playa del Cura, Barranco de Taurito y Patalavaca, predominando en mayor porcentaje los establecimientos extrahoteleros.

Distribución por ámbitos de la oferta**.**

ÁMBITOS	ESTABLECIMIENTOS	PLAZAS
AMADORES	10	1.618
ANFI DEL MAR	3	1.570
ANFI TAURO	1	337
BALITO	2	1.130
BARRANCO DE TAURITO	6	2.633
CASAS DE VENEGUERA	1	4
PUERTO RICO	126	19.167
EL CERCADO	18	63
EL HORNO	2	9
EL SAO	2	16
HALDSODALEN	6	41
HORNO DE LA TEJA	1	6
LA VERGA	1	216
LAS BURRILLAS	2	8
LAS CASILLAS	1	6
LOMA ARGUINEGUIN	27	466
LOS PEÑONES	1	10
MOGAN CASCO	2	8

ÁMBITOS	ESTABLECIMIENTOS	PLAZAS
MORRO DEL GUINCHO	10	46
P16 HALDSODALEN	3	16
PATALAVACA	7	2.667
PLAYA ARGUINEGUIN	18	157
PLAYA DE MOGÁN	106	3.030
PUERTO DE MOGÁN	3	623
PLAYA DEL CURA	9	2.896
PUEBLO TAURO	14	90
Total general	379	36.833

Fuente: Patronato de Turismo de Gran Canaria. 2017. Elaboración propia.

Si lo analizamos por piezas turísticas:

- La pieza turística de Puerto Rico Amadores concentra la mayor cantidad de plazas turísticas del municipio, en la que el peso de la modalidad extrahotelera supone el 61% de la oferta municipal. La oferta hotelera cuenta con establecimientos de 3 y 4 estrellas. En el caso de la oferta extrahotelera, el 83% de la misma son establecimientos que sólo cuentan con 1 o 2 llaves.

- La pieza de Playa del Cura, cuenta con una oferta de plazas extrahoteleras muy superior a la oferta hotelera. La categoría de los mismos en un 90% se trata de establecimientos con 1 o 2 llaves.

- La pieza de Playa de Mogán, cuenta con el 80% de las plazas del núcleo. Estas plazas se desarrollan en establecimientos mayoritariamente hoteleros de 4 y 5 estrellas.

- En la pieza de Puerto de Mogán, entorno a un 15% de la oferta es hotelera de 4 estrellas, y el resto se trata de establecimientos de 1 y 2 llaves.

- La pieza de Patalavaca-Balito, que cuenta en su interior también con el núcleo de Anfidel Mar, cuenta con 56% de la oferta en establecimientos extrahoteleros de la cual en mayor medida se trata de establecimientos de 3 estrellas. El resto con establecimientos hoteleros oscilan en categorías de 3 y 5 estrellas.

2.1 ANTIGÜEDAD Y ESTADO DEL ALOJAMIENTO TURÍSTICO

Las edificaciones turísticas tienen en su mayoría más de 30 años, la característica fundamental es la obsolescencia de la planta de alojamiento, donde las obras de mantenimiento no son suficientes para mantener la competitividad de los establecimientos turísticos. La concentración de los complejos turísticos más antiguos se sitúa en Puerto Rico y Patalavaca-Arguineguin.

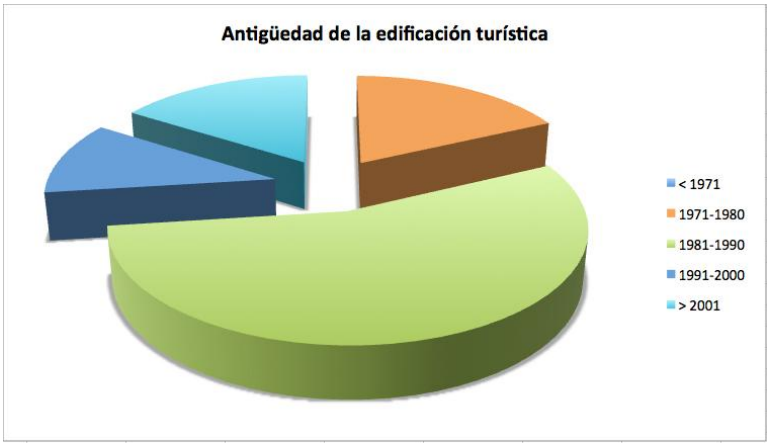
El grado de obsolescencia y deterioro que presentan los diversos complejos de alojamiento, guarda relación con la modalidad y categoría de los establecimientos, de tal manera que los complejos extra hoteleros de menor categoría son los que presentan un

peor estado de conservación y una imagen más degradada, en cambio los hoteles, si han tenido obras de mantenimiento y conservación.

Los PMM de Playa de Mogán y de Costa de Mogán, recogen un análisis pormenorizado de la antigüedad de la planta alojativa y de los equipamientos turísticos, que a continuación se resume:

En relación al ámbito del PMM de Costa de Mogán, que engloba los núcleos de Puerto Rico, Amadores, Anfi del Mar, y Patalavaca, el análisis de la antigüedad de los alojamientos se ha realizado con los datos catastrales de las parcelas y las fechas de inauguración facilitadas por el Patronato de Turismo de Gran Canaria. Las horquillas que se han manejado son las siguientes: anterior a 1970; de 1971 a 1980; de 1981 a 1990; de 1991 a 2000; y a partir de 2001 en adelante. Estos rangos nos permiten reconocer fácilmente los períodos de apogeo de cada uno de los núcleos turísticos de Costa de Mogán, donde se pone de manifiesto como cada uno de ellos creció rápidamente durante un periodo relativamente corto de tiempo.

Las edificaciones turísticas más antiguas del ámbito de estudio tienen en torno a 30 años, en su mayoría en el sector de Puerto Rico y poco más de 10 años las áreas más moderno. Sin embargo la característica común de la planta alojativa es la obsolescencia, comprobándose que las obras de mantenimiento no son suficientes para mantener una buena imagen de competitividad en el sector. La concentración de establecimientos de más antigüedad se encuentra en la zona del Valle de Puerto Rico, con una media de antigüedad de entre 30 a 35 años. La expansión del núcleo de Puerto Rico se produce pues en la década de los ’80 frente a otras zonas como Amadores o Anfi que se desarrollaron mucho más recientemente, en las décadas de los ´90 y ´00 por lo que tienen una antigüedad media que oscila entre 15 y 20 años.

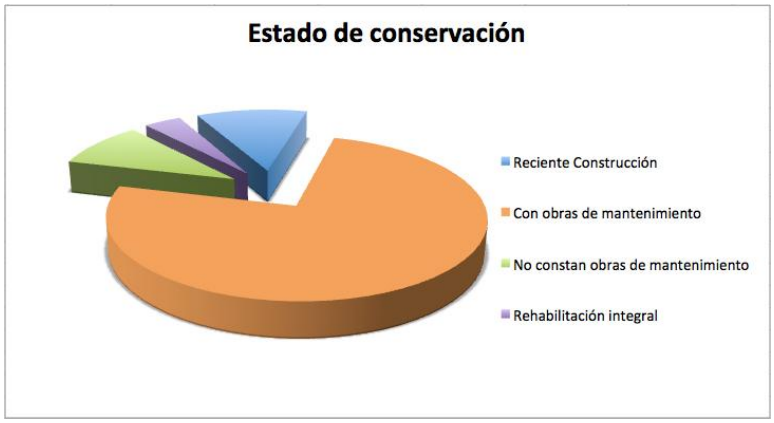


PMM Costa de Mogán. Antigüedad de los establecimientos turísticos de Costa de Mogán.

El estado de conservación de los establecimientos turísticos se ha definido según la siguiente clasificación: establecimientos de reciente construcción, con reforma integral reciente, con obras de mantenimiento, cerrado por reformas y por último los casos donde no constan obras de mantenimiento.

En la mayoría de los establecimientos turísticos del Municipio se han ejecutado obras de mantenimiento como las descritas en los apartados anteriores, aunque un porcentaje muy importante no han realizado obras de mantenimiento. Las edificaciones antiguas sin

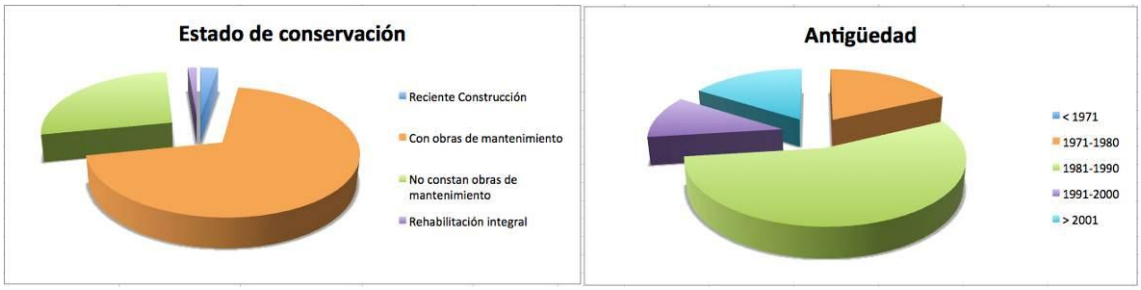
obras de mantenimiento, afectan al resultado del producto turístico, tanto a la calidad del mismo como en algunos casos a la seguridad. Las reformas integrales se empiezan a desarrollar en los diferentes ámbitos de la zona, sobre todo en la costa de Patalavaca – Aquamarina y Puerto Rico.



Fuente PMM Costa de Mogán. Estado de conservación de los establecimientos turísticos de Costa de Mogán.

La mayor parte de la oferta turística de Puerto Rico presenta un alto grado de deterioro y obsolescencia. Esto es debido quizás a que en el sur de la isla a partir de la década de los ´80 se comienza a construir con un criterio más funcional, sin apostar tanto por la calidad de los materiales e integración con el entorno. Todo ello repercute en la imagen general que ofrece el destino turístico, tanto en la calidad de la edificación como en el aspecto general de los espacios libres públicos como parques y calles, así como en la valoración general del ambiente urbano.

En general el aspecto de la masa edificatoria no ofrece integración visual con el entorno o el tratamiento de fachadas y cerramientos, donde no se han seguido ningún tipo de criterios estéticos salvo la generalizada utilización del color blanco en fachadas y la profusión de muros de mampostería de piedra en cerramientos y basamento de establecimientos situados en ladera.



Antigüedad y estado de los establecimientos turísticos de Puerto Rico. PMM Costa de Mogán

Las edificaciones no turísticas como son dotaciones o equipamientos son las que peor aspecto ofrecen, tanto centros comerciales como dotaciones de ocio y recreativas tienen mucha predominancia visual en el centro del valle de Puerto Rico, encontrándose en algún caso en estado de abandono o seriamente deterioradas. A raíz de la aprobación del PMM de Costa de Mogán se han llevado a cabo obras de renovación y regeneración de estas parcelas.

Mención aparte merece el núcleo residencial de Motor Grande, por debajo de la autovía GC-1, que junto a la zona de equipamiento representan una imagen significativa del Sector turístico de Puerto Rico. Dicho conjunto no ofrece un aspecto óptimo para ser referente del paisaje urbano turístico, que desde la autovía será importante debido al gran número de vehículos que transitan diariamente.

En la franja costera de Patalavaca el estado de conservación de los establecimientos de los establecimientos en torno a la playa de La Verga es bueno, en todos los hoteles de la zona se han realizado los trabajos de mantenimiento desde su alta administrativa, ofreciendo un aspecto general bueno. Esta zona es de las más nuevas, datando del 2001 en adelante. Las reformas integrales de la costa tienen como referente actual el Hotel Radisson Blue, de reciente reapertura.

Las obras de mantenimiento que se han detectado en las visitas de campo a los establecimientos del ámbito del generalmente se realizan en las piscinas, zonas comunes y ajardinamientos. En interiores se limitan ocasionalmente a la pintura de los diferentes paramentos o cambios de baños; siendo muy pocas ocasiones donde se acomete un cambio del mobiliario.

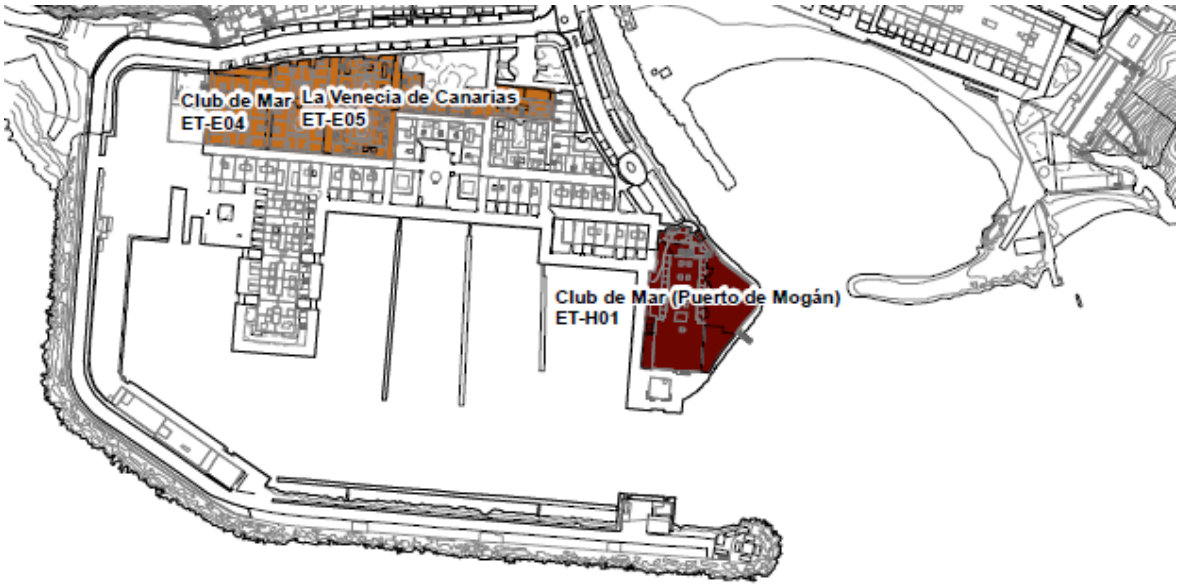
Además, cabe destacar que las zonas con la planta alojativa más antigua y con trama urbana más consolidada han sufrido un grado de residencialización mayor. Las zonas más modernas suelen estar en algunos casos en proceso de consolidación y cuentan con un bajo porcentaje de residencialización.

Antigüedad establecimientos ámbito PMM Costa de Mogán. Fuente PMM Costa de Mogán

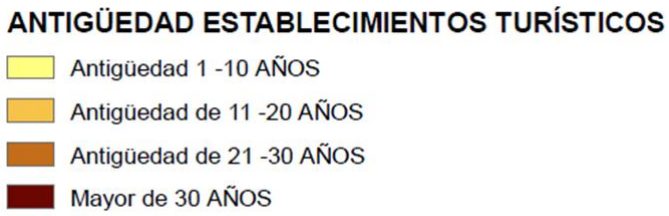
En relación a Playa de Mogán, la antigüedad y estado de conservación de la oferta de alojamiento viene condicionada por su ubicación en Playa de Mogán, evidenciándose un desequilibrio.

En el Casco antiguo, e integradas en la trama residencial, y fuera de pieza turística están las pensiones, que superan los 30 años de antigüedad y viviendas vacacionales. Sus edificaciones no poseen un idóneo estado de conservación y por el tipo de producto turístico de que se trata carecen de oferta complementaria. Debido tanto a su ubicación como la baja calidad de estos establecimientos, su dinamización se vuelve muy compleja.

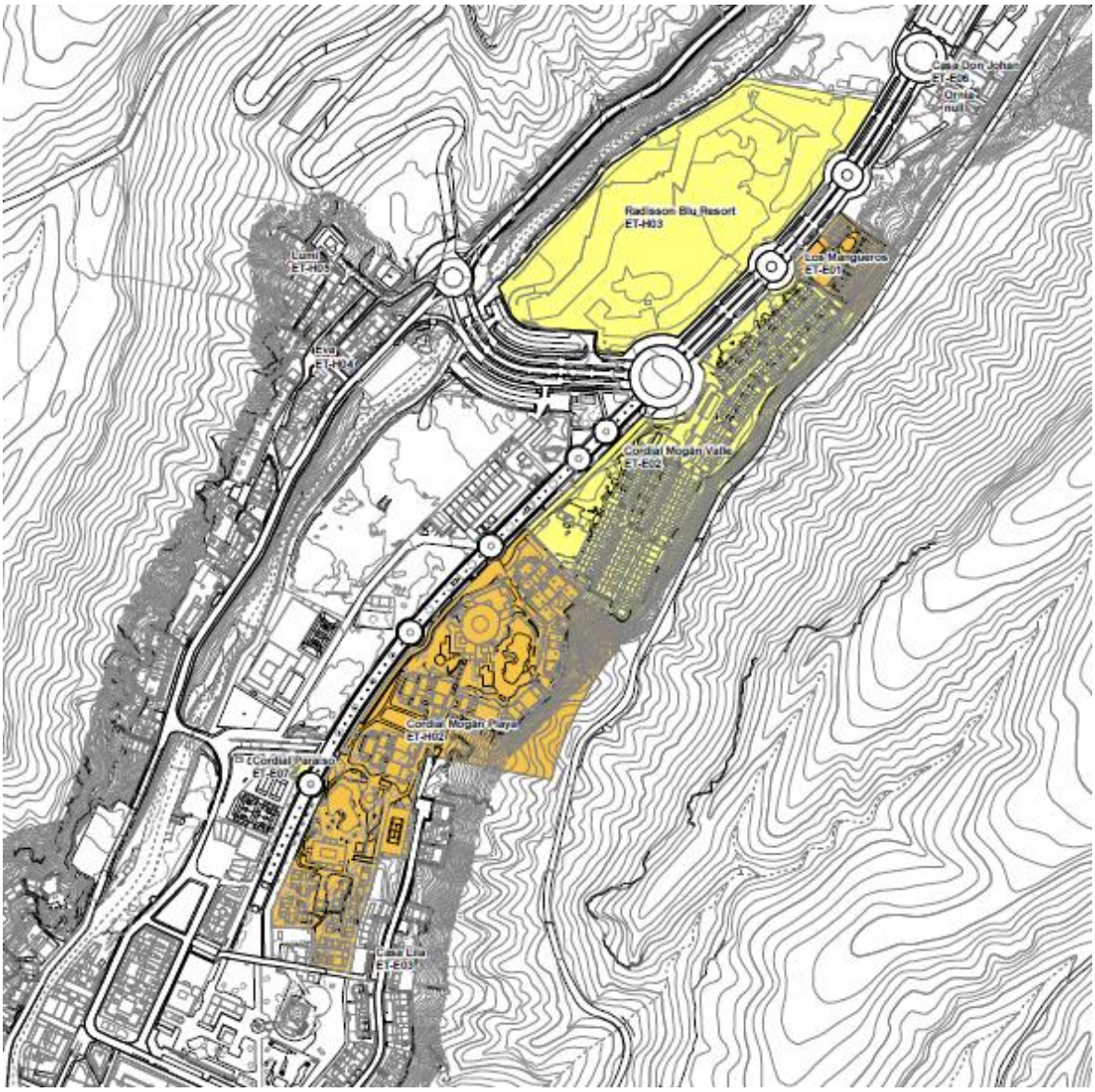
En la Urbanización del Puerto de Mogán, los complejos tienen una media de 30 años de antigüedad. A pesar de poseer un buen estado de conservación, carecen de elementos clave a nivel de cumplimiento de estándares turísticos: los apartamentos no tienen piscina, aparcamiento, zonas de esparcimiento, etc. La oferta complementaria es muy limitada y la realiza exclusivamente el hotel Club de Mar, establecimiento de categoría alta (4*). El hecho de que sean dos únicas sociedades las que exploten estos establecimientos podría facilitar su gestión para su reconversión y mejora de la oferta complementaria, aunque su gran limitación es su situación, en un entorno consolidado y constreñido, correspondiente a los terrenos ganados al mar, que no permite ampliación alguna.



Antigüedad establecimientos ámbito Puerto de Mogán Fuente 2º PMM Playa de Mogán



En el valle de Mogán, los establecimientos turísticos son más recientes, entre 1 y 14 años, poseen un buen estado de conservación y presentan una variada oferta de servicios.

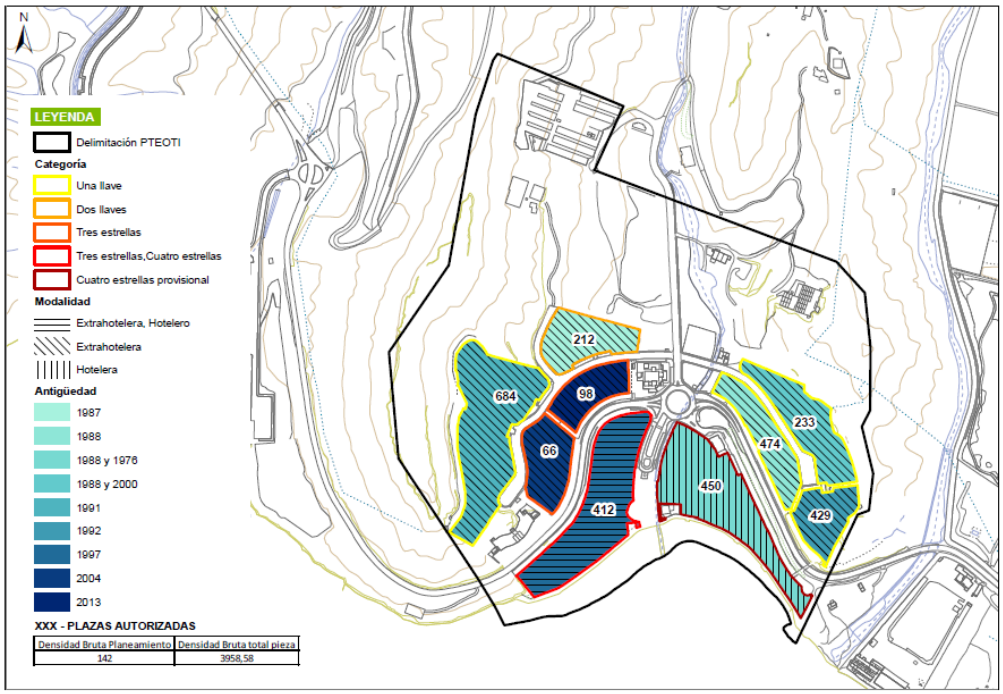


ANTIGÜEDAD ESTABLECIMIENTOS TURÍSTICOS

- Antigüedad 1 -10 AÑOS
- Antigüedad de 11 -20 AÑOS
- Antigüedad de 21 -30 AÑOS
- Mayor de 30 AÑOS

En relación al núcleo de Playa del Cura, la antigüedad y estado de conservación de los establecimientos oscila en torno a los 25-30 años de antigüedad, en la mayoría de los casos sin obras de conservación.

A continuación se muestra imagen donde se han reflejado los datos anteriormente mencionados:



Antigüedad y categorías de los establecimientos de Playa del Cura. Elaboración propia

3. DENSIDAD BRUTA DE LAS PIEZAS TERRITORIALES TURÍSTICAS CONSOLIDADAS

A la hora de analizar la población residente y las plazas turísticas de las piezas, para determinar la densidad de las mismas, analizaremos los núcleos que componen cada pieza.

PTTC-1. M: Balito-Patalavaca

Esta pieza está compuesta por varios núcleos, la franja costera de Patalavaca, el núcleo de Anfi del Mar, la urbanización Los Caideros, y una parte del sector Calas, denominado Balito.

La capacidad de plazas de la pieza, será la que resulte de sumar la capacidad de cada uno de estos núcleos, en cuanto a residentes y plazas turísticas.

Balito: cuenta con 839 plazas turísticas según informe de Patronato.

Caideros: tiene un desarrollo residencial, si bien cuenta con 491 empadronados, la urbanización se desarrolló con 409 apartamentos, que considerando a 2 personas por

apartamento, suponen una capacidad estimada de 818 habitantes. Caideros no cuenta en la actualidad con plazas turísticas autorizadas según el Patronato.

Anfi del Mar: las plazas actuales que constan en Patronato son 2.348, pero la capacidad que ha previsto su planeamiento es de 2.500 plazas, consideraremos por tanto esa capacidad para el núcleo.

Patalavaca: cuenta con 151 empadronados, y con 2.667 plazas turísticas según Patronato.

PTTC-2.M: Amadores- Puerto Rico

La pieza turística está compuesta por la Urbanización Puerto rico, el Valle de Puerto Rico (Cortadores de Puerto Rico) y el núcleo de Amadores. Esta pieza turística fue ampliada por el PMM Costa de Mogán, incorporando los polígonos P30 y P30', especializando estos polígonos en los usos residenciales y turísticos que venían en origen en su Plan Parcial. Por tanto, para calcular la capacidad de la pieza de Puerto Rico y Amadores, se incorpora para el cálculo de densidad la población residente y plazas turísticas de estos 2 polígonos.

Urbanización de Puerto Rico: Las plazas que constan en Patronato para la Urbanización de Puerto Rico son 19.458 plazas, entre hoteleras y extrahoteleras (apartamentos y viviendas vacacionales). Por otro lado, tal y como se ha analizado en la memoria de información socioeconómica, la población empadronada en el núcleo de Puerto Rico asciende a 3.542 habitantes.

El ámbito del Valle de Puerto Rico, compuesto por los polígonos 30 y 30', parte de una asignación de usos por el PMM, que recogía una parte de la pieza con uso residencial, y otra parte con usos turísticos. El polígono P30, se especializó como área de especialización turística por el PMM, ya que contaba con ese uso en origen en los PP. Cuenta con buena parte de las parcelas con uso Terciario de Equipamiento turístico complementario y algunas parcelas de uso turístico. Para calcular la capacidad de las parcelas turísticas sin edificar se computan a razón de 50m2/pl para el cálculo de su capacidad, lo que supone 380 plazas, y para las parcelas edificadas las plazas ascienden a 611 plazas según datos de Patronato. Para calcular la capacidad del polígono P30' de uso residencial, se considera las previsiones de edificabilidad residencial del Plan Parcial que ascendía a 39.401m2c. Considerando 100m2c por vivienda, ascienden a 394 viviendas, que con el ratio manejado en el PGOs de 2,46 hab/vivienda esto asciende a 968 habitantes. Hay que destacar que si se observa el número de empadronados en el núcleo de Motor Grande y Chaparral, los habitantes ascienden a 1.197 habitantes, y será esta la considerada a efectos de capacidad del polígono.

Amadores: las plazas turísticas que figuran en Patronato ascienden a 1.618 plazas, pero para considerar la capacidad potencial del núcleo se considera que las plazas previstas en su planeamiento ascienden a 2.848 plazas.

PTTC-3.M: Playa del Cura

Las plazas turísticas existentes, son inferiores a las plazas previstas en su planeamiento (Texto Refundido del PE Playa del Cura) que asignaba 4.000 plazas, por lo que se

escoge está para calcular la capacidad de la pieza. Además este PGOs considera incluir a la capacidad de la pieza, la estimación de plazas con que cuenta la urbanización Demelza, por lo que la capacidad de la pieza asciende a 4.252 plazas.

Teniendo en cuenta las plazas autorizadas totales de la Etapa A y aquellas parcelas ejecutadas aunque sin autorización (2.966 plazas), respecto a la superficie cartográfica de la Etapa A del sector (19,12 Ha), obtendríamos una densidad actual de 155,12 plazas/Ha. Hay que tener en cuenta que quedan 2 parcelas no ejecutadas en el etapa A que suman 86 plazas, por tanto la capacidad total de la etapa A es de 3.052 plazas y su densidad resultante sería de 159 plazas/Ha.

En relación a la etapa B, la superficie de la misma asciende a 12,52 Has, existen 312 plazas ejecutadas, quedando por colmatar 888 plazas de la etapa B. Por tanto, como la capacidad total prevista en la etapa B es de 1.200 plazas, la densidad que resultaría en esta etapa sería de 96 plaza/ha.

La superficie total de las 2 etapas es de 31,65 Has, y la capacidad de plazas ejecutadas es de 3278, que suponen una densidad de 103 pl/Ha. Considerando las que quedan por colmatar, se obtendría una capacidad total de 4.252 plazas en las 2 etapas, por lo que la densidad final de la pieza es de 134 pl/ha.

Superficie PTTC-3 (Ha)	Capacidad actual de la pieza	Capacidad prevista de la pieza	Densidad bruta actual (plz/Ha) total	Densidad bruta (plz/Ha)
31,65	3.278	4.252	103	134

Elaboración propia

En todo caso y según lo previsto en el artículo 12.3 del PTEOTI debe tenerse en cuenta al establecer la ordenación de esta pieza lo siguiente: *"la adopción por el planeamiento de un límite superior al de 120 plazas/Ha previsto en el PIO-GC requerirá informe favorable del órgano de seguimiento e interpretación del mismo.*

PTTC-4.M: Urbanización Playa de Mogán

Las plazas turísticas existentes, son inferiores a las plazas previstas en su planeamiento (PP polígonos P10, 11 y 12), por lo que a efectos de capacidad total se consideran las plazas previstas en su planeamiento que ascienden a 3.875 plazas.

PTTC-5.M: Puerto de Mogán

Esta pieza contiene por un lado la infraestructura portuaria del puerto deportivo y pesquero, considerado Sistema General Portuario por este PGOs, y que fue el germen del desarrollo de la actividad turística en este núcleo, y por otro el resto de terrenos ganados al mar, actualmente situados en Dominio Público Marítimo Terrestre, trasmitidos en propiedad. Se considera que para garantizar el mantenimiento de su situación jurídica se deba seguir aplicando la ordenación urbanística vigente (Ordenanza IX de las NNSS de Planeamiento) para los terrenos ganados al mar.

Este PGOs sólo puede ordenar los terrenos que se encuentran fuera de la zona portuaria, por cuanto que dicha zona se encuentra en dominio portuario.

En este sentido, se considera a efectos de capacidad las plazas existentes recogidas en Patronato, que ascienden a 511 plazas, sólo las que se ubican en la pieza fuera de la zona portuaria.

Conclusiones

A continuación se recoge una tabla con la capacidad de cada pieza, y la densidad resultante, que en ningún caso alcanza las 200 pl/ha para su consideración de pieza saturada, salvo en la pieza de Puerto de Mogán, (se ha considerado la superficie que queda fuera de la zona portuaria, así como las plazas que están fuera de dicha zona portuaria).

En el resto de piezas, salvo la pieza de Playa del Cura que asciende a 134pl/ha, cuentan con densidades inferiores a 120pl/ha.

	Sup. Has.	Población Plazas actual	Capacidad prevista	Densidad Plazas/Ha
PTTC-1. M: Balito-Patalavaca	**59,43(1)**	**6.837**	**6.989**	**117,60**
Balito		839	839	
Caideros		818	818	
Patalavaca		2.818	2.818	
Anfi del Mar		2.348	2.500	
PTTC-2.M: Amadores- Puerto Rico	**297,08(1)**	**26.426**	**28.036**	**94,37**
Amadores		1.618	2.848	
Puerto Rico		23.000	23.000	
Cortadores P30		611	991	
Motor Grande P30´		1.197	1.197	
PTTC-3.M: Playa del Cura	**31,65**	**3.278**	**4.252**	**134,34**
PTTC-4.M: Urbanización Playa de Mogán	**38,07**	**2.616**	**3.875**	**102,00**
PTTC-5.M: Puerto de Mogán	**1,90(3)**	**511(2)**	**511**	**268,94**

(1) Superficie de la pieza modificada por el PMM de Costa de Mogán
(2) Plazas Patronato fuera de la zona portuaria
(3) Superficie de los terrenos ganados al mar, fuera de la zona portuaria.

4. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

4.1 INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

Se consideran infraestructuras básicas todas aquellas infraestructuras que dan servicio al ámbito de referencia territorial.

En el anexo II del volumen I del presente documento de PGOs se encuentra un detallado análisis de las infraestructuras y servicios del municipio, donde se analizan el estado de

las infraestructuras viarias, de transporte marítimo y terrestre, de abastecimiento de agua y riego, de la red de saneamiento y depuración de aguas residuales, de la red de energía eléctrica, de la red de telecomunicaciones y de la actividad extractiva y de vertidos.

Además, en el Estudio de Movilidad urbana (en adelante EMU) desarrollado en el volumen V, se expone un análisis exhaustivo sobre la caracterización del viario municipal, el estudio de la capacidad de las vías, la caracterización del transporte público, aparcamientos, movilidad peatonal y ciclista, y el diseño de las propuestas sobre este sistema viario y sobre la movilidad urbana.

A continuación se relaciona las conclusiones de estas infraestructuras de cara a valorar la suficiencia de éstas en el desarrollo de la capacidad poblacional estimada en las piezas turísticas.

4.1.1 Red de infraestructura viaria

El municipio de Mogán destaca por desarrollar principalmente la actividad turística a lo largo del borde litoral. En él se extienden uno de los ámbitos turísticos más significativos de la provincia, como es el caso de Puerto Rico, y otros en expansión, entiéndase por Amadores, Taurito o Playa de Mogán.

Su red viaria se articula en torno a la autopista GC-1, prolongada en la actualidad hasta la carretera GC-200 y de acceso al puerto de Mogán, atravesando el municipio y conectando la mayor parte de entidades poblaciones presentes. Como ya se ha mencionado anteriormente, se trata de la cardinal vía de unión con el resto de la isla.

En este escenario, Mogán mantiene su papel de capital turística de la isla junto con el municipio vecino de San Bartolomé de Tirajana, en una posición marginal en términos de actividad industrial o administrativa, pero muy significativa en términos turísticos.

Una vez analizada la red viaria insular en los epígrafes anteriores, se obtiene que Gran Canaria consta de una mayor media nacional, tanto en número de vehículos por kilómetro cuadrado como por cada mil habitantes y en porcentaje de vehículos pesado (guaguas y camiones).

Atendiendo al Plan Director de Infraestructuras de Canarias,

> "*la red de carreteras ya satura la geografía insular no siendo recomendable responder simplistamente a la demanda automovilística con la construcción masiva de autopistas que impactan enormemente en el entorno y medio ambiente.*"

El aumento del índice de motorización de la isla y del municipio, junto al incremento en este último año del número de turistas, han provocado el aumento de las congestiones de tráfico en determinados núcleos del municipio. Así, Arguineguín y Playa de Mogán son los dos núcleos más perjudicados.

El diagnóstico se realiza sobre la clasificación establecida en el apartado de su caracterización: Viario exterior o territorial y el entramado urbano.

RED VIARIA TERRITORIAL

La red viaria principal tiene una alta densidad que permite acceder a la mayoría del territorio, siendo su trazado, en la mayor parte de su longitud, con curvas cerradas y fuertes pendientes que no permiten altas velocidades.

Sólo la autopista GC-1 y pequeños tramos de carreteras de Interés Insular, poseen un trazado suave y permiten velocidades superiores a 40 km/h.

A la vista de los resultados de intensidades de tráfico, el tramo de la carretera GC-500 a su paso por Arguineguín soporta un nivel de servicio igual a E, siendo superior a su capacidad ideal. Asimismo, las carreteras ubicadas en el valle de Mogán, siendo la GC-174 de acceso a Playa de Mogán y la GC-200 hasta el casco de Mogán, presentan con un nivel de servicio igual a D. Por tanto, ante cualquier crecimiento poblacional previsto, cuya accesibilidad se produzca por cualquiera de estas carreteras, se hace necesario una actuación de ensanche o variante.

Como conclusión se confirma que las carreteras convencionales mantienen un nivel de servicio estable en su mayor parte del municipio, mientras que la autopista GC-1 a su paso por Mogán soporta un nivel de servicio estable a alta velocidad.

Por otro lado, uno de los principales inconvenientes de la red estructurante del municipio es el efecto barrera que produce sus infraestructuras en el entorno urbano. Así, la carretera GC-500 a su paso por las entidades turísticas, convierten en desagradables y peligrosas aventuras urbanas el paso de los peatones.

El efecto barrera se le denomina a las dificultades de comunicación transversal que genera la presencia de determinadas infraestructuras para la movilidad. Éste se produce en los desplazamientos motorizados y no motorizados, siendo este último más importante en que la superación del obstáculo se realiza mediante un rodeo para encontrar un punto de paso aumentando sensiblemente el esfuerzo físico y tiempo de recorrido, con un efecto disuasorio.

La intensidad del efecto barrera de una infraestructura de transporte depende de:

- La mayor o menor impermeabilidad de la misma para los desplazamientos transversales, es decir, del número y tipo de pasos existentes y la distancia entre los mismos.
- De la anchura de la plataforma de la infraestructura.
- De la velocidad media de circulación de los vehículos.
- De la intensidad de tráfico y del porcentaje de pesados.

A ello se suma, la inseguridad peatonal que genera, haciendo las travesías urbanas un punto de conflicto entre los tráficos, contaminación y ruidos. Destaca la particulares que presentan muchas de ellas con curvas pequeñas, radios mínimos, fuertes pendientes, etc.

Además, todas ellas, sobre todo aquellas vías de montaña expuesta a agentes meteorológicos adversos, presenta una serie de peligros continuos que se citan:

- Ausencia de señalización y balizamiento viario: Se observa en diversos tramos del trazado de las vías el desgaste de la pintura vial y la carencia de las esferas de reflectancia, lo cual provoca la inexistencia de límites en los viales.
- Trazados sinuosos de la carretera: Algunas carreteras de montaña presentan tramos que se adaptan a la orografía del terreno por las que se definen resultando trazados con una geometría complicada de la carretera, carriles demasiado estrechos, curvas muy pronunciadas, fuertes pendientes, exceso en el número de accesos o mala ubicación de los mismos, etc.
- Obstáculos laterales: Ya sea por árboles, edificaciones, luminarias, señalización u otros elementos que dado su rigidez las convierte en elementos muy peligrosos en caso de salida de calzada de un vehículo debido al fenómeno de enganchamiento. Además, pueden reducir la visibilidad en cursas o intersecciones. Los problemas se intensifican en travesías urbanas.
- Desprendimientos: Existen laderas de piedra natural sin elementos estabilizadores que constituyen frecuentemente un peligro por su perfil irregular que puede provocar el vuelco, rebote o enganchamiento de vehículos.
- Los trazados de montaña se ven muy afectados en las épocas fuertes vientos y fenómenos meteorológicos adversos, provocando grandes desprendimientos y consecuentemente accidentes en la vía o incluso el propio cierre de circulación por las mismas.
- Sobre esto destaca la GC-500, protagonista de los últimos estudios por parte de Administraciones, destacando su problemática para apresurar la ejecución de nuevas infraestructuras que eviten mayor tráfico por la misma.

RED VIARIA URBANA

La red urbana principal comprendida por las vías anteriormente citadas se considera adecuada dado que existen unos ejes claros por la que penetran y salen los tráficos rodados en el interior de las entidades poblacionales.

En cuanto a la red urbana secundaria hay que diferenciar entre las entidades residenciales y las turísticas, presentando cada una de ellas un entramado desigual. Las zonas turísticas se caracterizan por poseer unas secciones amplias a lo largo de todo el esqueleto viario donde el vehículo privado se erige como el principal actor, pues no sólo dispone de la mayor cuota de espacio en el reparto sino que también de la preferencia en la circulación supone un problema que obliga a buscar un aspecto tranquilo y favorecedor de los desplazamientos a pie mediante la coexistencia de modos.

Por el contrario, los núcleos residenciales se rigen por un esqueleto de vías estrechas, de, en general, un solo sentido de circulación y aparcamientos que se imperan por cualquier espacio que quede libre. No existe una jerarquía clara debido a la inexistencia de unos ejes que encaucen los tráficos en su interior y los distribuyan.

Se detecta una excesiva falta de protagonismo en los modos no motorizados, peatón y ciclista debido al escaso suelo reservado para ellos. A esto hay que sumarle la inexistencia de unos itinerarios preferentes peatonales dentro de los núcleos del municipio, siendo los únicos existentes el Paseo Marítimo, espacios libre y tramos de vías

peatonales aisladas. Sean éstas la calle Ángel Guimerá en Arguineguín o la Avenida Los Marrero en Playa de Mogán.

En general, cabe destacar una problemática común en el estudio de las vías urbanas:

- Dominio del vehículo motorizado frente al peatón: Existe un dominio generalizado del vehículo frente al peatón en todo el viario urbano principal, secundario y local con desigual reparto de espacio. Cabe destacar el diseño inadecuado de intersecciones interiores de la trama urbana entre la red viaria rodada y la red peatonal, con tramos inaccesibles o no pavimentadas.

- Falta de jerarquización viaria urbana: Analizados los viarios que soportan una mayor carga de tráfico, así como los que presentan calzadas de mayores dimensiones, se detecta la falta de jerarquía generalizada, provocando una desorientación al usuario y un sentido desordenado del tráfico, con calzadas sobredimensionadas, insuficientes o interrupciones en su trazado que dificultan la movilidad motorizada continuada.

- Falta de accesibilidad y conectividad: Playa de Mogán presenta únicamente un acceso por la carretera GC-174 que enlaza con las carreteras GC-500 y GC-200 mediante una intersección giratoria. En la actualidad es suficiente ya que las retenciones se pueden generar por horas punta o eventos especiales. Sin embargo, los crecimientos turísticos previstos podrán generar inconvenientes dentro del entramado viario y en la capacidad de su vía de acceso.

- Congestiones de tráfico: Se localizan principalmente en los entornos turísticos, los cuales deberían acoger los principales ambientes sostenibles para hacer de la estancia de turistas un espacio agradable. Cabe destacar la congestión que presenta la carretera GC-500 a su paso por Arguineguín, incrementándose el día de mercadillo municipal.

Congestión en el enlace de la autopista GC-1 a la entrada de Arguineguín. Estado actual.

Además, pueden generarse congestiones a la entrada del puerto de Mogán , en la calle Explanada del Castillete, debido sobre todo por el estacionamiento de vehículos en doble fila o en su espera por encontrar una plaza de aparcamiento.

La Congestión tiene su origen en los desajustes entre la demanda de viajes en vehículo privado y la oferta de infraestructuras existentes. Tiene como consecuencias, al prolongar la permanencia de los vehículos en las calles y obligarles a funcionar a un régimen motor de marchas cortas, la contaminación o el ruido, y supone además un mayor deterioro de la calidad urbana y de la imagen de la ciudad, de cara al turismo o la atracción de empresas.

Respecto a la calidad ambiental urbana se destaca la escasez y heterogeneidad del mobiliario urbano, la inapreciable dotación de vegetación, y la escasa iluminación de sus vías, muchas de ellas a oscuras en su totalidad.

4.1.2 Red de infraestructuras de transporte

El estudio del transporte público del municipio de Mogán abarca un completo análisis e inventario de la oferta y demanda de las guaguas urbanas e interurbanas y taxis.

Para caracterizar la oferta de transporte público, entre otros datos se han recopilado los siguientes:

- Servicios y recorridos (líneas que discurren por el municipio, frecuencia y horarios).
- Paradas de guagua (localización).
- Coberturas
- Caracterización de las infraestructuras.

TRANSPORTE DE GUAGUAS

El servicio público regular de transporte en guagua en todo el término municipal de Mogán es realizado por la empresa Global. La compañía Global realiza cada año más de 29 millones de kilómetros, transportando más de 28 millones de viajeros. Para ello cuenta con una flota de 320 guaguas y oferta cada día 121 líneas de transporte.

Además, existe un servicio de guagua local que comunica las áreas turísticas del municipio, Servicio Urbano de Puerto Rico, Guaguas Mogán S.L. Cuenta con un horario ininterrumpido desde las 8:15 hasta las 22:45, con una frecuencia de paso irregular de una hora. Sin embargo, este último ve interrumpido su servicio en periodos del año debido a que sólo cuenta con dos guaguas para el servicio diario. En la actualidad se encuentra inoperativo este servicio.

Dentro del municipio operan un total de 10 líneas de transporte de guaguas, que comunican los distintos núcleos poblacionales del municipio entre sí, como con los núcleos de población de otros municipios de la isla.

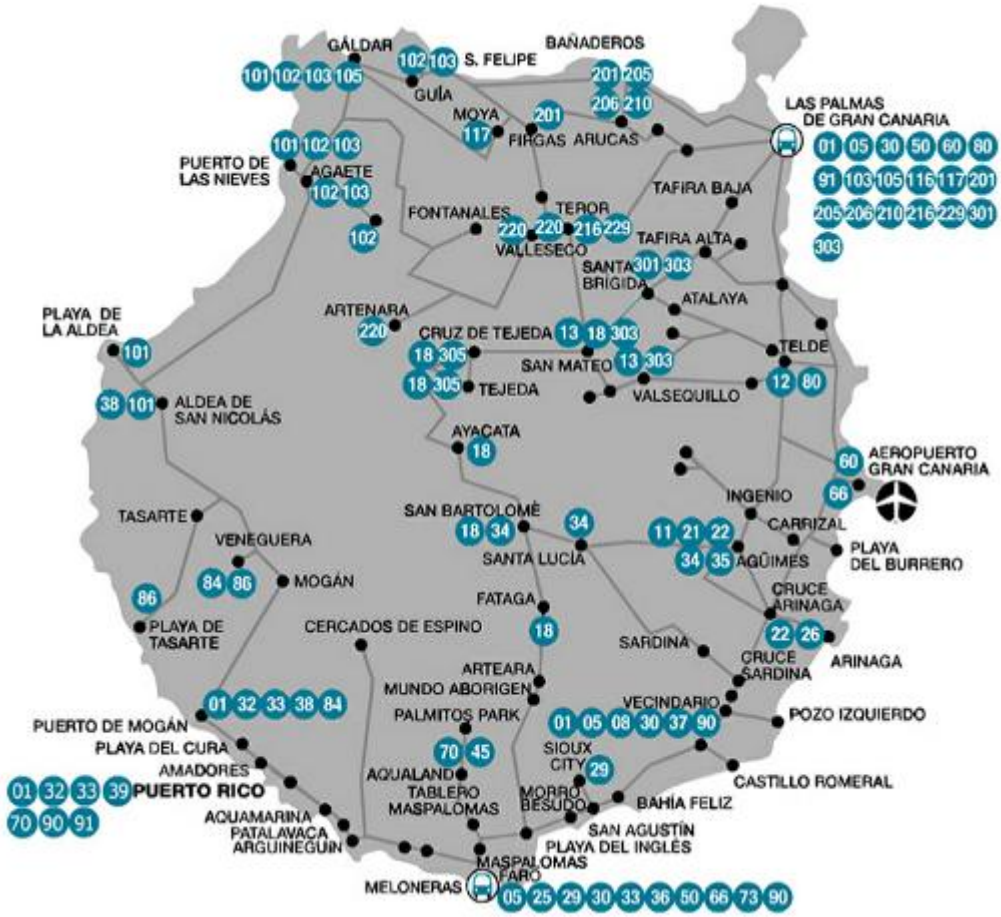
El municipio cuenta con un gran número de paradas siendo las más importantes las paradas preferentes de Puerto Rico en la Avenida La Cornisa y la de Playa de Mogán. Las guaguas utilizadas para satisfacer la demanda de trasporte público generalmente suelen ser de longitudes de 15 m y una capacidad por vehículo de 70 plazas.

La frecuencia de paso de las guaguas varía desde los 20 min. Hasta los 60 min., aunque existen líneas con intervalos de paso de más de 60 min.

En ninguna zona del ámbito de estudio se localiza carril taxi-bus de uso exclusivo para tales servicios.

SERVICIOS Y RECORRIDOS

En la siguiente imagen se observa todas las líneas y sus recorridos, existentes en la isla de Gran Canaria ofertadas por la empresa GLOBAL.



Fuente: www.globalsu.net

En la siguiente tabla se reflejan las líneas de guaguas que operan en el municipio:

Línea	Recorrido	Frecuencia de paso día laborable (minutos)
1	Las Palmas de GC – Puerto de Mogán	20
6	Arguineguín – Cercado de Espino	-
32	Playa del Inglés – Puerto de Mogán	30
33	Playa del Inglés – Puerto Rico – Puerto de Mogán	30
38	Puerto de Mogán – San Nicolás	-

Línea	Recorrido	Frecuencia de paso día laborable (minutos)
39	Playa del Inglés-Faro – Puerto Rico	60
70	Puerto Rico – Aqualand – Los Palmitos	-
84	Puerto de Mogán – Mogán	-
86	Puerto de Mogán – Playa de Tasarte	-
91	Las Palmas – Puerto Rico-Playa del Cura	60

Fuente: www.globalsu.net. Elaboración propia.

En la siguiente tabla se muestra las frecuencias de paso, horario de inicio y final y los números totales de viajes ofertados para cada sentido por las líneas de guaguas que más viajeros transporta por el municipio.

Línea	Dirección	Frecuencia de paso (minutos)	Hora de inicio	Hora fin	Total horas diaria	Total de servicios diarios
1	Las Palmas de G.C.-Puerto de Mogán	20	5:00	23:30	18,3	48
		(A partir de las 19:00 cada 30)				
	Puerto de Mogán-Las Palmas de G.C.	20	0:20	23:20	22	51
		(Los 3 primeros y los 3 últimos viajes cada 60)				
6	Arguineguín – Cercado de Espino	40	6:00	-	-	-
32	Puerto de Mogán-Playa del Inglés	30	7:55	19:25	11,7	21
	Playa del Inglés-Puerto de Mogán		8:30	20:00	11,7	22
33	Playa del Inglés-Puerto Rico-Puerto de Mogán	30	12:35	18:15	5,8	11
	Puerto de Mogán-Puerto Rico-Playa del Inglés		13:45	19:15	5,7	11
39	Playa del Inglés-Playa de Amadores	60	8:55	18:55	10	12
	Playa de Amadores-Playa del Inglés		9:50	19:50	10	11
70	Palmitos Park-Puerto Rico	60	14:30	17:15	2,85	4
	Puerto Rico-Palmitos Park		9:55	12:00	2,45	4
90	Telde-Faro de Maspalomas	60	6:30	20:30	14	15
	Faro de Maspalomas-Telde		8:00	22:00	14	15
91	Las Palmas de G.C.-Playa del Cura	60	6:15	20:15	14	15
	Playa del Cura-Las Palmas de G.C.		6:30	20:35	14,05	15

Fuente: www.globalsu.net. Elaboración propia.

La principal líneas de largo recorrido que abastece al municipio de Mogán es la línea 1 Las Palmas de Gran Canaria – Puerto Mogán, con un total de viajeros anuales superior a un millón y un número de servicios anuales muy elevado. Recorre toda la costa Este de la

Isla hasta el Sur, ya que es en estas zonas costeras donde se concentra la mayor parte de la población.

PARADAS DE GUAGUA

La mayor parte de las paradas de guaguas se encuentran en los márgenes de la carretera GC-500, las cuales abastecen a los ámbitos turísticos y residenciales costeros del municipio. Además, en Puerto Rico existen paradas a lo largo de la Avenida Tomás Rico Bosch, la Avenida de La Cornisa y Montaña Clara.

Imágenes de las paradas de guagua en la carretera GC-500. Estado actual.

Por otra parte, el resto de paradas se encuentran a lo largo de la carretera GC-200, abasteciendo a los núcleos poblacionales de sus márgenes, el Pueblo de Mogán y conectando con el municipio de San Nicolás de Tolentino. En Playa de Mogán existen paradas en la Avenida el Marinero y Avenida de Las Artes.

Cabe destacar la falta de mantenimiento y conservación de las infraestructuras, muchas de ellas con una única señalización vertical y sin información de los recorridos.

COBERTURAS

Se ha realizado un estudio de la cobertura de las paradas de guaguas y taxi por medio de isócronas, en donde se ha tenido en cuenta el tiempo de desplazamiento del usuario y la velocidad media de dicha persona a pie.

Los desplazamientos directos consisten en la situación ideal e irreal en la que no hay impedimentos para caminar a una velocidad constante. Esta suposición implica que desaparecen los cruces de calle y que se puede caminar siempre en línea recta. Sin embargo, los desplazamientos reales tienen en cuenta la presencia de cruces, con o sin semáforos, así como la de chaflanes y quiebros de todo tipo. Para obtener la distancia de estos recorridos se parte de la distancia directa y se suma la distancia de quiebros.

Para obtener el tiempo de los desplazamientos directos se ha calculado a partir de la distancia directa y de estimar una velocidad. Para la hallar la velocidad hemos partido de los siguientes datos:

Edad y sexo	Velocidad (km/h)
Hombres menores de 55 años	5,94
Hombres mayores de 55 años	5,47
Mujeres menores de 55 años	4,93
Mujeres mayores de 55 años	4,72
Mujeres con niños pequeños	2,52
Niños de 5 a 10 años	4,07
Adolescentes	6,48

Velocidades diferenciadas según edad y sexo. Fuente: TRRL, 1978. Elaboración propia.

Para hallar el tiempo de los desplazamientos reales se utiliza la velocidad mostrada en el apartado anterior, tanto para la distancia directa como para los chaflanes. Además se consideran penalizaciones de tiempo por cada cruce encontrado. Para los cruces con semáforo se considera un tiempo de espera de 9 segundos. Para los cruces sin semáforo, con paso peatonal, tomamos una demora de 4 segundos.

El tiempo medio de todos los desplazamientos estudiados, en caso que se realizaran a pie, sería el que muestra la siguiente tabla:

Tiempo medio de desplazamientos	
A pie directo	70 minutos
A pie real	78 minutos

Tiempo medio teórico de desplazamientos. Elaboración propia.

Se observa que el incremento de tiempo es de 8 minutos, lo que equivale a un incremento de un 11,4% en el tiempo de trayecto. El valor absoluto de 8 minutos no es representativo porque difícilmente un peatón estará dispuesto a caminar más de una hora. Para un trayecto ideal de 20', el incremento de tiempo que suponen los cruces y quiebros es de 2'20''.

La velocidad media obtenida en el modo "A Pie Real" es de 4,50 km/h. Por tanto se puede considerar que esta es la velocidad para los peatones del ámbito de estudio.

De esta forma, se estima que a una velocidad de 4,50 km/h, la distancia recorrida en 5 minutos es aproximadamente entre 400 o 500 metros, dependiendo de las características de la vía (tipo de vía, pendiente, cruces, estado de conservación, etc.).

Esquema de coberturas de guagua en el litoral. Elaboración propia.
(En color verde: coberturas. En color rosa: suelo urbano no cubierto por el servicio de guaguas).

En el esquema anterior se observa como la oferta actual del servicio interurbano de guaguas queda prácticamente al descubierto en los principales ámbitos turísticos del municipio únicamente cubierto a partir del trazado por la carreteras GC-500 y por la calle José Roca Bosch en Puerto Rico. Se debe principalmente por coberturas demasiado grandes, ya sea por la distancia con las paradas de guagua, como por el itinerario hacia ellas.

SERVICIO DE TAXIS

Según fuentes del Ayuntamiento de Mogán, se obtiene el número de licencias que corresponden al municipio, es de 173, siendo 5 de taxis adaptados para minusválidos. Éste otorga el número de licencias en función de la población del municipio, así como la demanda del servicio.

Esquemas de coberturas de taxi en el litoral. Elaboración propia.
(En color amarillo: coberturas. En color rosa: Suelo urbano no cubierto por el servicio de taxis).

En el esquema anterior se observa como la oferta actual del servicio de taxi a partir de las paradas de taxis distribuidas en los suelos urbanos queda prácticamente al descubierto en los principales ámbitos turísticos del municipio únicamente cubierto a partir del trazado por la carreteras GC-500 y por la costa. Se debe principalmente por coberturas demasiado grandes, ya sea por la distancia con las paradas de guagua, como por el itinerario hacia ellas.

Sin embargo, los servicios de taxi pueden abarcar cualquier superficie del municipio tanto por los recorridos heterogéneos, como por el servicio de radiotaxi, siendo el servicio de transporte más demandado tanto por turistas como por residentes.

CONCLUSIONES

Tras el análisis del actual sistema de transporte público en el municipio de Mogán, como principales conclusiones destacan:

- La cobertura espacial de las líneas de guaguas interurbanas cubre los principales núcleos de los barrancos del municipio a partir de las carreteras GC-505 y GC.200. Sin embargo, los principales destinos turísticos quedan al descubierto.
- Los suelos urbanos del municipio quedan cubiertos en un 40%, mientras que los taxis en un 25%, todo ello a partir de las paradas existentes y sus coberturas.
- Frecuencia de paso baja, sobre todo en los núcleos más alejados de la costa.
- No existe un servicio de guaguas urbano, siendo abastecido el municipio por el servicio de guaguas interurbano.
- Los núcleos más alejados de las carreteras estructurantes carecen de un sistema de transporte público.
- No se localiza ningún carril taxi-bus de uso exclusivo para tales servicios en el municipio.
- Impacto elevado por el tránsito de guaguas en los núcleos turísticos de Mogán.
- Mal estado de conservación de paradas de guaguas, la mayor parte de ellas dotadas únicamente por un poste de señalización vertical.

4.1.3 Red de aparcamientos

El estudio de los aparcamientos trata de diagnosticar la suficiencia de la oferta de plazas para la demanda actual y detectar problemáticas existentes al respecto con el fin de elaborar las propuestas pertinentes de mejora.

El aparcamiento constituye una pieza clave en la planificación territorial y más concretamente en la política de transportes de las ciudades.

APARCAMIENTOS EN LA VÍA PÚBLICA

La mayor parte de las plazas de aparcamiento existentes en el municipio de Mogán se encuentran en los márgenes de la vía pública, produciéndose una ocupación del espacio público de más del 40% del espacio viario disponible en detrimento de otros usos, como son el peatonal y ciclista, e incluso perturbando la libre circulación de los vehículos (reducción de la capacidad de la vía).

Pueden aparecer tanto en uno de sus márgenes como en ambos, ya sea en línea, batería u oblicuos.

En las zonas turísticas existe un porcentaje importante de plazas de aparcamientos privadas detrás de las aceras. Este hecho acarrea graves problemas de seguridad al crearse una zona de conflicto entre la red no motorizada, peatones y ciclistas, con la red motorizada.

Aparcamiento privado detrás de las aceras en el ámbito de estudio. Estado actual.

Además, se localizan bolsas de aparcamientos en las proximidades de las playas y centros comerciales, así como los parking privados. Estas bolsas de aparcamientos producen una degradación de la imagen de la ciudad turística, pues los vehículos aparcados generan un pernicioso paisaje para fines ambientales y turísticos, tan importantes en el ámbito de estudio.

La mayor parte del viario del municipio cuenta con plazas de aparcamiento en sus márgenes, lo que pone de manifiesto la preferencia del vehículo rodado frente al peatón.

Sin embargo, las características geométricas del viario urbano en los núcleos poblaciones residenciales alejado de la costa, con ancho de calzado inferiores a los cinco metros, genera ya de por sí un déficit de plazas de aparcamiento en superficie, lo que ha supuesto el uso de parcelas sin edificar para el estacionamiento de vehículos.

El entorno de los accesos a las playas del municipio carecen de oferta acorde a la demanda en cuanto a plazas de estacionamiento de vehículos se refiere.

APARCAMIENTOS PRIVADOS DE USO PÚBLICO

Como dato complementario, hay que tener en cuenta la existencia de parkings privados y los existentes en los centros comerciales y alojamientos turísticos que son exclusivos

para usuarios. En cuanto a los parkings privados de uso público que se localizan en el municipio:

Ubicación	Situación	Capacidad aproximada
Puerto de Arguineguín	Superficie	128 plazas
Puerto Base de Puerto Rico	Superficie	334 plazas
Puerto Escala de Puerto Rico	Superficie	205 plazas
Avda. Tomás Roca Bosch, 5, Puerto Rico	Subterráneo	250 plazas
Playa de Amadores	Subterráneo	350 plazas
Lago Taurito	Subterráneo	78 plazas
Playa de Mogán	Subterráneo	390 plazas

Tabla de aparcamientos privados de uso público. Elaboración propia.

En los alrededores de las playas, puertos y centros comerciales se encuentran los aparcamientos públicos de pago (zona azul), ya que en estas zonas como ya se comentó con anterioridad es más difícil estacionar el vehículo.

INVENTARIO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN EL ESPACIO PÚBLICO

Se ha realizado un inventario de las plazas de aparcamiento en el espacio público llevando a cabo una medición lineal de las mismas y dividiendo el resultado entre 5,5 en el caso de los aparcamientos en línea y entre 3,0 en el caso de los aparcamientos el línea.

CONCLUSIÓN

En líneas generales, el municipio de Mogán cuenta con una oferta de aparcamiento acorde a la demanda existente, sobre todo en las áreas superiores. Sin embargo, el litoral costero, presenta un déficit de plazas de aparcamiento derivado del uso mixto entre lo turístico y residencial, al mismo modo, de localizarse los principales focos de atracción del municipio.

A ello se suma los desplazamientos del turismo local en épocas estivales, que colapsan la oferta de aparcamiento costero existente.

Durante la mayor parte del año no existen problemas de aparcamiento, siendo la oferta mayor que la demanda. Pero esta situación se revierte en épocas estivales y en fechas señaladas (Semana Santa, días de fiesta, fines de semana, etc.) en el que la oferta es menor a la demanda, existiendo graves problemas para los usuarios que quieren estacionar sus vehículos. De esta forma se produce un tráfico de agitación en la búsqueda de aparcamiento, generando una circulación que contribuye a colapsar determinadas vías, además de aumentar la contaminación, pues este tipo de conducción, parada-arranque, se maximizan las emisiones de CO2.

Debido a la dificultad que existe en estas zonas a la hora de estacionar el vehículo, se producen los aparcamientos ilegales, ocupando algunos vehículos la vía de forma ilegal, haciendo caso sumiso a la señalización viaria. Esta situación se da con bastante frecuencia, perjudicando al resto de redes de movilidad (peatones, ciclista, transporte

público, etc.) e incluso perjudicando gravemente la circulación de los vehículos privados, ya que algunos carriles de circulación están invadidos por este tipo de aparcamiento ilegales.

Infracciones de aparcamiento en los núcleos de Playa del Cura, Amadores y Puerto Rico. Estado actual.

En algunos casos, cuando la sección viaria no permite el aparcamiento en la vía pública dada su estrecha dimensión, los vehículos estacionan en ella obstaculizando el tráfico rodado o invadiendo el espacio de los peatones.

Infracciones de aparcamiento en el núcleo de Arguineguín. Estado actual.

Existe una déficit negativo de aparcamientos para personas de movilidad reducida, en incumplimiento de la orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, en el artículo 35 “como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a

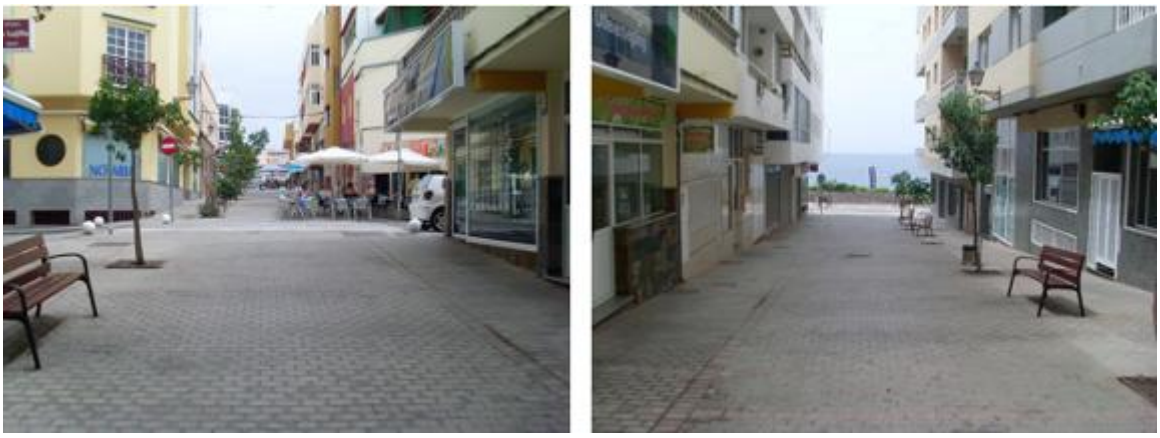
residencia o lugares de trabajo, será reservada y cumplirá con los requisitos dispuestos en este artículo". Por lo tanto, el porcentaje de estas plazas respecto a las computables a tal efecto no superan el 1%, bastante inferior a lo estipulado.

4.1.4 Movilidad peatonal

El municipio de Mogán cuenta con una limitada red de itinerarios peatonales, destacando las zonas de acceso a la costa con calles peatonales, calles próximas a éstas tipológicamente de coexistencia y el paseo marítimo. En el resto de núcleos las vías peatonales son inexistentes, lo cual denota una falta de planificación de la red.

A continuación se listan las peatonales más destacadas del municipio:

- Calle Ángel Guimerá de Arguineguín.



Imágenes calle Ángel Guimerá. Estado actual.

- Paseo mirador anexo a la GC-500.
- Paseo Marítimo.

Imágenes del paseo marítimo en Playa del Cura. Estado actual.

- Acceso a playa (Patalavaca, Anfi del Mar, Playa del Cura, etc.).

Imágenes de la vía peatonal de acceso a la playa del Cura. Estado actual.

- Avenida Los Marrero en Playa de Mogán.

Imágenes de la avenida de Los Marrero. Estado actual.

- Urbanización Puerto de Mogán.

Imágenes de la urbanización del Puerto de Mogán. Estado actual.

Cabe destacar en el núcleo turístico de Puerto Rico, la cantidad de escaleras y pasos peatonales que conectan las distintas vías salvando un importante tramo vial, acercando las zonas altas con las costeras. Sin embargo, se echa en falta una mejor continuidad

peatonal con la mejora de la pavimentación y mantenimiento, así como áreas de descanso entre tramos excesivamente largos.

ACERAS EN LA VÍA PÚBLICA

Por otra parte, existe una red que representa la más importante de los itinerarios peatonales que son las aceras de la vía pública. La mayor parte de la red viaria del municipio presenta aceras en sus márgenes, sin embargo, éstas difieren en función del núcleo donde se encuentran.

En el caso de la costa de Mogán hay una cierta homogeneidad en todo la red peatonal, excepto en la zona de Arguineguín que presenta cierta discontinuidad con aceras insuficientes, en mal estado y un tipo de pavimento inadecuado para el tránsito de los peatones.

Aceras insuficientes en Arguineguín. Estado actual.

En Puerto Rico y Amadores existe una red peatonal más continua, pudiéndose recorrer completamente éstos núcleos a pié. Sin embargo, la conexión entre éstos se realiza principalmente por el paseo marítimo o por las vías más alejadas de la costa ya que la carretera principal que las une (carretera GC-500) carece de infraestructuras peatonales. Son las partes altas las que presentan mayores dificultades para los peatones con aceras pequeñas, invadidas por vegetación y pequeños desprendimientos de tierra, así como aceras en peor estado de conservación.

Aceras insuficientes en Puerto Rico. Estado actual.

Son varios los núcleos residenciales donde las sendas peatonales están basadas en un gran número de escaleras o rampas con pendientes considerables. Además sus aceras en su mayoría no cumplen con las normativas de accesibilidad, siendo sus dimensiones inferiores a 1,40 metros. Cabe destacar los núcleos de El Risco o Lomo Quiebre en Playa de Mogán, o Pino Santo en Arguineguín. Éste último presenta vías sin aceras, siendo la calzada la que asume los tránsitos peatonales.

Estado de aceras y escaleras en El Risco y Lomo Quiebre. Estado actual.

En cuanto al pueblo de Mogán, la mayor parte de sus vía presenta aceras a ambos márgenes de la calzada, sin embargo, éstas tienen dimensiones inferiores a las establecidas en las normativas de accesibilidad, estando en muchos casos invadidas por mobiliario urbano que reducen aun más sus dimensiones, ya sean farolas, bancos o papeleras. A pesar de ello, los mayores problemas peatonales se detectan en la travesía de la GC-200 a su paso por el pueblo. Ésta presenta una afluencia elevada de tráfico, acompañada de la carencia de infraestructuras para peatones.

Calles de la trama urbana del pueblo de Mogán. Estado actual.

Los viarios territoriales que conectan el municipio de Mogán con otros municipios o dentro del mismo propio, no presentan acera en la mayor parte de sus trazados; en algunos tramos únicamente dispone de acera en un lateral lo que no hace muy permeable los recorridos a pie entre la zona alta y baja de los núcleos, haciendo obligatorio el uso de vehículo a motor para comunicar dichos barrios dado que la GC-500 en la actualidad funciona como una barrera para el peatón, existiendo únicamente permeabilidad peatonal

en los puentes que comunican estos barrios. Esta misma situación se repite en el núcleo de Mogán casco donde la GC-200 funciona como una barrera peatonal dentro del pueblo.

PASEOS MARÍTIMOS

El municipio de Mogán cuenta con una importante red de paseos marítimos a lo largo de la costa. Sin embargo, ésta se ve interrumpida en muchos tramos ya sea por un escaso mantenimiento o por inexistencia del tramo.

En el tramo de Patalavaca existe un paseo marítimo en precarias condiciones, con tramos aislados, obsoletos y destrozados por temporales costeros pasados. A fecha de redacción del presente documento se están llevando a cabo obras de acondicionamiento de este paseo.

Paseo marítimo devastado por el temporal en Patalavaca. Estado actual.

En Anfi del Mar, existe el paseo marítimo del complejo hotelero a lo largo de la playa. Sin embargo, una vez rebasado el puerto deportivo hacia el oeste, la infraestructura existente se encuentra en inseguras condiciones devastada por los temporales pasados, encontrándose en la actualidad sin pavimentar, vallado y con prohibición al tránsito peatonal.

Paseo marítimo en Anfi del Mar. Estado actual.

Entre Puerto Rico y Amadores existe un paseo marítimo que conecta ambas playas. Sin embargo, su trazado no presenta elementos de sombra, que dificultan su paseo en días soleados u horas punta de sol.

Paseo marítimo entre Puerto Rico y Amadores. Estado actual.

El resto de núcleos turísticos, como Playa del Cura, Taurito y Playa de Mogán, presentan paseos marítimos alrededor de sus costas. Sin embargo, éstos carecen de conexión con otros núcleos.

CONCLUSIÓN:

Se puede concluir afirmando que el espacio para el peatón en la zona objeto de estudio se caracteriza por:

- Contar con una trama peatonal escasa y con discontinuidades.
- En los barrios no turísticos las aceras son inexistentes en diferentes calles o de reducida anchura. En la zonas turísticas, la dotación de acerado es general, donde se encuadra la mayoría de los usos atractores para peatones, aunque con muchas calles con sección viaria excesiva para el paso motorizado.
- Inexistencia de una red peatonal preferente que permita a los peatones identificar los paseos interiores, excepto los paseos marítimos. Sin embargo, éstos últimos presentan varios tramos sin conexión.
- Mala conexión peatonal entre los barrios del norte de la GC-500 y los costeros.
- No se cumplen los mínimos de accesibilidad que establece la Ley 8/95 y la Orden VIV/561/2010.
- Inexistencia de mobiliario urbano y elementos en sombra.
- Tramos de efecto barrera entre suelos urbanos causados por la baja permeabilidad de la GC-500.

4.1.5 Movilidad ciclista

1. El uso de la bicicleta en el municipio de Mogán es usual, aunque con uso prácticamente deportivo o de ocio, encontrándose también equipos profesionales de entreno por las principales carreteras del municipio.

2. Se ha analizado la red ciclista existente, caracterizando los elementos que la componen y principales problemas que presentan.

3. El municipio carece en casi todo su territorio de carriles específicos para bicicletas, siendo el único el presente en el núcleo de Playa de Mogán. Éste se localiza en la Avenida Los Marrero, dando comienzo en la glorieta de la calle La Maleza hasta su encuentro con el Parque Urbano de la Plaza Las Gañanías.

4. Presenta un pavimento de hormigón en color verde, señalización horizontal y vertical, aparcabicis y con un estado de conservación en general bueno

Vía ciclista y aparcamiento de bicicletas en la Avenida de Los Marrero.

5. El principal problema que presenta la red ciclista es la discontinuidad, ya que carece de conexiones que ofrezcan accesibilidad real a los diferentes generadores potenciales de viaje y actividad. La vía carece de soluciones, con un pequeño tramo sin continuidad. Así mismo la red también presenta problemas de trazado en donde el eje cuenta con angulos agudos o poco atractivos para el ciclista.

6. Por todo ello, la red no permite el movimiento entre las diferentes zonas comerciales, de ocio, etc., por lo que imposibilita el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo.

7. En general las vías ciclistas del municipio no ejercen un papel dinamizador de los desplazamientos cotidianos sino más relacionados con el ocio.

8. Por tanto, se hace necesario una red potencial ciclista que fomente el uso de la bicicleta por encima de otros medios más contaminantes y menos atractivos para usuarios, residentes y turistas.

4.1.6 Red de abastecimiento de agua y riego

La dispersión de los distintos núcleos urbanos del municipio de Mogán, así como el desigual desarrollo de dichos núcleos a lo largo del tiempo, ha dado lugar a sistemas de

abastecimiento y riego de agua un tanto anárquicos, con redes independientes en cada uno de los núcleos, y con fuentes de suministro, antigüedades, estados de conservación y problemáticas muy variadas.

Asimismo, debido a que las empresas gestoras de los diferentes servicios de abastecimiento no han facilitado datos ni de las compras de agua, ni a la facturación de los abonados, no es posible la confección del balance hídrico, y por ende, determinar las pérdidas del sistema.

En cuanto a las deficiencias detectadas en el municipio son las agrupadas en los siguientes epígrafes:

1. Fuentes de suministro y red de transporte hasta los depósitos.
2. Dependencia de suministro de pozos
3. Depósitos y garantía de suministro.
4. Red de riego.
5. Gestión del servicio.

4.1.6.1 Fuentes de suministro y red de transporte

Las deficiencias detectadas en las fuentes de suministro, y la red de transporte que conexiona dichas fuentes con los depósitos, son las siguientes:

- El aumento considerable de la demanda en la última década debido al crecimiento de la población y los establecimientos turísticos, ha sido cubierto con la sobreexplotación de los acuíferos subterráneos, causando el descenso del nivel freático y el aumento de la salinidad en los pozos, repercutiendo de esta forma en el aumento de la salinidad del agua extraída.

Por tanto, numerosos pozos de abastecimiento están por debajo de la cota 300 m.s.n.m. a partir de la cual toda el agua destinada al uso humano debe proceder de desaladoras (*Decreto 33/2015, de 19 de marzo, por el que se dispone la suspensión de la vigencia del Plan Hidrológico Insular de Gran Canaria, aprobado por el Decreto 82/1999, de 6 de mayo, y se aprueban las normas sustantivas transitorias de planificación hidrológica de la demarcación hidrográfica de Gran Canaria, con la finalidad de cumplir la Directiva 2000/60/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas*).

Así, según los artículos 113, 114 y 115 del citado Decreto establece que,

> "…*el abastecimiento de la población situada en la superficie bajo, al menos, la cota 300 se realizará con aguas desaladas de mar*".

La red de transporte existente entre las fuentes de suministro y los depósitos, la cual discurre en superficie en la práctica totalidad de su longitud, está compuesta en su mayoría por materiales plásticos. Este tipo de conducciones son muy poco recomendables en superficie debido a su retracción por los cambios de la temperatura. Además son menos resistentes a agentes climatológicos externos.

4.1.6.2 Depósitos y garantía de suministro

Las deficiencias detectadas en los depósitos, así como la garantía de suministro, es la siguiente:

- Para poder garantizar el suministro de 5 días de abasto deseable por el Plan Hidrológico anteriormente citado, sería necesaria la ampliación de la capacidad de almacenamiento.
- Existen depósitos cuyo tiempo de permanencia del agua en el interior del mismo es inferior a 24 horas, cuando lo adecuado es que esté entre 24 y 48 horas, por lo que la cloración no tiene los efectos que debiera tener.
- Muchos presentan un estado de conservación deficiente y carecen de caudalímetros por lo que se desconoce el volumen real de agua producida y aportada al sistema.

4.1.6.3 Red de riego

Las deficiencias detectadas en la red de riego es la siguiente:

- Gran parte de la red principal de riego está en superficie, favoreciendo la regeneración de averías.
- Existen ámbitos dónde las zonas verdes son regadas directamente desde la red de abastecimiento de agua potable, debido a que no existe una red de riego independiente. Cabe citar Cornisa del Suroeste, establecimientos hoteleros en playa de La Verga, etc.
- No existen depósitos de reutilización con aportación de aguas depuradas.

4.1.6.4 Gestión del servicio

En cuanto a las zonas abastecidas por el ayuntamiento de Mogán, destaca la carencia de instalaciones adecuadas para garantizar 24 horas de suministro de agua en caso de incendio; las redes tienen poca presión y las instalaciones, en general, son antiguas.

Además, no dispone de caudal de agua suficiente para dar cumplimiento al deseo de suministrar agua en la totalidad del término municipal, ni de las instalaciones y medios adecuados para prestar un servicio de abastecimiento y alcantarillado de calidad, especialmente en los núcleos rurales.

Esto ocasiona que, para dar cumplimiento a lo pretendido y exigible, sea preciso implantar redes de abastecimiento de agua potable y alcantarillado que supongan la ampliación y modernización de las ya existentes, así como llevar a cabo otras inversiones en desaladoras, depósitos o bombeos.

4.1.7 Red de saneamiento y pluviales

La dispersión de los distintos núcleos urbanos del municipio de Mogán, así como el desigual desarrollo de dichos núcleos a lo largo del tiempo, ha dado lugar a sistemas de saneamiento de agua residual independientes en cada uno de los núcleos, y con antigüedades, estados de conservación y problemáticas muy variadas.

Asimismo, debido a que las empresas gestoras de los diferentes servicios de saneamiento y depuración de aguas residuales no han facilitado información, no es posible la actualización de datos obtenidos.

En cuanto a las deficiencias detectadas en el municipio son:

- En la mayor parte del municipio no existe una red de pluviales, lo que ocasiona que los colectores aumenten su calado y las depuradoras se desborden en episodios tormentosos.
- Hay ámbitos que no cuentan con una red de saneamiento. Por tanto, sus viviendas vierten las aguas fecales a fosas sépticas.
- La mayor parte de las EDAR presentes en el municipio se encuentran en su máxima capacidad, por lo que cualquier vertido punta o crecimiento poblacional puede colapsar la depuración, pudiéndose verter las aguas residuales sin tratar al mar.

4.1.7.1 Vertidos al mar

En determinación de las anomalías observadas por el Censo de Vertido del Gobierno de Canarias se citan las siguientes:

DENOMINACIÓN DEL VERTIDO	CÓDIGO	LOCALIZACIÓN	SISTEMA DE VERTIDO	ESTADO GENERAL	AFECCIÓN AL MEDIO
Aliviadero EBAR Arguineguín	GCMG01	Barranco de Mogán	Directo	Malo	Grave
Red de pluviales en Arguineguín	GCMG02	Mercadillo de Arguineguín	Conducción de desagüe	Regular	Leve
Cofradía de pescadores	GCMG03	Muelle de Arguineguín	Conducción de desagüe	Bueno	No apreciable
Piscina de Arguineguín	GCMG04	Frente al Dive Center del paseo marítimo	Conducción de desagüe	Bueno	No apreciable
Aliviadero EBAR Costa Alegre	GCMG05	Charca de Arguineguín	Conducción de desagüe	Bueno	No apreciable
Red de pluviales Playa de Patalavaca	GCMG06	Playa de Patalavaca	Conducción de desagüe	Bueno	No apreciable
Aguas residuales en Playa Patalavaca	GCMG07	Playa de Patalavaca	Conducción de desagüe	Bueno	No apreciable
Aguas residuales en Playa Anfi del Mar	GCMG08	Playa de Anfi del Mar	Conducción de desagüe	Bueno	Leve
Conducción de desagüe Bco. de La Verga	GCMG09	Punta de los Inciensos	Conducción de desagüe	Malo	Grave
Desaladora Anfi del Mar	GCMG10	Muelle deportivo Anfi del Mar	Conducción de desagüe	Regular	No apreciable
Emisario submarino El Balito	GCMG11	Playa de Balito	Emisario submarino	Malo	No apreciable
Desaladora Puerto Rico	GCMG12	Muelle deportivo de Puerto Rico	Conducción de desagüe	Bueno	No apreciable

DENOMINACIÓN DEL VERTIDO	CÓDIGO	LOCALIZACIÓN	SISTEMA DE VERTIDO	ESTADO GENERAL	AFECCIÓN AL MEDIO
Conducción de desagüe de Puerto Rico	GCMG13	Muelle deportivo de Puerto Rico	Conducción de desagüe	Regular	Moderado
Riego jardines en Puerto Rico	GCMG14	Puerto Rico - Mogán	Conducción de desagüe	Regular	Leve
Desaladora Playa de Tauro	GCMG15	Playa de Tauro	Conducción de desagüe	s/d	No apreciable
Conducción de desagüe Playa de Tauro	GCMG16	Playa de Tauro	Emisario submarino	s/d	No apreciable
Emisario submarino de Playa del Cura	GCMG17	Playa del Cura	Emisario submarino	Malo	Leve
Emisario submarino de Taurito	GCMG18	Playa de Taurito	Emisario submarino	Malo	No apreciable
Desaladora Costa Taurito 2000 S.A.	GCMG19	Paseo de la playa de Taurito	Conducción de desagüe	Regular	No apreciable
Piscina Hotel Puerto de Mogán S.L.	GCMG20	Puerto de Mogán	Conducción de desagüe	Bueno	No apreciable
Conducción de desagüe de Puerto de Mogán	GCMG21	Puerto de Mogán	Conducción de desagüe	Regular	Grave

Fuente: Censo de vertidos del Gobierno de Canarias.

En general las conducciones submarinas se encuentran en la mayor parte de su trazado apoyadas en el fondo y sin enterrar, lo que por un lado facilita su mantenimiento, pero por otra, se hallan menos protegidas frente a los fondeos de las embarcaciones.

4.1.8 Red eléctrica y telecomunicaciones

En el Boletín Oficial de Canarias del lunes 10 de Octubre de 2.005, se publica la orden de 28 de septiembre de 2005, por la que se fijan los criterios de definición de la red de transporte de energía eléctrica de la Comunidad Autónoma de Canarias y se hace pública la relación de instalaciones que la constituyen.

La ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, determina, en su artículo 35, las instalaciones que con carácter general constituyen la red de transporte de energía eléctrica. No obstante, el artículo 12 de la citada ley establece que las actividades para suministro de energía eléctrica que se desarrollen en los territorios insulares y extrapeninsulares serán objeto de una reglamentación singular que atenderá a las especificaciones derivadas de su ubicación territorial, previo acuerdo con las Comunidades Autónomas y Ciudades Autónomas afectadas.

En base al citado artículo 12 de la Ley 54/1997, el 29 de diciembre de 2003 se publicó el Real Decreto 1.747/2003, de 19 de diciembre, por el que se regulan los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares. En su artículo 12 se establece que en estos sistemas se considerará que son de transporte las instalaciones de interconexión entre islas, las de tensión igual o superior a 220 kV y todas aquellas instalaciones a tensión inferior a 220 kV que determine la Comunidad Autónoma, a propuesta del operador del sistema, que puedan realizar funciones normalmente asignadas a la red de transporte.

Por su parte, en la Disposición Adicional Primera del citado Real Decreto 1.747/2003, se designa operador del sistema en cada sistema eléctrico insular y extrapeninsular a Red Eléctrica de España, S.A.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 12 del Real Decreto 1.747/2003, Red Eléctrica de España, S.A., como operador del sistema eléctrico insular de la Comunidad Autónoma de Canarias, ha presentado propuesta de definición de la red de transporte para el sistema eléctrico insular de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como listado individualizado de todas las instalaciones que pertenecen a la red de transporte con los criterios adoptados.

En el Anexo I del Real Decreto 1.747/2003 se fijan los criterios de definición de la red de transporte del sistema eléctrico insular de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Independientemente de la existencia de posibles excepciones, tendrán la consideración de red de transporte en el sistema eléctrico insular de la Comunidad Autónoma de Canarias las siguientes instalaciones:

a) Las líneas de tensión igual o superior a 66 kV.

b) Las interconexiones entre el sistema peninsular y los sistemas insulares y extrapeninsulares y las conexiones interinsulares, independientemente de su tensión.

c) Los parques de tensión igual o superior a 66 kV.

d) Los transformadores cuya tensión de secundario sea mayor o igual a 66 kV.

e) Cualquier elemento de control de potencia activa o reactiva conectado a las redes de tensión igual o superior a 66 kV y aquellos que estén conectados en terciarios de transformadores de la red de transporte.

f) Todas aquellas instalaciones, cualquiera que sea su tensión, que determine la Comunidad Autónoma, a propuesta del operador del sistema, que puedan realizar funciones normalmente asignadas a la red de transporte.

g) Todas aquellas instalaciones que, como resultado del proceso de planificación de la red de transporte de energía eléctrica, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, previo informe de la Comisión Nacional de Energía y a propuesta del operador del sistema, determine que cumplen funciones de transporte.

La consideración de nuevas instalaciones de transporte que no estén incluidas en la planificación, se llevará a cabo conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1.747/2003, de 19 de diciembre, por el que se regulan los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares.

Asimismo, se consideran elementos constitutivos de la red de transporte todos aquellos activos de comunicaciones, protecciones, control, servicios auxiliares, terrenos, edificaciones y demás elementos auxiliares, eléctricos o no, necesarios para el adecuado funcionamiento de las instalaciones específicas de la red de transporte antes definida. Igualmente se consideran elementos constitutivos de la red de

transporte de energía eléctrica los centros de control del transporte, así como otros elementos que afecten a instalaciones de transporte.

No formarán parte de la red de transporte los transformadores de los grupos de generación, las instalaciones de conexión de dichos grupos a la red de transporte, las instalaciones de consumidores para su uso exclusivo, ni las líneas directas.

En el Anexo II se publican las instalaciones que forman parte de la red de transporte del sistema eléctrico de la Comunidad Autónoma de Canarias. En el presente documento solo se incluirán las instalaciones que se encuentran dentro del municipio de Mogán, afectando directamente a la zona de estudio.

En cuanto a las telecomunicaciones, el rápido avance de las telecomunicaciones en el municipio de Mogán durante los últimos años ha obtenido como consecuencia la expansión de las infraestructuras destinadas a permitir la correcta emisión y recepción de las señales y ondas electromagnéticas. Durante este desarrollo, la telefonía móvil ha sido una de los principales artífices en la rápida y constante innovación tecnológica y la liberalización del mercado en este sentido.

El Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras e Instalaciones de Telecomunicación en la isla de Gran Canaria (PTE 33), realiza una base de datos en la que se muestra los emplazamientos de las instalaciones existentes en suelo rústico de Gran Canaria para la telefonía móvil, televisión, radiodifusión y otros servicios como instalaciones de radioenlaces y telefonía móvil privada (PMR).

4.1.9 Alumbrado público. Niveles de iluminación

Se podría afirmar que el mayor impacto visual producido por las luces son consecuencia dos factores: destellos y deslumbramientos. En relación a los destellos, se producen de forma puntual, por los vehículos y con respecto a los deslumbramientos, se pueden producir situaciones muy molestas para los usuarios. Para ello es necesario adoptar diferentes medidas, como ocultar la fuente de luz del campo de visión, usando rejillas, pantallas o recubrimientos y cuidar la posición de las luminarias respecto a los usuarios para que no caigan dentro de su campo de visión.

El alumbrado público en la zona de estudio resuelve cuestiones básicas, como es la iluminación en las vías, pero, por el contrario, aporta contaminación lumínica. Debido a la iluminación inadecuada se produce un impacto importante sobre la calidad nocturna para las observaciones astronómicas. Canarias, según el IAC (Instituto Astrofísico de Canarias), posee una alta transparencia de sus cielos, propiciado entre otras cosas, por su climatología y sus características geográficas.

4.1.9.1 Criterios de iluminación en carreteras

El objetivo de la iluminación de carreteras es proporcionar al conductor la visibilidad necesaria para distinguir los obstáculos y el trazado de la carretera con el tiempo preciso para garantizar su seguridad. El uso adecuado de la iluminación viaria proporciona beneficios económicos y sociales:

- La reducción de accidentes nocturnos.

- La ayuda a la protección policial y seguridad ciudadana.
- La facilidad del tráfico.
- El transporte y el desplazamiento durante horas nocturnas. Los factores que influyen a la hora de iluminar son:
- El tipo de vía, situación y trazado.
- Puntos singulares, tales como intersecciones, enlaces y tramos especiales.
- La intensidad y composición del tráfico.

4.1.9.2 Alumbrado público en la zona de estudio

La red general de alumbrado en Mogán es trifásica a 580 V. y alimentación monofásica a los puntos de luz, procurando guardar un equilibrio de carga entre fases.

En resumen, se puede afirmar que el estado actual de la infraestructura de Alumbrado Público y sus elementos es adecuado aunque se detectan deficiencias notables y deterioro en algunas de las vías, sobretodo, en elementos de la red como arquetas de registro y postes de alumbrado.

En la zona de estudio, se pueden diferenciar 3 tipos de luminarias. A continuación, se realizará una referencia de las tipologías más predominantes, así como una breve descripción:

Tipos de luminarias más representativas de Costa de Mogán. Estado actual.

Las anteriores imágenes muestran las tres luminarias más representativas de Costa de Mogán. Todas ellas se caracterizan por tener una altura de 10 metros y estar dispuestas en el área turística. Tienen un material de acero galvanizado y su estado de conservación es regular.

Sin embargo, el área residencial de Arguineguín presenta un tipo de luminaria en fachada por la zona Sureste, más próxima al puerto, tipo farol, y una luminaria tipo farol de pié en la zona más próxima al Suroeste. Además, el paseo marítimo, en todo su recorrido, presenta una luminaria de pié de 10 metros de altura de acero inoxidable, en buen estado de conservación.

Tipos de luminarias más representativas del área de Arguineguín. Estado actual.

4.1.9.3 Niveles de iluminación

Atendiendo a las consideraciones del Real Decreto 1980/2008, se entiende por nivel de iluminación el conjunto de requisitos luminotécnicos o fotométricos (luminancia, iluminancia, uniformidad, deslumbramiento, relación del entorno, etc.) cubiertos por la Instrucción.

En el alumbrado vial el nivel de iluminación requerido por una vía depende de múltiples factores como son el tipo de vía, la complejidad de su trazado, la intensidad y sistema de control del tráfico y separación entre carriles destinados a distintos tipos de usuarios.

Sin embargo, al no contar en este estudio con material suficiente para llevar a cabo los niveles de iluminación de las vías, se han utilizado los siguientes criterios de valoración:

- Disposición de las luminarias.
- Separación de las luminarias.
- Tipo de luminaria.
- Altura de la luminaria.
- Tipo de vía.
- Ancho de vía.
- Intensidad de tráfico.

- Vegetación u obstáculos que impidan la iluminación.

A cada uno de estos valores, se le ha establecido un número y un porcentaje, siendo el de mayor valía la disposición de luminarias. De esta forma, se ha generado un inventario de cada una de las vías del ámbito de estudio.

A partir de este inventario, se observa el siguiente gráfico en el que refleja en tanto por ciento, el nivel de iluminación global, siendo este entre bueno, regular y malo.

Nivel de Iluminación de las vías del ámbito de estudio. PMM Costa de Mogán.

Tal y como refleja el gráfico anterior, más de la mitad de las vías del ámbito de estudio presentan un nivel de iluminación bueno, siendo inferior al 20% las vías que presentan un nivel insuficiente.

En cuanto a la iluminación de Playa de Mogán se observa que prácticamente en la totalidad del ámbito de estudio es adecuada y suficiente a excepción de la Urbanización de Los Riscos y Lomo quiebre debido a las características morfológicas unida a la poca intensidad de iluminación y escasez de luminarias

4.1.10 Infraestructura de gestión de residuos.

El municipio de Mogán se encuentra encuadrado dentro de la Zona VI del Plan Territorial Especial de Residuos de Gran Canaria, zona atendida por el Complejo Ambiental de Juan Grande.

El complejo ambiental de Juan Grande se encuentra situado en el sur de la isla, dentro del término municipal de San Bartolomé de Tirajana, a una distancia aproximada de 1Km de la autopista GC-1, en el margen derecho de ésta en dirección Las Palmas-Maspalomas, a la altura del Punto Kilométrico (PK) 34. La vía que da acceso al complejo es la GC-502, de interés insular.

La instalación es del Cabildo de Gran Canaria, realizando dicha corporación su gestión, a través de la empresa contratada URBASER S.A

Fuente: Plan Territorial Especial de Residuos de Gran Canaria.

El complejo cuenta con un vaso de vertido sanitariamente controlado, planta de clasificación de envases ligeros, equipo de trituración de residuos voluminosos, equipo de trituración de residuos vegetales y una planta de aprovechamiento energético del biogás del vertedero. Además, está dotado del equipo mecánico necesario para el correcto funcionamiento del complejo como retroexcavadoras, pala cargadora, compactador de residuos y camiones volquetes para el transporte de movimientos de tierras.

Dentro del complejo ambiental se encuentra el vertedero de Juan Grande. Las entradas al vertedero son de 1.000 toneladas/día aproximadamente. Los tipos de residuos que admite y gestiona son los residuos urbanos, residuos de construcción o demolición, lodos de estaciones depuradoras de aguas residuales, triturados de residuos voluminosos como muebles y residuos no peligrosos industriales o de empresas.

Destacar que el municipio no cuenta con un punto limpio, en donde los vecinos poder depositar los residuos urbanos

El II Plan Nacional de Residuos Urbanos que por competencia pueden ser asumidos por el Plan Territorial Especial de Residuos de Gran Canaria se establece la evolución por municipios de la generación del total de los RU sería, en la siguiente tabla se puede observar el volumen de residuos que se generan en Mogán.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Mogán	24.945	24.945	24.945	22.949	22.949	22.949	22.949	22.949	22.450
TOTAL Gran Canaria	532.506	532.506	532.506	489.906	489.906	489.906	489.906	489.906	479.256

Evolución de la generación del total de RU en el municipio de Mogán y en Gran Canaria. Elaboración propia.

En el año 2007, la producción de residuos urbanos total en Gran Canaria fue de 531.976 toneladas (de los que Mogán es responsable de 23.928 toneladas), a los que hay que unir unos 300.000 toneladas de residuos asimilables a urbanos procedentes de industrias y comercios, de las que un 7%, fueron recogidas selectivamente y el resto fueron a vertedero. El almacenamiento de estos residuos no es una solución sostenible y su destrucción no resulta satisfactoria debido a los desechos que se producen como derivados y a los residuos muy concentrados y contaminantes. La mejor solución sigue consistiendo en prevenir la producción de residuos y en reintroducirlos en el ciclo de producción mediante el reciclado de sus componentes cuando existan soluciones sostenibles desde los puntos de vista ecológico y económico.

En definitiva, se debe apostar por un desarrollo más sostenible y hacer el máximo esfuerzo por conseguir que la costa de Mogán, se convierta en un destino de vacaciones preferente. No cabe duda que una adecuada gestión de residuos de los núcleos repercute directamente en una mejor calidad de vida de los residentes y visitantes. Pues son los turistas quienes mejor pueden mostrar al resto del mundo que Gran Canaria, y concretamente el ámbito de estudio, es un destino turístico de primera calidad.

Es cierto que si la generación de residuos no se gestiona y controla adecuadamente, puede convertirse en un problema no solamente ambiental sino también estético que puede afectar a la actividad turística.

Actualmente, la recogida de los residuos urbanos en la zona de estudio, se efectúa a través de tres vías:

- Recogida domiciliaria: mediante bolsas "todo uno", es decir, sin ningún tipo de separación selectiva de los residuos, y a través de contenedores dispuestos en la vía pública.
- Recogida selectiva: en la que se recogen los residuos separados selectivamente a través de contenedores de vidrio (color verde), papel-cartón (color azul) y envases ligeros (color amarillo) dispuestos en vía pública y establecimientos.
- Recogida de residuos específicos en limpieza viaria y de playas, Muebles

y enseres abandonados en la vía pública y recogida comercial de papel y cartón.

Contenedores en el ámbito de estudio. Estado actual.

La empresa concesionaria de este servicio, y que se encarga de la recogida de residuos en el Término Municipal de Mogán es la empresa CANARIA DE LIMPIEZA URBANA, S.A. (CLUSA)

En el ámbito de estudio se puede observar que los distintos contenedores, tanto para recogida domiciliaria como de recogida selectiva, se suelen agrupar juntos, y normalmente están dispuestos en las calles principales, en donde se tienen mayores radios de giro, condición necesaria para que los vehículos de recogida puedan acceder y prestar el servicio en las mejores condiciones posibles.

Un aspecto a tener en cuenta y sobre el que sería necesario actuar, es que la distribución y el número de contenedores de los diferentes tipos, dentro del ámbito es deficiente, por lo que es necesario actuar en aquellas calles o grupo de calles que carecen de ellos y en las que no existe recogida de residuos.

Por último indicar, que en general el ámbito de estudio, puede considerarse como una zona turística limpia, con un grado aceptable en cuanto a la limpieza de calles, zonas verdes y zonas de ocio y esparcimiento. Esto no significa que se hayan alcanzado los estándares deseados, y por ello se citan a continuación las directrices que se deben llevar a cabo en materia de gestión de residuos:

- Potenciar el reciclado de la basura, en general, y de los escombros en particular. En estos últimos, impulsar el conocimiento, por parte del sector de la construcción, de modo que pueda ser utilizado para producir áridos reciclados.
- Potenciar la separación en origen del mayor número de productos de objetos reciclables, envases y productos tóxicos, posibilitando al mismo tiempo un mayor grado de compromiso y concienciación de la sociedad. A tal objeto se establecerán campañas informativas y se harán pruebas en áreas restringidas donde se repartirán gratuitamente (con publicidad incorporada) bolsas diferenciadas para la acumulación de los distintos productos a separar.
- Potenciar una mayor insonorización de los camiones de recogida, tanto en el momento de la compactación como en su trayecto.
- Creación de zonas reservadas en la calzada para la ubicación de los contenedores, a fin de mejorar la accesibilidad a los mismos. Posibilitarlos mediante su recogida en las normas urbanísticas.

  Actualización de la capacidad de los cubos y contenedores de modo que se

adecue al crecimiento de la demanda; así como redefinir las necesidades de industrias y comercios locales, con el fin de aminorar el número de contenedores precisos, sustituyéndolos por otros mayores o por un número mayor de ellos.

- Posibilitar el mayor número posible de recogidas especiales, de modo que no se mezclen las basuras y se facilite su tratamiento posterior, haciendo hincapié en los residuos tóxicos (procedentes de hospitales principalmente). Para ello es preciso que la separación en origen sea lo más estricta posible, para lo que deberán establecerse campañas de información, entre las personas responsables de esa separación, que les permita ser consciente de los riesgos que pueden generar en los escalones siguientes del proceso.
- Realizar campañas periódicas de publicidad que posibilite el abandono por el ciudadano de prácticas, hasta ahora comunes, contrarias al cumplimiento estricto de las Ordenanzas Municipales y su incidencia en el sistema, tanto en disponibilidades materiales como en coste del servicio. En particular, incidir en la necesaria hermeticidad de la presentación de las basuras; en evitar el vertido de objetos voluminosos con la basura, o en los contenedores de obra; en mantener la limpieza de los cubos y contenedores, siendo aconsejable, al menos, una limpieza semanal, para garantizar unas condiciones sanitarias adecuadas y disminuir los desagradables olores de los mismos; en un mayor conocimiento del horario de la recogida en la zona, de modo que se disminuya el tiempo de almacenamiento de la basura en el cubo o contenedor; el deterioro del servicio por un aparcamiento incorrecto, etc.

4.2 ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

De la información detallada en la memoria de información, se puede concluir que con la superficie total de sistemas generales de espacios libres existentes y los espacios libres de carácter local, y con los espacios de cesión que figuran en el inventario municipal y que disponen de acreditación expresa de su titularidad pública, aunque no se encuentran ejecutados, se dispondría de dotación suficiente para el total de población actual residente y plazas turísticas existentes en el municipio según los criterios que recoge la Ley 4/2017 en su art. 137.2. Además, a este cómputo de espacios libres existentes habría que sumarle los espacios libres de carácter local, las playas urbanas, así como las reservas de suelo de los suelos urbanos no consolidados y suelos urbanizables, en el marco del citado artículo de la ley que se refiere a la Ordenación pormenorizada del plan en su conjunto.

Como se detalló también en la memoria de información, existe gran superficie de suelo que el planeamiento aprobado calificó de espacio libre o zona verde en los diferentes planes parciales y especiales que ordenaron cada uno de los de los ámbitos, pero no se han ejecutado. Gran parte de ellos ya se han cedido y consta su inscripción en el Registro de la propiedad, tal y como recoge el inventario municipal, pero en otros casos no.

En número, los espacios libres y zonas verdes ejecutados representan aproximadamente el 20% en superficie del total de espacios libres calificados acreditados. Por tanto nos encontramos en un escenario en el que casi el 80% de la superficie de espacio libres

públicos de titularidad pública no están sirviendo a la población, por no encontrarse ejecutados. La gran mayoría de los que no se han ejecutado se corresponden con piezas de suelo de gran tamaño en ladera donde la pendiente media de la parcela supera el 50%. Esto hace que lógicamente el desarrollo del sistema se haya producido más en los valles e interfluvios que en las laderas.

Así mismo, en el grupo de los espacios libres o zonas verdes que sí se encuentran ejecutados, nos encontramos con una alta proporción de zonas verdes y ajardinamientos en ladera, mayoritariamente de grandes dimensiones y que por su localización de borde favorecen el esponjamiento de las urbanizaciones, y cubren una función paisajística de zona verde o áreas ajardinadas, pero no se configuran como zonas de esparcimiento y recreo de espacios libres públicos para residentes y turistas.

Con todo ello, los espacios con elevadas pendientes y afecciones ambientales, pero que cuentan con pistas y senderos, serán susceptible de cumplir una funcionalidad paisajística además de poder incluirse en una red de miradores, puntos de oteo y senderos y todo aquello que dé accesibilidad a estos espacios con el fin de que puedan ser compatibles con la conservación de los hábitats y puedan ligarse y estar al servicio de los espacios urbanizados o urbanizables.

Para conocer el estado y características de los espacios libres de las piezas turísticas, se extrae de la información trabajada en los 2 PMM de Costa de Mogán y Playa de Mogán, por cuanto que el análisis que se realiza en dichos documentos está enfocado a escala de pormenorización y con objeto de establecer medidas encaminadas a su mejora y cualificación del espacio turístico.

4.2.1 Morfología y funcionamiento de los espacios libres

En los núcleos de Las Lomas, Patalavaca, Anfi del Mar, Puerto Rico, Amadores, Anfi Tauro, Playa del Cura y Barranco de Taurito, todos estos núcleos, en su mayoría, se caracterizan por desarrollar sus espacios libres en el fondo del barranco con una disposición casi perpendicular a la costa y donde los espacios libres y áreas ajardinadas se desarrollan de manera longitudinal desde la playa hacia el interior del barranco generando ejes verdes estructurantes que aglutinan en gran medida los locales y actividades comerciales y de ocio y restauración. Los núcleos turísticos son los atractores potenciales del municipio y por ello los espacios libres de estos núcleos han de dar servicio tanto a visitantes como a los turistas alojados en el ámbito. Cabe destacar también los espacios libres que se encuentran en concesiones administrativas de costas y/o Puertos y que incrementan la superficie de espacios libres y equipamientos estructurantes en el municipio. Tienen en su mayor parte un carácter de sistema general. En la mayor parte de estos ámbitos, la obtención de estos bienes ha sido a resultas de un proceso de equidistribución de los distintos SAU que proponían las NNSS. Si bien es cierto que en muchos de estos ámbitos el proceso de cesión no ha culminado y quedan pendientes la formalización de viales, espacios libres, infraestructuras etc.

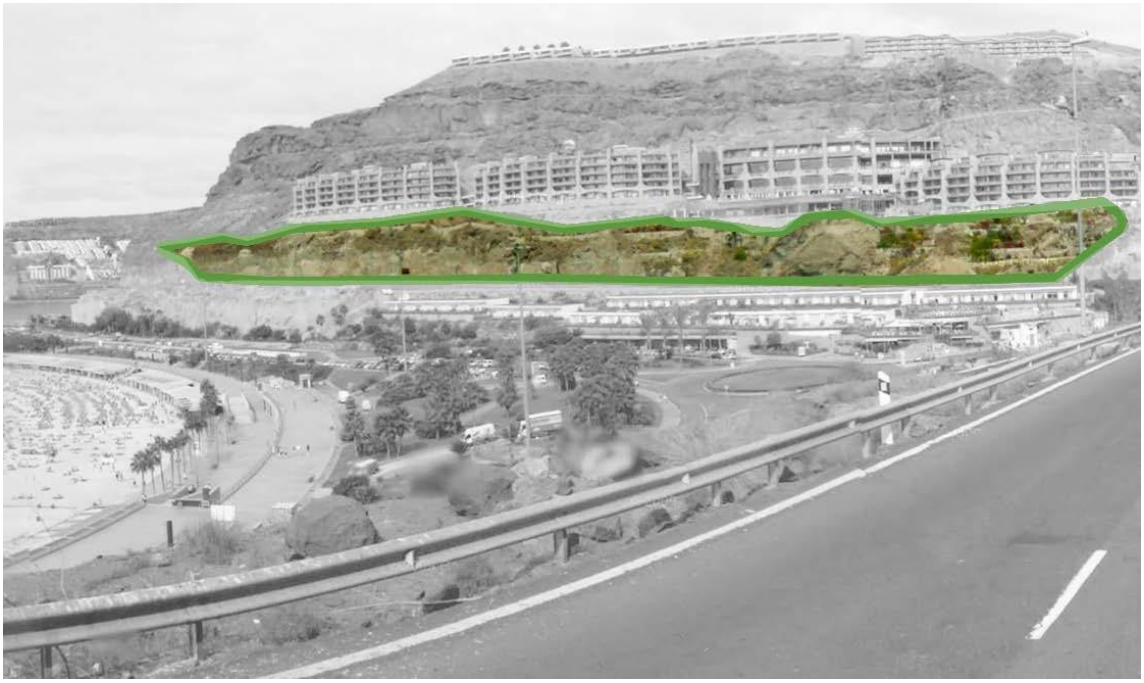
Además de los espacios libres ejecutados, las urbanizaciones turísticas cuentan con un alto porcentaje de espacios libres sin ejecutar fruto de las cesiones obligatorias durante el proceso de transformación del suelo. Suelen ser las partes altas de las laderas y espacios residuales encapsulados en medio de la urbanización. Su accesibilidad es mala

y no pueden ser usados por el ciudadano, si bien funcionan como espacios de esponjamiento de la trama urbana y de transición al suelo rústico.

Respecto al núcleo de Puerto Rico, los espacios libres en ladera, no aptos para la edificación, han sido adquiridos como cesión de bienes otorgada por parte de Puerto Rico S.A. y aceptada por la corporación municipal en pleno. Se encuentran recogidas en el inventario general de bienes y derechos del Ilustre Ayuntamiento de Mogán, aunque no consta que se encuentren dichas parcelas en el Registro de la Propiedad como suelo municipal.

Este tipo de espacios se da especialmente en los sectores de Puerto Rico y Amadores, como resultante del negativo del tejido urbano, coincidiendo con los interiores de las grandes manzanas con edificaciones en el perímetro de las mismas.

Éstas son superficies de enorme escala que por su elevada pendiente solo pueden ser consideradas en la mayoría de los casos como áreas no aptas para la edificación. Estas laderas rara vez se presentan como espacios tratados, quedando como grandes superficies áridas o con escasa vegetación.

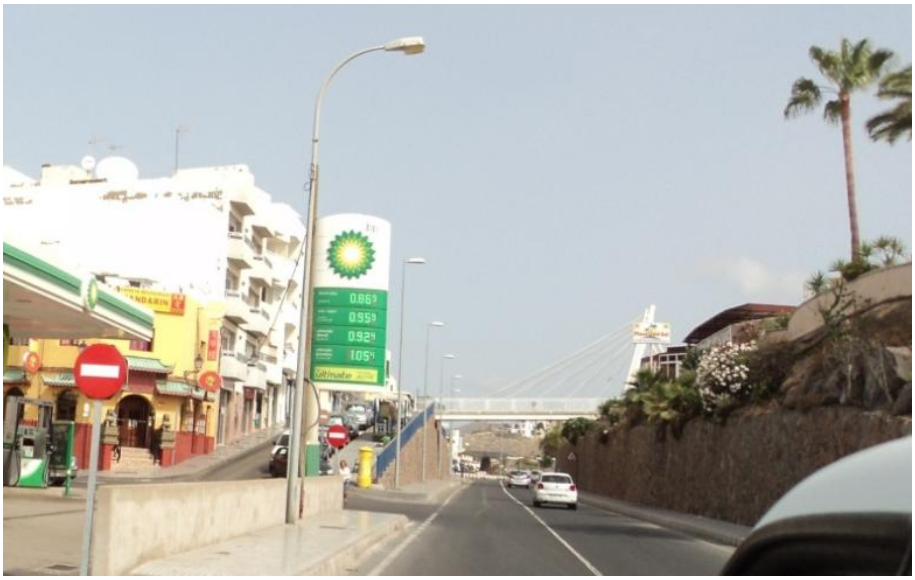


Ejemplo de espacios libres en ladera. Amadores. Fuente PMM Costa de Mogán.

4.2.1.1 Accesibilidad y conexiones a los espacios libres

El caso de los Núcleos costeros, tanto urbanos como turísticos de mayor entidad se puede ejemplificar en los casos de Arguineguín y Puerto Rico. El primero como núcleo urbano de mayor rango con un carácter residencial se puede asimilar a las necesidades de accesibilidad que puede tener este tipo de poblaciones que se asientan en localizaciones costeras con una orografía llana. Existen algunas carencias en la trama peatonal para el óptimo funcionamiento del sistema que ofrezca completa accesibilidad y buena conectividad entre los paseos y calles con los espacios libres y áreas de esparcimiento. La existencia de barreras tan claras como la carretera general GC-1, que separa la zona administrativa y de equipamientos, que se localiza hacia la zona de Pino

Seco y Las Lomas de Arguineguín. En esta área se produce una sobre saturación, de manera especial en temporada estival, o con la celebración de eventos semanales como el de la plaza del mercadillo, con una ocupación de aparcamientos en la vía pública e incluso de terrenos que funcionan a modo de aparcamientos sobre rasante en diversas zonas. Se hace preciso apostar por la mejora de la accesibilidad peatonal que solucione dichas problemáticas.



Arguineguín.

Carretera general GC-1 y accesibilidad en el espacio libre público.

El caso de Puerto Rico es sensiblemente diferente. Debido a la orografía del territorio y la estructura urbana de carácter más turístico los espacios libres se organizan de manera diferente. En el Valle funcionan de una manera más óptima ya que se puede considerar un continuo desde la playa hasta el centro comercial, donde se suceden las áreas ajardinadas y parques o plazas vinculadas a la actividad, en su mayor parte comercial y de ocio, que genera la afluencia de turistas a la playa y área comercial.

La problemática mayor viene de la colonización de las laderas por la urbanización y la falta de soluciones a la conectividad entre el valle y los interfluvios o cornisas del barranco. No hay soluciones de accesibilidad más allá de las aceras que acompañan a

las vías rodadas y algunas escalinatas en zonas de máxima pendiente que se hacen inviables para un tránsito cómodo entre las áreas del núcleo turístico.

Por otro lado la carretera general GC-500, al quedar liberada de mucha parte del tráfico tras la aparición de la autovía, tiene un papel más local, aunque sigue funcionando en cierto modo como barrera entre la parte baja del barranco más cercana a la playa y la primera cornisa o plataforma de edificación. Esta vía puede asumir más tránsito de peatones de manera transversal a la misma si se consigue desvitalizarla, mediante estrategias de reducción del tráfico o mejoras en la accesibilidad y conectividad peatonal.

Existen numerosas parcelas de espacios libres y zonas verdes en ladera sin desarrollar que rebajan la densidad de la trama edificatoria pero no aportan nada al conjunto paisajístico, desde el punto de vista de los espacios libres y sobre todo de la conectividad de las áreas más bajas del barranco con las cornisas.

Vista general de Puerto Rico.

La implicación del paisaje y el medio ambiente en la planificación territorial y urbanística es un motor fundamental para impulsar la competitividad de la ciudad turística y resolver las problemáticas diagnosticadas.

Es importante la ordenación del territorio y la planificación de la ciudad turística desde el punto de vista de los espacios libres ya que estos surgen como respuesta a las necesidades de utilización del espacio público y la vida colectiva. A partir de aquí se puede dar forma a los distintos entornos y estructurasen las que se manifiestan las relaciones entre el ser humano y el medio.

En este sentido, el municipio de Mogán cuenta con buenas posibilidades de desarrollo debido a la cantidad de suelo disponible sin desarrollar para espacios libres y zonas verdes, y que además en muchos casos cuenta con pistas y senderos existentes que son utilizados por los propios turistas para recorrer el arco litoral. En este sentido aunque

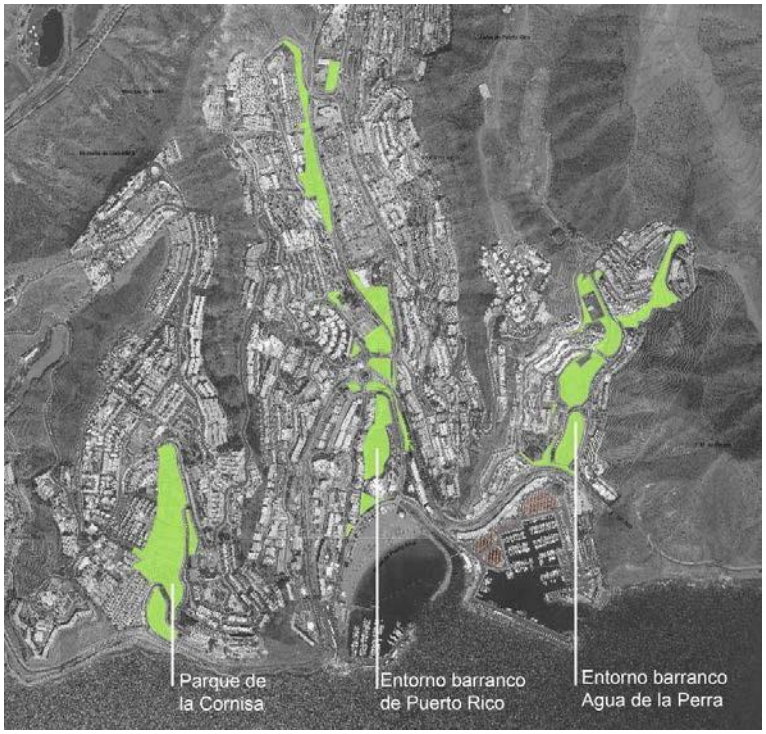
cuenta con problemáticas urbanas y territoriales que no han sido resueltas de manera adecuada a lo largo del tiempo, la movilidad peatonal y conectividad de los espacios libres públicos en un territorio tan marcado por la orografía son vitales para la consecución de una solución articulada entre la forma de la ciudad turística heredada y su funcionalidad adaptada a las nuevas necesidades del turista.

4.2.2 Zonas ajardinadas

En el ámbito de la zona turística, se localizan un gran número de zonas ajardinadas que configuran una unidad, o una asociación de áreas de esparcimiento con tamaño y dotación considerables.

Las zonas ajardinadas de pequeña escala se localizan en Arguineguín, Puerto Rico y Amadores, muchas de ellas ubicadas por sus instrumentos de ordenación en las zonas de laderas, y gran número de ellas no se han terminado de desarrollar circunstancia probablemente asociada a la falta de consolidación urbana.

Las zonas ajardinadas de gran escala se han considerado como como ajardinamientos de gran escala aquellos espacios libres o áreas de esparcimiento que configuran una unidad o una asociación de áreas de esparcimiento que tienen una superficie y dotaciones de mobiliario, sombra y accesibilidad suficientes para albergar actividades de pública concurrencia. En su defecto se ha considerado que estas áreas sean susceptibles de mejora de sus instalaciones para ser adaptadas a usos de ocio y espectáculos al aire libre.



En Puerto Rico se localizan tres grandes espacios libres. En el límite oriental se sitúa un parque que discurre vinculado al desarrollo del barranco de Agua de la Perra. Con una superficie de unas 24 hectáreas, se dispone a una cota inferior a la del viario rodado, lo que le permite tener una configuración sin

discontinuidades de principio a fin. Su crecimiento se produce adaptado a la topografía existente y a lo largo de su extensión se observa una destacada presencia de diversas especies arbóreas de medio y gran porte que enriquecen la imagen de la zona. Este espacio presenta un buen estado de conservación pero no cuenta con suficiente dotación de mobiliario urbano. También se aprecia una escasa proporción de áreas de sombra en relación con la superficie del parque.

En el valle se encuentra el Parque de Puerto Rico, vinculado al barranco de Puerto Rico, que es el de mayor actividad y uso del sector (38 hectáreas de superficie). Conecta la playa con el Centro Comercial, lo que lo convierte en un espacio de gran transcendencia dentro de la configuración urbana de Puerto Rico. Es, quizás, esta intensidad de uso, unido a una cierta falta de mantenimiento, la que ha provocado que se aprecien desperfectos en el pavimento y en el mobiliario. En cuanto a la vegetación, se da la presencia de bastantes ejemplares de gran porte que garantizan considerables áreas de sombra, especialmente en la zona más alejada de la costa. El parque cuenta con una serie de pasos soterrados que resuelven el encuentro con el viario rodado, lo cual lo convierte en el único elemento que garantiza un tránsito peatonal prácticamente continuo desde la playa hasta la parte interior del sector.

En la Cornisa se encuentra la última zona verde de gran superficie de la zona. Se trata de un parque de 24 hectáreas y de carácter mucho menos urbano que los dos anteriores. De aspecto bastante árido, se desarrolla en bancales adaptado a la pendiente, lo cual garantiza que cada una de las plataformas resultantes del escalonamiento goce de vistas a la costa. Con vegetación generalmente de tamaño medio, se trata de un espacio aún por consolidar, donde se aprecia falta de mobiliario y de zonas de sombra suficientes para conformar áreas estanciales.

En Playa de Mogán, también se localiza alguna zona ajardinada con estas características, como la que se ubica en la Avenida Explanada del Castillete y ocupa parte de los terrenos sobrantes en Zona Marítimo Terrestre cedidos al Ayuntamiento. Se trata de una superficie ajardinada con arbolado, arbustos y especies de pequeño porte, todo ello en buen estado. Este espacio público no tiene ni mobiliario urbano ni alumbrado público. No se usa como zona de estancia ni de tránsito, está totalmente vallado y por lo tanto no es necesario su adaptabilidad a los distintos usuarios

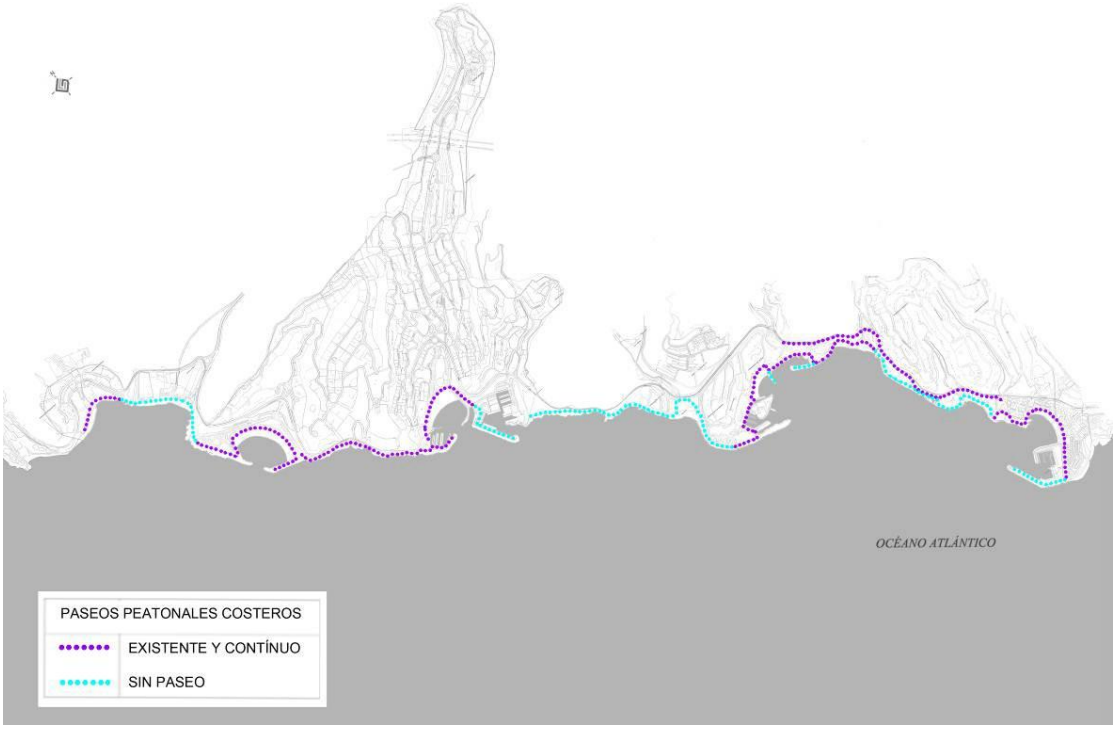
4.2.3 Playas y recorridos peatonales

Paseos marítimos públicos

El frente litoral dentro del ámbito de estudio tiene una gran heterogeneidad en lo que respecta a sus paseos marítimos. Los recorridos existentes no tienen una imagen homogénea ni continuidad entre los distintos núcleos a lo largo de la costa, salvo en el caso de Amadores y Puerto Rico, mediante un paseo panorámico (los paseos marítimos de Amadores y Puerto Rico son espacios privados de uso público, objeto de análisis en el punto 8.3). Además de ello, en las zonas cercanas que pudieran configurar un sistema peatonal no existe un mobiliario urbano unificado, pavimentos o señalética.

Como norma general los paseos públicos más accesibles son los vinculados a las

playas, que se encuentran en su mayor parte pavimentados y con un estado de conservación y mantenimiento regular o malo. Es el caso del paseo de la playa de Las Marañuelas (Arguineguín) y Patalavaca. En un segundo nivel de accesibilidad nos encontramos con las playas y calas, con cierta dificultad de acceso, pese a tener tramos transitables pavimentados y que coinciden habitualmente con el frente de establecimientos que limitan directamente con las zonas de baño. Este es el caso de la costa de Patalavaca hasta Aquamarina, Tauro y Playa del Cura. El último nivel, en cuanto a la conectividad de la costa, es el que resulta más inaccesible, como los espigones de puertos y diques artificiales o los tramos acantilados, como el que va de Puerto Rico a Anfi del Mar.



Continuidad de los caminos peatonales costeros.

En un análisis pormenorizado se pueden describir los tramos de paseo según las características de entorno, tipología y usos.

Paseo marítimo de la playa de las Marañuelas. Arguineguín

El paseo marítimo de la playa de las Marañuelas, en la calle Miguel Marrero Rodríguez, cuenta con una longitud aproximada de 445 metros y ancho medio de 3,00 metros. Se encuentra en un estado de conservación regular, contando con cuatro accesos puntuales a la arena, mediante rampa y escaleras. El tratamiento del pavimento no es diferente al de una acera común y cuenta con mobiliario de bancos y papeleras en todo su recorrido, así como iluminación y arbolado de porte que ofrece una amplia sombra en el tramo más cercano al puerto y palmeras hacia el otro extremo. La separación con el desnivel que da a la playa se resuelve con barandilla metálica y muro de contención a base de mampostería de piedra.

Hacia el extremo del paseo opuesto al puerto que discurre por la calle Graciliano Afonso, se encuentra una dotación sociocultural con cubierta transitable que funciona

como terraza mirador. En las cercanías a este local hay una pequeña zona ajardinada, la única vinculada a todo el paseo y que discurre junto al mismo en desnivel hacia la cota de la playa circundando la dotación.

Se trata, pues, de un paseo marítimo de carácter urbano donde las edificaciones del pueblo hacen de fachada en la primera línea de playa, encontrándose en los bajos de los mismos algunos negocios de restauración con terraza en la acera opuesta al paseo en la zona central del mismo. Hacia el extremo más cercano al puerto, el paseo limita con la plaza de las Marañuelas a la que se accede desde la calle mediante rampa y que se encuentra a unos tres metros por encima del nivel del mismo, con una serie de locales en los bajos de la misma que en su mayoría se encuentran cerrados.

Paseo marítimo. Playa de las Marañuelas.

Cumplimiento de Accesibilidad:

Accesibilidad. Este espacio público destinado al tránsito peatonal asegura un uso indiscriminado por parte de todos los peatones ya que en cumplimiento de la ley de accesibilidad (Ley 51/2003) se puede considerar dicho paseo como un área de uso peatonal sin resaltes ni escalones aislados, salvo los que separan la zona de bancos junto al arbolado de porte que da a la playa frente a la plaza de las Marañuelas.

Pavimento. Cuenta con un pavimento duro, estable, antideslizante y continuo.

Dimensiones. El ancho del paseo es superior a 1,80 metros en todo el recorrido sin tener estrechamientos.

Delimitación y entorno. Cuenta con vallado en el extremo colindante con la playa. La superficie ocupada por el paseo es de ancho continuo y se encuentra resuelta la accesibilidad para personas de movilidad reducida en los pasos de peatón que cruzan la calle. No existen elementos que invadan el itinerario de uso del viandante.

Paseo Marítimo de Patalavaca

No tiene la entidad de un paseo marítimo al uso, ya que se trata de una sucesión de varios tramos de paseo ejecutados en el frente marítimo de la playa de Patalavaca, que vinculan los establecimientos turísticos Don Paco y Radisson blue La Canaria. (El tercer establecimiento de la zona es el Doñana, que en la actualidad está de baja

definitiva según datos del patronato de turismo de Gran Canaria). El nivel de mantenimiento es bajo, con una evidente falta de conservación de los pavimentos y mobiliario. Este es escaso y obsoleto en cuanto a los bancos y papeleras, contando además con una precaria iluminación, falta de áreas de sombra y tratamiento de las áreas ajardinadas, que se basan en una serie de parterres y arbolado de porte medio, aunque el entorno se ve enriquecido por los jardines de los establecimientos que contienen arbolado de porte alto y palmeras. El tratamiento del talud de la montaña es nulo, quedando la roca desnuda en tramos de desnivel entre la carretera y el paseo.

El acceso a la playa se produce de manera peatonal y rodada a través de un tramo de vía que pasa por debajo de la GC-500 a la altura de los edificios de Doñana y Don Paco. Esta conexión con la playa cuenta con un aparcamiento en superficie antes del paso inferior peatonal hacia la playa, junto al que discurre la canalización del barranco que desemboca directamente en la arena. La accesibilidad en este punto desde el paseo a la arena está bien resuelta mediante rampas, aunque en un estado de conservación malo.

Desde aquí se desarrolla el paseo, que por un lado termina en el acceso al edificio Doñana, y hacia el otro lado pasa por un área frente a los apartamentos Don Paco que se encuentra parcialmente invadida por toldos y expositores de algunos comercios situados en los bajos del edificio. En el área de paseo frente al citado establecimiento, la delimitación con la playa se resuelve mediante muro de contención de piedra y contrafuertes en algunas zonas sobre el que se sustenta el paseo. El pavimento es continuo a base de losetas prefabricadas con barandilla metálica de separación con el talud hacia la playa. No hay resaltes ni escalones salvo un tramo resuelto con rampa y escalera de pocos peldaños. La geometría en planta es desigual, con una configuración trapezoidal que va desde los 3,00 a los 10,00 metros de anchura máxima y una longitud de paseo aproximada de 225 metros.

La conexión entre el tramo de paseo frente al edificio Don Paco y el siguiente del Radisson Blu está resuelto con rampas hacia la playa sobre pavimento continuo de hormigón y barandillas metálicas de protección. En este tramo, que se encuentra delimitado entre el litoral y el talud de la montaña que soporta la GC-500, existe un salto de cota de aproximadamente 30 metros, con poco o prácticamente ningún tipo de tratamiento paisajístico y de ajardinamiento donde se aprecia la roca desnuda.

De manera general, a lo largo del tramo de paseo la Iluminación es precaria, que se basa casi toda en la propia de los establecimientos y con escasez de sombra y mobiliario en zonas de estancia.

Tramos del paseo marítimo de Patalavaca.

Cumplimiento de Accesibilidad:

Accesibilidad. Este espacio público destinado al tránsito peatonal asegura un uso indiscriminado por parte de todos los peatones ya que en cumplimiento de la ley de accesibilidad (Ley 51/2003) se puede considerar dicho paseo como un área de uso peatonal sin resaltes ni escalones aislados, encontrándose los desniveles entre tramos resueltos mediante rampas combinadas con escalones en su caso.

Pavimento. Cuenta con un pavimento duro, estable, antideslizante, continuo sin franjas de advertencia a ambos lados.

Dimensiones. El ancho del paseo es superior a 1,80 metros en todo el recorrido sin tener estrechamientos.

Delimitación y entorno. Cuenta con un murete o vallado en el extremo colindante con la playa. No existe un cambio de pavimento en contacto con las terrazas de bares y restaurantes. La superficie ocupada por las terrazas no se muestra contenida detrás de la línea de cambio de pavimento que limita su extensión, y diversos elementos como cartelería, pizarras, neveras o incluso toldos, invaden el itinerario de uso del viandante.

Paseo marítimo de Aquamarina

El paseo considerado va desde el final del paseo de Patalavaca hasta el principio de Anfi del Mar, en la playa de la Verga, de unos 645 metros de longitud total. El primer tramo dentro del paseo desde Patalavaca hace de frente al establecimiento turístico recientemente reformado Radisson Blu La Canaria. Dicho tramo tiene un ancho constante de aproximadamente 5,00 metros y con pavimento continuo de aglomerado y sin resaltes ejecutado in situ. Cuenta con muro de contención más enrejado y valla de cerramiento respecto al establecimiento y muro de hormigón hacia la costa, de 1,40m de altura aproximada y que funciona a modo de separación con el litoral. Este frente lo configura un espigón artificial a base de rocas y piedra natural, como rompeolas sobre las que se encuentran apoyadas y en voladizo sobre el muro de separación con el paseo, una serie de plataformas también de hormigón, a las que se accede por medio de escaleras de mano, conjunto que se encuentra en un estado de conservación malo.

El segundo tramo circunda la playa artificial de arena denominada Aquamarina, llega

hasta Anfi y se resuelve igualmente mediante pavimento continuo, de las características del primero, con anchos de tránsito similares y muros de protección con el litoral. El espigón que protege la cala cuenta con un servicio de alquiler de hamacas y una plataforma de baño en mal estado de conservación, al igual que frente al edificio Aquamarina, donde surge otra plataforma con acceso al baño mediante escalera de mano metálica.

El límite del paseo con los establecimientos carece de uniformidad, con muros altos y vallado en unos casos, y vidrio en otros, interrumpido únicamente por los accesos privados, generalmente a las zonas comunes ajardinadas y solárium.

La vegetación y ajardinamiento de la zona es prácticamente nula, con algunas palmeras vinculadas al paseo detrás del murete de protección y algunos parterres puntuales. De manera general no existen elementos de sombra unificados a lo largo del paseo, la iluminación es precaria ya que se basa en la propia de los establecimientos y hay escasez de mobiliario urbano, como papeleras, bancos o iluminación.

Paseo marítimo de Aquamarina.

Cumplimiento de Accesibilidad:

Accesibilidad. Este espacio público destinado al tránsito peatonal asegura un uso indiscriminado por parte de todos los peatones ya que en cumplimiento de la ley de accesibilidad (Ley 51/2003) se puede considerar dicho paseo como un área de uso peatonal sin resaltes ni escalones aislados.

Pavimento. Cuenta con un pavimento duro, estable, antideslizante, continuo sin franjas de advertencia a ambos lados.

Dimensiones. El ancho del paseo es superior a 1,80 metros en todo el recorrido sin tener estrechamientos.

Delimitación y entorno. No se cuenta en toda la dimensión del paseo con un murete o

vallado en el extremo colindante con la playa (sobre todo en espigones y zonas de hamacas). La superficie ocupada por las terrazas vinculadas a los establecimientos se muestra contenida tras delimitación de jardineras y diferenciación de pavimento que limita su extensión. Los elementos accesorios como cartelería, pizarras, neveras No invaden el itinerario de uso del viandante.

El acceso a la playa mediante el paseo se produce entre los dos establecimientos turísticos, a través de una plaza arbolada vinculada a un aparcamiento público al aire libre.

Paseo de Puerto de Mogán

Constituye el espacio libre más destacado de Puerto de Mogán y está concebido como una avenida peatonal. Su superficie es de 3.495m^2 repartida de forma que abriga el frente de pantalanes del puerto deportivo. Se caracteriza por ser un espacio delimitado en un extremo por un frente de fachada con establecimientos comerciales en planta baja, que alinean el basamento de dichas edificaciones, y en el otro margen por las aguas de la dársena.

Paseo de Los Marrero

Se trata de uno de los ejes vertebradores de Playa de Mogán que recoge el flujo peatonal de las parcelas turísticas hacia el parque urbano y la playa.

En todo momento se trata de una explanada dura con un eje vegetal que divide el espacio simétricamente repitiéndose los mismos elementos a ambos lados de la espina dorsal: zona de tránsito peatonal, línea de luminarias y carril bici. Las zonas de descanso se encuentran en las glorietas. El estado de conservación es bueno. Es importante mencionar que los días de mercadillo este paseo se ocupa parcialmente en toda su longitud por los puestos de comercio ambulante

Avenida Varadero

Constituye el paseo de la playa que se desarrolla a lo largo de la bahía de Playa de Mogán. Permite al visitante acceder a la playa a través de una serie de rampas o accesos a la misma cota.

Al estar ocupado todo el frente de playa, el acceso a la avenida se realiza por medio de una serie de pasajes peatonales que conectan la Avda. Varadero con la Avda. de los Pescadores. Desde el Puerto de Mogán el camino se concreta a través de uno de los puentes que cruzan el barranco.

Este paseo cuenta con mobiliario urbano en buen estado (bancos y papeleras), alumbrado público en malas condiciones de mantenimiento y parterres abiertos.

En este mismo tramo se delimita la avenida hacia la playa con una barandilla metálica.

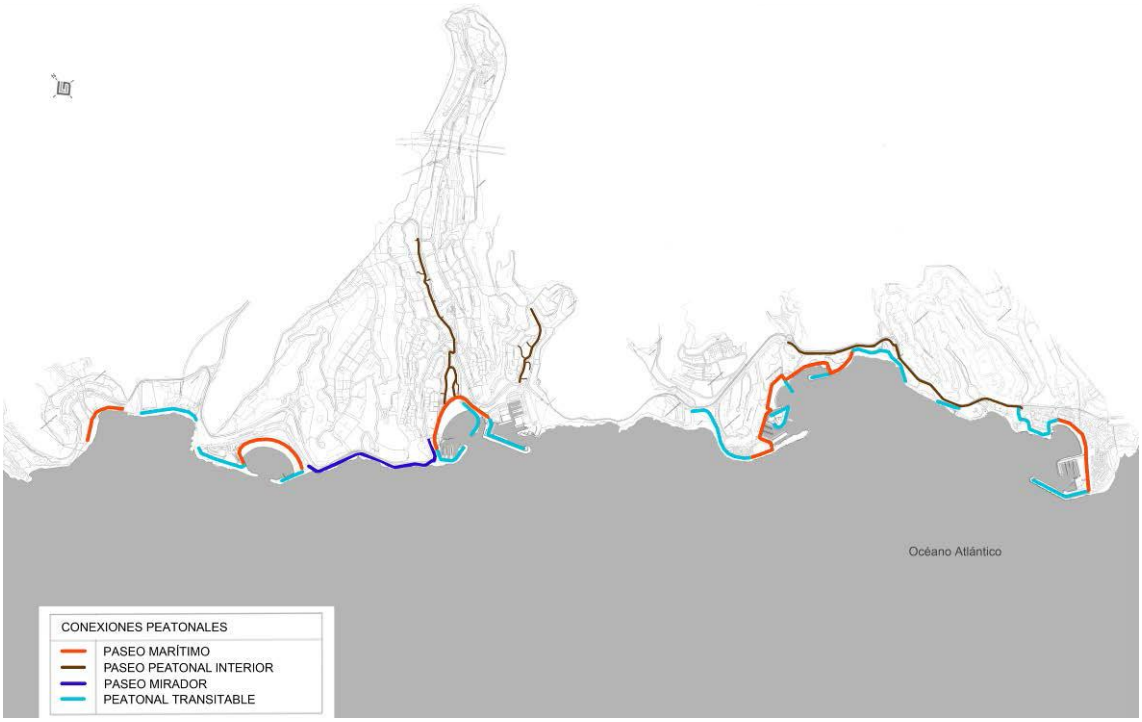
En la parte más oriental desaparecen los parterres y el límite hacia la playa se efectúa con un muro de 50 cm de altura coronado con losetas de cantería de Arucas. Sin embargo, esta heterogeneidad no queda plasmada en el tratamiento del plano del suelo que es continuo y similar en todo el largo del recorrido, materializándose con adoquines y entrecalles de piedra tipo cantería de Arucas.

El extremo de la primera línea de playa se encuentra ocupado en planta baja por establecimientos comerciales con terrazas que ocupan parte del espacio público de manera desordenada descuidando la publicidad, los cierres de los comercios, sombrillas, mesas, sillas y luminosos.

Recorridos peatonales urbanos

Se trata de todos los recorridos peatonales destinados a la circulación de personas a lo largo del litoral o en áreas destinadas al esparcimiento en espacios libres públicos. Estos recorridos recogen el tránsito de las personas entre las áreas estanciales de playa y espacios libres vinculados y configuran caminos o paseos panorámicos al borde del mar. En algunos casos, estos paseos pueden desarrollarse en altura respecto a la costa y no tienen generalmente acceso a zonas de baño, por lo que no tienen la consideración de paseo marítimo sino mirador o panorámico.

Los caminos que no están en buenas condiciones se consideran como peatonal transitable, con potencialidad de mejora para configurar paseos marítimos.



Tipos de conexiones peatonales. Fuente PMM Costa de Mogán

Recorridos peatonales de Puerto Rico

Los recorridos peatonales en el interior del casco urbano de puerto Rico se encuentran vinculados en su mayor parte a las áreas ajardinadas del valle y barrancos.

Paseo peatonal de Puerto Rico.

El primer entramado de senderos es el que discurre desde el área de Motor Grande, por encima del centro comercial, hasta la playa. Es en general continuo, con pocos cruces con el tráfico, que producen alguna bifurcación y pasos a nivel o deprimidos. Cuenta con un ancho constante en todo su recorrido, que tiene del orden de 3,00 metros de paso libre y una longitud en un recorrido directo entre sus extremos de metros aproximadamente, aunque si tenemos en cuenta los ramales, bifurcaciones y conexiones, esta longitud es mayor. El pavimento es continuo sin resaltes, a base de losetas prefabricadas, que en algunas partes presentan desperfectos, sobre todo en las que limitan con los ajardinamientos.

Deficiencias de la senda peatonal.

En general el acceso para personas con movilidad reducida está resuelto, las aceras y pasos deprimidos cuentan con rampas y medidas de seguridad. El tramo discurre entre el barranco y la zona ajardinada, por lo que cuenta con sombra y un entorno agradable para el paseo, aunque el mobiliario urbano de bancos, papeleras y señalización es bastante escaso y obsoleto. La iluminación nocturna se aprecia insuficiente y en general no da un aspecto de homogeneidad con el resto de los elementos que componen el paseo.

El segundo entramado de recorridos peatonales es el que viene aparejado a los ajardinamientos del cauce del barranco y la Avenida Joaquín Blanco Torrent. De similares características al anterior y que discurre entre el puerto deportivo y los altos del barranco hasta llegar a la rotonda de intersección con Roque Bentayga y Avenida Guayadeque.

Cuenta con un ancho mínimo de 3,00 metros y pavimento continuo, con una longitud de paseo directa de 570 metros desde la rotonda hasta el puerto, sin intersecciones con el tráfico rodado, ya que todos los cruces se producen por debajo de la carretera. El arbolado y ajardinamiento hace un paseo agradable al peatón, aunque con escasez de iluminación y mobiliario urbano. Unas canchas deportivas en el extremo superior, el centro comercial en el tramo medio y el enlace con el puerto, dotan al recorrido de cierto sentido de conectividad, aunque hacia el interior carece de continuidad.

Paseo peatonal en los ajardinamientos del Barranco Agua de la Perra.

4.2.4 Miradores y Paseos miradores

La marcada orografía del ámbito, especialmente en Puerto Rico y Amadores, le otorga un elevado potencial paisajístico, ya que se produce la aparición de diversos puntos desde los cuáles se favorecen las visiones panorámicas del territorio, permitiendo obtener imágenes globales tanto del entorno edificado como del entorno natural. En general todo el ámbito adolece de puntos de observación cualificados como tal, que garanticen espacios estanciales de calidad para la contemplación del territorio. En este sentido, a parte de los diferentes ensanchamientos que se producen en los paseos marítimos, y que en ningún caso cuentan con la dotación necesaria para su función, los demás puntos de oteo se localizan en Puerto Rico. Así, se puede considerar que tales espacios, que se localizan principalmente en las calles Timanfaya e Isla de Lobos, se configuran como simples dilataciones de la acera, explanadas que no cuentan con el mobiliario ni con el tratamiento necesario que requiere un espacio de esta categoría.

Por otro lado, en el dique del puerto de escala, se localiza una plataforma sobre elevada que ofrece vistas sobre la costa. Con una superficie de 310 metros cuadrados, puede ser considerado el principal punto de oteo del ámbito. Sin embargo, se trata de un espacio cuya calidad va acorde a su potencial como elemento estancial de contemplación, ya que no presenta ningún tipo de mobiliario ni espacios de sombra.

Puerto Rico. La Cornisa

Puerto Rico. Final del paseo panorámico.

Dentro del ámbito de estudio solamente se reconoce un espacio que pueda ser considerado de esta manera; que cuente con la superficie, mobiliario y configuración necesarias. El mirador en cuestión se localiza en Puerto Rico, en la Avenida Roque del

Este y cuenta con una superficie de 650 metros cuadrados. Se dispone orientado hacia el Noroeste, presentando un buen estado de conservación. Cuenta con una serie de bancos orientados a las vistas, acompañados de palmeras que no ofrecen suficiente espacio de sombra. Se puede concluir que el mirador no cuenta con el tratamiento propio de un equipamiento de esta entidad, ya que se trata de una mera explanada que no ofrece información alguna al visitante y que, como área estancial, no presenta una calidad adecuada a este tipo de espacios.

Por otro lado, los paseos miradores más destacados son:

Paseo peatonal. Patalavaca – Anfi del Mar

Se trata de un tramo exclusivo peatonal, pavimentado y prácticamente continuo que discurre a nivel y junto a la carretera GC-500, desde Playa de Arena (junto al Sunwing Resort), hasta la entrada a Anfi del Mar. Con una longitud total aproximada de 1.530 metros, es el paseo de mayor longitud de todo el ámbito de estudio, que tiene en parte un carácter panorámico y que incluye en su recorrido algunos puntos de oteo sobre el litoral, aunque se ha categorizado como paseo interior en ménsula que desarrolla un largo tramo por las traseras de establecimientos turísticos.

El paseo se desarrolla con pendientes suaves en todo su recorrido, con una elevación máxima de 38 metros en torno al Radisson Blu y una mínima de 17 metros al inicio del recorrido, que va ascendiendo para mantenerse en torno a los 30 metros durante la mayor parte del recorrido.

Paseo peatonal de Patalavaca.

Cara a la costa, el paseo limita con establecimientos turísticos o el desnivel del acantilado, en cuyo caso tiene una barandilla de protección compuesta por balaustrada de piezas prefabricadas de hormigón y de cara a la carretera existe un pequeño murete pétreo de unos 40 cm. con piezas puntuales de mayor altura.

Peatonal panorámico Puerto Rico – Amadores

Se trata de un recorrido peatonal panorámico entre las playas de Puerto Rico y Amadores, dos zonas sujetas a concesión administrativa de gestión privada pero uso público. El acceso en el extremo del Puerto de Puerto Rico se produce mediante rampa accesible con pendiente suave, sin embargo en el caso de Amadores, aunque el acceso es rampeado, la pendiente es excesiva, con lo cual no cumple la Ley Universal de Accesibilidad. A la altura del Gloria Palace Amadores, el paseo cuenta con una conexión directa con la urbanización mediante un paso peatonal que cruza la GC-500, donde existe un ensanchamiento con un pequeño comercio.

Paseo peatonal de conexión Puerto Rico - Amadores.

El muro que delimita el paseo respecto al acantilado es de hormigón armado con barandilla metálica y de cara al terreno se resuelve con ajardinamiento y canalización de agua en la mayor parte del recorrido.

La sección del paseo es constante con un ancho mínimo de 3,00 metros con ensanchamientos en puntos panorámicos a modo de miradores. El pavimento es continuo de hormigón impreso, con desperfectos en algunas zonas, así como el mobiliario de bancos. Existen pocas papeleras, en mal estado y poco integradas. La iluminación es escasa, una serie de luminarias empotradas en el fuste de los muros

delimitadores del paseo y en su mayor parte rotas.

4.2.5 Accesibilidad a playas y zonas de baño

En el ámbito de actuación existe una gran variedad de accesos a la costa. Se pueden clasificar según el nivel de accesibilidad, los servicios o el carácter de la propia zona de baño.

En primer lugar se encuentran las playas, que son los principales aglutinadores de bañistas debido a la gran superficie que ofrecen para la estancia, longitud de costa y comodidad de acceso, donde el principal medio de acceso es peatonal. Así mismo, suelen poseer accesos adaptados y servicios complementarios que atraen a un mayor número de personas. Este es el caso de playas como Las Marañuelas, Amadores, La Verga (Anfi del Mar), Puerto Rico o Playa del Cura.

Accesibilidad a la costa. Fuente PMM Costa de Mogán

En segundo lugar tenemos zonas de baño junto a playas no adaptadas para todos los usuarios, donde los accesos son más dificultosos o carecen de facilidad de aparcamiento. De esta manera encontramos franjas de costa a la que se puede acceder mediante escaleras o a través de senderos hechos por el tránsito continuado de bañistas hacia calas de poca afluencia. En este caso existen algunos puntos en la franja costera natural acantilada que va desde Puerto Rico a La Verga y de Amadores a Puerto Rico.

Un tercer tipo de acceso es el que se produce mayoritariamente en la franja costera que va de Anfi del Mar hasta Arguineguín, donde se puede acceder directamente en coche hasta el borde de varias zonas de baño o calas, con accesos habilitados a tal efecto o mediante aparcamientos directamente vinculados. Este fenómeno se debe a la diferencia de cota entre la carretera

general y la línea de mar y que no hay una configuración de paseo y urbanización que ordene la actividad.

En el caso de Playa de Mogán la accesibilidad a la costa se produce por un lado por el puerto de Mogán y la Explanada del Castillete y por otro por la avenida Varadero, paseo marítimo que discurre paralelo a la playa invadida por comercios, bares y restaurantes. En el extremo sur del Paseo de Varadero y como remate a la playa, en la zona conocida como La Puntilla, a través de un estrecho paseo, se accede al antiguo muelle y a una pequeña playa de cantos y mar abierto.

Hacia el extremo norte, la playa se encuentra con la desembocadura del barranco de Mogán, que la separa del Puerto de Mogán. El Puerto de Mogán, lugar de referencia del núcleo, está delimitado por la calle Explanada del Castillete, y entre ésta y la ribera del mar, en donde se sitúan los pantalanes, encontramos una urbanización de estilo marinero con edificios residenciales y turísticos de dos plantas, aquellos edificios que lindan con el mar o con la plaza central tienen bajo comercial. Sin embargo, el mayor foco de atracción turística de la zona en los últimos años es la urbanización de Puerto Mogán. La imagen cuidada del Puerto, tanto por su estética arquitectónica como por su mantenimiento, junto a una amplia oferta de restauración la han convertido en la imagen icónica de Playa de Mogán.

4.2.6 Espacios libres en concesiones administrativa

Se pueden encontrar dos tipos de concesiones administrativas en el ámbito de estudio: en primer lugar las otorgadas por costas, (en adelante CAC) entre las que se encuentran las playas de Amadores, Anfi del Mar y Aquamarina, y una serie de áreas salpicadas a lo largo del litoral, que forman parte de establecimientos alojativos a modo de jardines, solárium o piscina. En este tipo de concesión se debe permitir el acceso público bien sea de manera libre o bajo pago, si se ofrece algún tipo de actividad deportiva o recreativa.

En segundo lugar están las concesiones otorgadas por la dirección general de puertos del Gobierno de Canarias, (en adelante CAP) entre las que se encuentran los puertos de Arguineguín, los de escala y base de Puerto Rico y el de Puerto de Mogán.

Las concesiones administrativas cuentan con una gestión, mantenimiento y explotación privada por parte de la empresa concesionaria.

Espacios libres en CAC de Anfi del Mar

La parte de uso público de la CAC de Anfi del Mar consta del paseo marítimo y los recorridos peatonales vinculados a la playa y el frente litoral, así como a los jardines de la isla corazón y el puerto deportivo. El tramo lineal que se vincula directamente a la playa consta de un pavimento continuo realizado in situ de aglomerado impreso imitando adoquín, con jardineras longitudinales al borde, conteniendo palmeras y un ajardinamiento que hace de separación entre el tránsito peatonal y playa. Parte de la longitud del tramo de paseo de la playa lo configura un bulevar comercial con tiendas situadas en los bajos de los establecimientos turísticos. El paseo y la arena en esta zona se encuentran prácticamente al mismo nivel, con una accesibilidad bastante cómoda. La sección útil del camino es regular y continua de 5,00 metros de ancho medio, quedando en el lado más cercano a Aquamarina un ámbito delimitado por muro

de piedra más valla cara a los establecimientos y murete de piedra con parterre en el lado de la playa.

El estado de conservación y mantenimiento de los elementos del paseo es bueno, contando con un mobiliario adecuado y suficiente para el funcionamiento del mismo. Los accesos con los que se cuenta son diversos, tanto rodados privados, como peatonales públicos, desde los establecimientos y aparcamientos en superficie situados en la calle de acceso Secundino Delgado.

Paseo marítimo de Anfi del Mar.

El paseo tiene su continuación con los peatonales que circundan el puerto deportivo y la isla corazón, que contiene el jardín tropical, con zona de bar, terraza “chill out” y un embarcadero de líneas turísticas. Estas áreas transitables se encuentran pavimentadas de igual manera que el paseo principal de la playa y las separaciones con los bordes se resuelven mediante ajardinamiento y muretes, que en el lado interior contienen el mobiliario urbano de bancos, iluminación y papeleras en algunos casos.

Ajardinamiento en la isla artificial.

Hacia el final del tramo peatonal del puerto deportivo, junto a los dos espigones artificiales que lo protegen, se encuentra otra zona en CAC que comprende un minigolf y canchas deportivas que debieran ser de público acceso bajo pago o de libre acceso como el jardín tropical de la isla corazón, configurando el final de Anfi, donde comienza el sendero de tierra que conduce a la playa de Balito.

Espacios libres en CAC de la playa de Puerto Rico y en la CAP del puerto de Puerto Rico

El paseo marítimo de Puerto Rico discurre vinculado a la playa desde la escuela de vela junto a la calle Doreste y Molina. Se encuentra separado de la playa mediante unas jardineras de aproximadamente 1,80 m. de ancho, que contienen arbolado de porte medio (en su mayor parte palmeras) y plantas decorativas en menor medida. Este tramo de paseo se asemeja más a una acera convencional, con un ancho continuo de 3,00 metros, sin separación física con la zona rodada de la vía.

El tramo central del paseo limita con establecimientos turísticos y zonas ajardinadas de cara al casco urbano y es más ancho, con una sección constante de unos 8,00 metros.

Paseo marítimo de Puerto Rico.

En el límite con la playa se encuentran una serie de establecimientos de restauración en una plataforma situada en torno a 1,80 metros por debajo del paseo. Esta segunda plataforma tiene un ancho aproximado 13,00 metros y se encuentra separada del paseo mediante una línea de jardineras junto a la que discurre un corredor de servicio que sirve a los establecimientos.

Estas dos zonas transitables se encuentran conectadas por medio de escaleras y rampas que culminan en la playa, encontrándose el final del tramo en el encuentro con la calle Juan Díaz Rodríguez, en el extremo más cercano al puerto.

En este punto final del paseo, la playa se encuentra con la desembocadura del barranco y el camino se bifurca en dos: por un lado se desarrolla un tramo transitable sobre el dique artificial, que encauza la salida del barranco, donde se configura un solárium de alquiler de hamacas y sombrillas. Por el otro lado hay una acera ancha de 4,00 metros con jardinera de 2,00 que se encuentra ajardinada, culminando en un edificio ocupado por establecimientos de restauración a la entrada del propio puerto deportivo. Ambos caminos se conectan a través de un pequeño paso peatonal a modo

de puente sobre el barranco a la altura de la entrada al puerto.

El estado de conservación de los elementos del paseo es regular, así como del aspecto general del mismo. Se nota una falta de actualización del mobiliario urbano en cuanto a bancos, papeleras y áreas de sombra, así como la posibilidad de áreas de estancia vinculadas a las zonas ajardinadas cercanas y el propio paseo.

Puerto Rico. Puerto.

Dentro de la CAP del Puerto se encuentran una serie de ajardinamientos en buen estado que configuran los bordes de la vía de acceso, rotonda y entorno de los aparcamientos en superficie a la entrada del mismo junto a la calle Juan Díaz Rodríguez.

Espacios libres en la CAC de la playa de Amadores

La playa artificial de Amadores tiene forma de concha con dos diques que la protegen del oleaje. El paseo marítimo discurre, al igual que en Puerto Rico, a lo largo del frente playero aunque el área transitable tiene tres zonas diferenciadas.

Todo el ámbito del paseo que comprenden los diques y la playa se encuentra rodeado por ajardinamiento o playa en sus límites directos, siendo el estado de conservación bueno, el riego frecuente y el aspecto general bastante bueno. El estado de conservación de los elementos del paseo es bueno, así como del aspecto general del mismo. Se nota una obsolescencia de bancos y falta de áreas de sombra que puedan estar vinculadas a las zonas ajardinadas cercanas y al propio paseo.

4.2.7 Espacios privados de uso público

En playa del Cura se encuentran una serie de espacios privados de público acceso como el paseo de la playa y la plaza situada entre los establecimientos Riviera Marina y La Riviera. En el caso de la plaza se trata de una servidumbre de paso a la costa donde el mantenimiento y conservación ha quedado a cargo de los establecimientos turísticos a los que pertenece, con lo que en realidad es un área privada de uso

público. La plaza en cuestión tiene un ligero desnivel hacia la costa y situada al final de la Avenida de Playa del Cura, hace de conexión entre el viario rodado y el paseo litoral de la zona. Se trata de un espacio muy transitado que funciona más como elemento de paso que estancial. De hecho, el acceso principal a los establecimientos turísticos colindantes se produce a través de la plaza.

Plaza Playa del Cura.

Así, el espacio carece de elementos de sombra y mobiliario que lo habiliten como zona de esparcimiento público. Sin embargo, presenta un buen estado de conservación, con una disposición de la vegetación ordenada y un pavimento homogéneo en toda su superficie.

Paseo marítimo de Playa del Cura

El paseo marítimo de Playa del Cura ocupa la franja costera de la playa del mismo nombre, limitando en su frente edificado con dos establecimientos turísticos: Riviera Marina y La Riviera, que tienen toda su fachada a la playa cerrada mediante muro más vallado o rejas, salvo en los accesos privados al paseo a través de sus zonas comunes de piscina y solárium o jardines. El paseo tiene unos 450 metros de longitud con un ancho regular mínimo de 3,00 metros, habiendo algún ensanche de hasta 4,00 metros en zonas puntuales.

La ejecución del paseo se ha llevado a cabo por parte de los establecimientos turísticos inmediatamente próximos al mismo y en la actualidad el mantenimiento y conservación lo llevan a cabo los propios establecimientos, considerándose a todos los efectos como un espacio de uso público.

La superficie pavimentada es continua de aglomerado con acabado de imitación a piedra y no presenta resaltes. El acceso a la arena es mediante escalera en todos sus puntos salvo en el central, que se resuelve también con rampa, todos ellos con barandillas metálicas. El límite entre paseo y playa en el tramo donde existe más diferencia de nivel (extremo Sureste en el frente de La Riviera) se resuelve mediante murete bajo con revestimiento pétreo que hace las veces de banco continuo. En el otro tramo (extremo Noroeste en el frente de Riviera marina) el pavimento es de

aglomerado sin acabado superficial y sin barreras de protección frente al desnivel con la arena, presentando algunos desperfectos en el escalón que configura en el límite del paseo.

Pasero Marítimo de Playa del Cura.

La iluminación en todo el paseo es inexistente, salvo la propia de los establecimientos. Existen algunas papeleras y contenedores de basura en los puntos de acceso a la arena y no hay ajardinamiento en toda la longitud del recorrido. El paseo no tiene continuidad en ninguno de sus extremos, terminando directamente en suelo sin uso o contra el talud de la montaña.

4.2.8 Plazas y parques infantiles

Dentro de las piezas turísticas se encuentran plazas y parques infantiles en general de pequeñas dimensiones, pavimentados, teniendo una mayor presencia en las áreas residenciales que en las áreas turísticas. Éstas se encuentran:

- En Arguineguín, la Plaza de los Túnidos y la Plaza de las Marañuelas, principal área de esparcimiento del pueblo, junto a la Avenida de los Pescadores. También se localiza la plaza mirador, junto a la calle Candelaria del Castillo y la plaza de los Poetas.

  Las zonas turísticas, presentan un déficit de zonas de juego infantiles, localizándose sólo 3 puntos que cumplan los requisitos de este tipo de espacios, localizándose en Puerto Rico, Motor Grande, y Amadores

- En Playa de Mogán, se localizan las plazas de D. Rafael Neville, estratégicamente ubicada en el Puerto de Mogán esta plaza configura el primer enfoque de la Urbanización del Puerto para el visitante. Linda mayoritariamente con otros espacios libres: una zona ajardinada pública en uno de sus lados y un aparcamiento gestionado por la empresa Puerto de Mogán S.A. en el lado opuesto. Lo más enriquecedor de la plaza es su conexión visual con otros

espacios emblemáticos del lugar como la playa, el asentamiento pesquero y la desembocadura del barranco. También se localiza el parque infantil de frente de la Playa que dispone de mobiliario de juegos infantiles.

También en Playa de Mogán, se localiza la plaza de la Avenida Varadero, que no dispone de movbiliario urbano solo el vallado hacia el mar.

Como plaza principal de Playa de Mogán se localiza la plaza de las Gañanías, espacio público más importante de Playa de Mogán que recoge le flujo peatonal de diferentes direcciones.

- También se localiza la plaza de la Música de Puerto de Mogán, se trata de una zona estancial limitada por las fachadas de los edificios y en planta baja por establecimientos de hostelería con sus terrazas que se vuelcan hacia este espacio.

4.3 DIAGNÓSTICO

Con casi 40.000 plazas de alojamiento, la zona turística de Mogán se puede considerar una de las mayores franjas turísticas de Canarias. Gran parte de su atractivo se lo debe a sus playas y puertos deportivos, y también al hecho de ser el destino más occidental de todo el Sur de Gran Canaria, el último que los visitantes encuentran al final de la carretera GC-500. Los distintos núcleos que conforman la zona turística de Mogán, tal y como se conocen hoy, no despegaron urbanísticamente hasta finales de los años 70, cuando se ejecuta el Plan especial de Playa del Cura y la urbanización de Puerto Rico junto con su Puerto Deportivo. Aun así, su desmesurado crecimiento y el continuo desarrollo hasta el día de hoy, han dado lugar a un destino turístico que adolece de algunos problemas y carencias de diversa índole

4.3.1 Los estándares turísticos

Estándar de densidad de uso turístico.

El Artículo 12 de la L2/2013 establecía un coeficiente de densidad máximo de 60m²/plz, pudiendo disminuirse a 50m²/plaza en determinados supuestos. Además, el artículo 4 del decreto por el que se regulan los estándares turísticos establece igualmente las mimas cifras.

Los establecimientos anteriores a la entrada en vigor de la referida Ley 7/1995 se sitúan principalmente en Puerto Rico y entre Arguineguín y Anfi del Mar, en la franja costera situada entre la GC-500 y la ribera del Mar. Todo ello como consecuencia de su pertenencia al Proyecto Urbano de Puerto Rico (17 de Noviembre de 1967) y el Plan Parcial de La Cornisa del Sur (11de mayo de 1978), respectivamente. Siendo los planes más antiguos de la zona de actuación, frente a otros de mas reciente redacción, como son los Planes Parciales de de Playa de Amadores (4 de Enero de 1988), y Valle de Puerto Rico -Polígonos 30 y 30'- (8 de junio de 1999), y las zonas de Anfi del Mar y Las Lomas.

Las densidades medias de m2 por plaza de los diferentes núcleos que se sitúan en las piezas turísticas consolidadas oscilan en torno a estas cifras:

Anfidel Mar: 40m2/plaza

Arguineguin: 26 m2/plaza

Amadores: 54m2/plaza

Patalavaca: 28m2/plaza

Playa del Cura: 26m2/plaza

Puerto Rico: 30m2/plaza

Playa de Mogán: 50m2/plaza

Puerto de Mogán: 33m2/plaza

La densidad de plazas alojativas pretende poner de manifiesto la repercusión de superficie de parcela por cliente en supuesto de máxima ocupación del establecimiento. Se contemplan cinco niveles de densidad: muy alta (7-19), alta (19-33), media (34-49), baja (50-59) y muy baja (60-107). Realmente solo los grados bajo y muy bajo se ajustan a los parámetros reflejados en el decreto 10/2001 del Gobierno de Canarias, si bien es cierto que muchos de los complejos son anteriores a la publicación de dicho documento.

Como tónica general, los establecimientos se mueven en una horquilla de densidad entre muy alta y media, destacando una escasa proporción de los mismos que presenta una densidad alta o muy alta.

Cabe destacar que en este sentido Amadores destaca claramente como el sector donde hay más superficie por cama turística, algo por otro lado bastante lógico teniendo en cuenta que ha sido el último sector del ámbito en desarrollarse, con lo que las parcelas se han edificado con parámetros adaptados a las demandas turísticas actuales.

Si bien el diagnóstico de la densidad de plazas alojativas sirve para concluir que hay una excesiva concentración de plazas alojativas de acuerdo a los requerimientos actuales este hecho es muy difícil de cambiar, ya que ajustarse requeriría un descenso del número de camas con la consiguiente merma de la capacidad alojativa del destino

Estándares de Equipamiento Complementario en los establecimientos turísticos alojativos.

El artículo 7 del decreto que regula los estándares turísticos, establece que los establecimientos turísticos de alojamiento, deberán contar con:

Aparcamiento privado de turismos, en una proporción de 1plaza cada 3 unidades de alojamiento, con una serie de exigencias en cuanto a su localización.

Este estándar es el que menos se cumple en general en todos los núcleos.

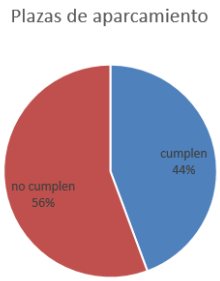
Zonas ajardinadas, se establece 9 m² de superficie de parcela por plaza de alojamiento, de los cuales 2 m² podrán destinarse a zonas deportivas o recreativas.

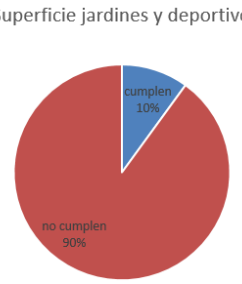
Este estándar se cumple en pocos establecimientos, de Anfi del Mar y algunos de Puerto Rico y Playa de Mogán de más reciente construcción.

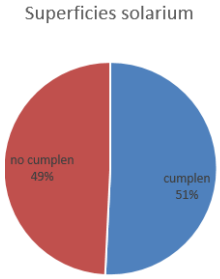
Se establece mediante PIO ART.214 dos estándares de equipamientos turísticos más; Se destinará 3 m² de terraza destinada a solárium, además las piscinas de los complejos han de contar con al menos 1 m² de superficie de lámina de agua por plaza de alojamiento.

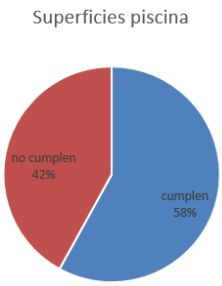
Este es el estándar que en mayor medida se cumple de todos los requeridos a los establecimientos.

En relación al cumplimiento de estos estándares en el ámbito del PMM de Costa de Mogán, estos serían los porcentajes, en cuanto al cumplimiento del estándar de plazas de aparcamiento sólo un 44% de los establecimientos cumple con este requerimiento, en cuanto a la superficie de jardines y deportivo, sólo un 10% cumple, en cuanto a superficie de solárium y piscina el cumplimiento es mayor, y aproximadamente en torno a la mitad de los mismos cumple con este estándar.

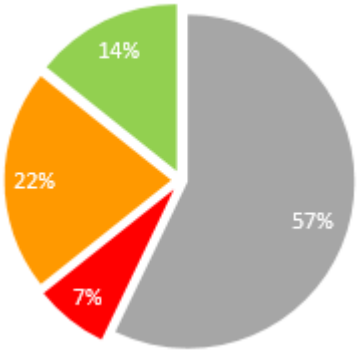








En relación al cumplimiento de los estándares de equipamiento, en el caso de Playa y Puerto de Mogán, del análisis realizado en el PMM que se está redactando, se extrae que un 57% de los establecimientos no cumple ninguno, un 7% cumple alguno, un 22% cumple algunos, y un 14% los cumple todos.



Información extraída del 2ºPMM de Playa de Mogán

De la información extraída del 2ª PMM de Playa de Mogán, se extrae que en la Urbanización del Puerto de Mogán, los complejos tienen una media de 30 años de antigüedad. A pesar de poseer un buen estado de conservación, carecen de elementos clave a nivel de cumplimiento de estándares turísticos: los apartamentos no tienen piscina, aparcamiento, zonas de esparcimiento, etc. La oferta complementaria es muy

limitada y la realiza exclusivamente el hotel Club de Mar, establecimiento de categoría alta (4*). El hecho de que sean dos únicas sociedades las que exploten estos establecimientos podría facilitar su gestión para su reconversión y mejora de la oferta complementaria, aunque su gran limitación es su situación, en un entorno consolidado y constreñido, correspondiente a los terrenos ganados al mar, que no permite ampliación alguna.

En el valle de Mogán, los establecimientos turísticos son más recientes, entre 1 y 14 años, poseen un buen estado de conservación y presentan una variada oferta de servicios.

En conclusión, el cumplimiento de los estándares de densidad y de equipamiento turístico complementario de los núcleos turísticos más consolidados, debido a la antigüedad de la mayor parte de los mismos, requieren obras de mejora y adecuación. Tanto en relación con las zonas comunes y jardines, y a las barreras arquitectónicas sólo aproximadamente un 60% de los establecimientos cuenta con un buen estado de las mismas. En relación al estado de conservación del exterior de las edificaciones como al estado de conservación del interior de las unidades de alojamiento, del análisis realizado se extrae que sólo un 60% de las mismas se encuentran en buen estado.

Se produce en general un bajo nivel de cumplimiento de los parámetros del decreto de estándares turísticos, algo que en cierto modo no sorprende debido al elevado grado de obsolescencia general y a que el documento de referencia es posterior a la gran mayoría de los establecimientos del ámbito. Sin embargo, hay muchos complejos que comenzaron su actividad con posterioridad a la aprobación del decreto y aun así no cumplen con todos los estándares. Una de las posibles soluciones sería la de la renovación y actualización de los complejos, ofreciendo servicios que mitiguen las carencias ya mencionadas.

Estado y antigüedad de los establecimientos turísticos alojativos

Una lectura global del área de estudio permite confirmar el elevado nivel de obsolescencia general. Muchos de los complejos tienen treinta o más años de antigüedad, y ni mucho menos han tenido un mantenimiento adecuado que les permita estar actualizados frente a las demandas actuales. De hecho, las intervenciones en muchos de ellos se han limitado a operaciones de mantenimiento superficial, sin presentar obras que hayan favorecido la modernización de la edificación. Este hecho es más evidente en la oferta extrahotelera que en la hotelera, teniendo la primera una presencia más abundante en el ámbito de estudio, lo cual resulta determinante en la imagen general de decadencia que transmite Costa de Mogán.

4.3.2 Insuficiencia de espacios libres tratados, dotaciones y equipamientos.

En cuanto a los espacios libres tratados existentes se nota la falta de actividad en muchos de ellos, en parte debido a que no se planearon como puntos de confluencia de caminos o lugares de actividad concreta sino a modo individual como parques o áreas de paseo que no forman parte de una red general. A esto se le une la falta de sombra, mobiliario y acondicionamiento en muchos de ellos, lo que provoca que sean poco atractivos en general para el usuario y estén infrautilizados. La falta de mantenimiento

que presentan en algunos casos las instalaciones situadas en estas áreas hace que exista una imagen de deterioro y abandono.

Las dotaciones son claramente insuficientes y de una oferta muy limitada. El ocio y recreo dentro del casco urbano es prácticamente inexistente, situándose la oferta de ocio nocturno y restauración como la única apuesta clara por la actividad pública de cara a la calle en toda la zona turística.

El equipamiento turístico complementario es uno de los puntos más débiles que presenta el municipio, siendo la oferta en su mayor parte privada y localizada dentro de los establecimientos de alojamiento. El equipamiento deportivo y cultural, que es de carácter público, tiene un papel casi testimonial dentro del área de estudio. El modelo existente en el PMM de Costa de Mogán apuesta primordialmente por el uso comercial, tanto en calle como en centros comerciales como alternativa de actividad para el turista fuera del establecimiento de alojamiento.

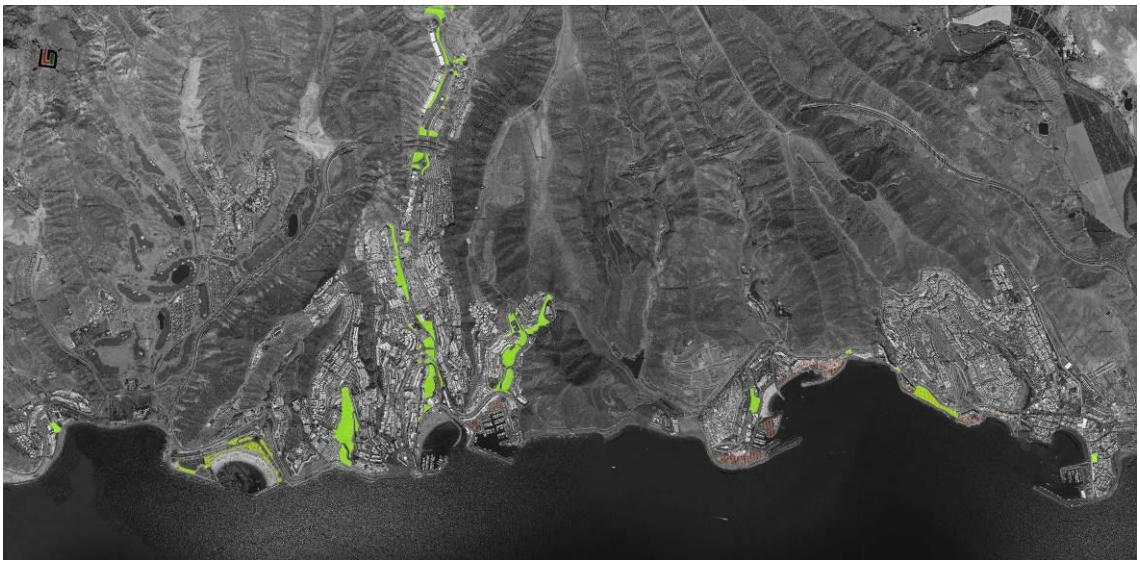
4.3.3 Ausencia de zonas en sombra y estancia

Se trata de uno de los problemas más destacables de Costa de Mogán, agravado además por el hecho de ser el municipio de la isla con más días de sol al año. Tanto los espacios libres como las calles, carecen de zonas de estancia y elementos de sombra. Dichos elementos pueden ser tanto vegetales como artificiales, y deben permitir el disfrute del paseo y las áreas de descanso, así como ayudar a realizar con mayor comodidad las actividades propias de la vida urbana. De los espacios libres, únicamente el Parque de Puerto Rico garantiza ciertas horas de sombra al día, aunque no viene aparejado con zonas estanciales adecuadas al disfrute de este espacio público. Con todo ello se pone en evidencia la escasa influencia que ha tenido este aspecto en la configuración de las áreas de esparcimiento de todo el ámbito. Esta falta de sombra es aun más evidente en las plazas, paseos miradores y puntos de oteo, muchos de las cuales se encuentran desiertos en horario de máximo soleamiento, produciéndose como consecuencia una infrautilización del espacio público, más allá de la playa y tueste al sol.

En cuanto a las calles, a excepción del pueblo de Arguineguín, donde la configuración de núcleo urbano compacto deviene en la aparición de tramos en sombra gracias a la edificación, también se da una ausencia absoluta de elementos de protección solar, lo cual supone un agravante en los sectores donde el tejido urbano se desarrolla en ladera, ya que esto deviene en travesías a pie de larga distancia entre los establecimientos y las zonas de ocio y actividad.

4.3.4 Espacios libres públicos

El ámbito objeto de estudio comprende una extensa área donde se localizan diferentes sectores cuyos condicionantes son muy diversos, lo cual repercute de manera directa en los distintos tipos de espacios libres que se pueden encontrar a lo largo del mismo.



Arguineguín. En el pueblo Arguineguín existe una atomización del sistema de áreas de esparcimiento. Por lo general, se tratan de espacios de pequeña escala, que no son capaces de albergar actividades que requieran una ocupación media-alta, con excepción de la plaza de las Marañuelas, único espacio con una superficie adecuada a demandas de alta intensidad de uso. Esta plaza además cuenta con un gran potencial ya que goza de una ubicación privilegiada, cerca de la playa de las Marañuelas y del paseo marítimo. Los bajos de la plaza se encuentran ocupados por locales que en su mayoría se encuentran cerrados. Los lugares de encuentro en Arguineguín son básicamente plazas, que se encuentran diseminadas a lo largo del pueblo con escasas zonas de sombra, no configurando un sistema unitario. Se aprecia una carencia casi absoluta de zonas verdes de entidad para el disfrute público, lo cual se reduce a unos elementos lineales de borde.

Los únicos espacios libres, a parte de los mencionados, se encuentran en el extremo opuesto del sector, puesto que no se da presencia alguna de los mismos en Patalavaca y Aquamarina. Así, es en Anfi, zona objeto de concesión administrativa, donde se localizan las demás áreas de esparcimiento, probablemente las que presentan un mejor estado de conservación de todo el sector. Por una parte se aprecia un tratamiento de ajardinamiento en las laderas, las cuáles albergan una serie de caminos que permiten conectar peatonalmente la playa con establecimientos que se localizan en cotas superiores. Por otro, se da la presencia de grandes superficies para el esparcimiento vinculadas con el límite costero, que si bien presentan un muy buen estado de conservación, no garantizan espacios de sombra suficientes.

Puerto Rico. Se trata del sector donde los espacios libres tienen probablemente una mayor incidencia sobre la estructura urbana. El Parque de Puerto Rico, situado en el Valle, conecta la playa con la zona interior del sector, sorteando, por medio de pasajes soterrados, los diferentes cruces que se producen con el tráfico rodado, llegando hasta el centro comercial situado en la Avenida Tomás Roca Bosch. La presencia de áreas de esparcimiento aquí se combina con una actividad comercial de relativa intensidad y escasa calidad, que se concentra en los extremos norte y sur del parque. Tratándose de un equipamiento bien dotado de áreas de sombra, se aprecia un deficiente estado de conservación en algunas zonas pavimentadas, así como en varias de las piezas de

mobiliario urbano. Definitivamente, el parque no explota todo su potencial como elemento de conectividad urbana, carece del equipamiento adecuado a una gran superficie de éstas características, y si bien es seguramente el espacio libre más transitado de todo el ámbito, esto se debe más a su localización estratégica en el sector de más actividad que a su propia configuración.

A parte de este parque cabe destacar los otros dos parques localizados en los extremos este y oeste del sector. Ambos establecen también en vínculo más o menos directo con los centros comerciales Ola´s y Europa, lo cual los habilita como espacios potencialmente utilizables, aunque entre los dos se producen diferencias considerables. Por un lado, el parque que se desarrolla junto al Centro Comercial Ola´s hace la función de elemento conector entre la zona portuaria y los establecimientos comercial y turístico, permitiendo un tránsito peatonal fluido en toda su extensión a pesar de los desniveles que presenta.

Por el contrario, el parque occidental se presenta como una superficie de carácter menos urbano, dispuesto en bancales conectados entre sí solo por el viario contiguo (avenida de La Cornisa y calle La Palma), que por tanto no funciona como elemento de conexión, desempeñando un papel menos trascendente en la trama urbana del sector.

Si bien en Puerto Rico la orografía del lugar dificulta la creación de un sistema fácilmente transitable que englobe estos tres espacios, sí es cierto que todos tienen potencial para configurarse como espacios dinamizadores de referencia en el sector, capaces de absorber gran parte de la actividad urbana del sector si se les da el tratamiento adecuado.

Amadores. La falta de consolidación de este sector tiene como consecuencia que los espacios libres tratados de Amadores se concentren en la zona comprendida entre la playa y la GC-500, lo cual refuerza la imagen de dispersión urbana que se aprecia al otro lado de la carretera general. Así, sólo se localizan dos espacios reseñables en esta zona: uno de carácter lineal, que envuelven en forma de boomerang la playa conformando un espacio de tránsito entre el litoral y el viario rodado, y otro situado en el extremo oriental que configura una bolsa equipada con usos vinculados a la actividad de esparcimiento en la costa. Ambos presentan un muy buen estado de conservación, adoleciendo sin embargo de zonas de sombra que faciliten áreas estanciales protegidas en horas de máximo soleamiento.

Playa del Cura. Únicamente se localiza aquí como espacio libre la plaza que se encuentra entre la playa y la Avenida Playa del Cura. Esta área funciona como charnela entre el tránsito rodado y el peatonal de costa, sirviendo además como superficie de acceso a varios establecimientos turísticos. En este sector, especialmente en la zona de Playa del Cura (ya que la de Tauro se encuentra en ejecución, sujeta a planeamiento de desarrollo, lo cual la hace ahora mismo difícil de diagnosticar), se produce una ausencia total de espacios libres capaces de configurar un sistema en sí mismo que se integre y complemente el tejido edificado, concentrándose la mayor parte de la actividad de esparcimiento en las inmediaciones de la playa y en el centro comercial, al otro lado de la carretera general.

Se puede concluir por tanto que los espacios libres del ámbito carecen actualmente de

las condiciones idóneas para configurar un sistema global que actúe de forma integrada en la trama urbana. Si bien en algunas zonas, Puerto Rico sobretodo, el espacio libre funciona como elemento vertebrador, en general se aprecia un cierto desaprovechamiento del potencial de las áreas esparcimiento como zonas de actividad comunitaria, debido en muchos casos por un cierta falta de mantenimiento o por una insuficiente dotación de equipamientos para la actividad lúdica.

4.3.5 Red viaria

Se puede observar como las principales vías de circulación presentan un buen estado de conservación, como es el caso de la autopista GC-1, la carretera GC-500 y la Avenida Tomás Roca Bosch. Sin embargo, a medida que se adentra en las vías secundarias y más alejadas de los principales focos de atracción se pone de manifiesto la falta de mantenimiento de estas vías, presentando estados de conservación más deficientes.

La carretera GC-500 en su paso por Arguineguín presenta, en horas punta, problemas de retención de tráfico debido principalmente a la confluencia de los tráficos de paso y locales.

Por otro lado, en Arguineguín, en su parte Este, destacan las vías con anchos insuficientes, la gran mayoría con un único sentido de circulación, no permitiendo en algunos casos que exista plazas de aparcamiento para los vehículos en la vía pública.

En general, la trama urbana del ámbito de estudio destaca por la gran presencia de fondo de sacos en muchas de sus vías, propiciando que los vehículos que acceden a estas vías tengan que regresar por el mismo recorrido. Este hecho pone de manifiesto la falta de continuidad de la trama urbana.

Otro aspecto a destacar en los núcleos de Puerto Rico, Amadores y Playa del Cura es la existencia de vías con fuertes pendiente, en algunos casos superior el 10%. Este hecho provoca la dificultad de la movilidad no motorizada, al mismo tiempo que dificulta la comodidad de los conductores a la hora de realizar maniobras con sus vehículos.

Finalmente, citar la falta de jerarquía visual que presentan las vías del ámbito, principalmente de las urbanizaciones de Puerto Rico y Amadores, muchas de ellas con secciones de calle semejante, lo que dificulta el sentido de orientación no sólo del turista, sino del residente.

En relación al núcleo de Playa de Mogán, la vía de acceso al núcleo a través de la GC-174 que conecta la GC1 con el núcleo, ha supuesto la mejora de la accesibilidad al núcleo, pero el cierre continuado de la GC500 hasta Taurito por los desprendimientos hace que el único acceso al núcleo sea a través de la GC-1. Este núcleo presenta un intenso tráfico rodado en el interior de la trama fruto en mayor parte a la búsqueda de aparcamiento libre público. No existen pendientes excesivas en el núcleo salvo en la zona de los Riscos, que no pertenece a las piezas turísticas.

En relación a la conexión del núcleo con el Puerto, se produce de una manera “estrangulada” ya que en ese punto confluyen la vía de acceso rodado al puerto, la

desembocadura del barranco, el acceso principal a la playa y un gran flujo peatonal.

4.3.6 Red de transporte público

La mayor parte de las paradas de guaguas se encuentran en los márgenes de la carretera GC-500 y la Avenida Tomás Rico Bosch en Puerto Rico. Esto implica que las zonas bajas del ámbito de estudio se encuentran bien cubierta por el transporte público de guaguas interurbanas, sin embargo, las zonas altas carecen de un sistema de transporte público de guaguas competitivo y fiable.

Cabe destacar la falta de mantenimiento y conservación de las infraestructuras, muchas de ellas con una única señalética vertical y sin información de los recorridos.

Por el contrario, en el transporte público en taxis, la practica totalidad del ámbito cuenta con distintas paradas bien distribuidas, llegando a los distintos destinos que el transporte público en guagua no llega, ofreciendo una mejor y mayor cobertura del territorio

4.3.7 Redes no motorizadas

- **Discontinuidad, falta de recorridos e incumplimiento de las condiciones básicas de accesibilidad en la red peatonal**

A los efectos del Decreto 227/1997, de 18 de Septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas, y en cumplimiento de las exigencias técnicas y parámetros más restrictivos de la Orden VIV/561/2010, por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, cabe destacar la no adaptación de los itinerarios peatonales existentes en el ámbito de estudio.

Cabe destacar la poca adaptación de los recorridos peatonales que presenta la parte más próxima al puerto de Arguineguín, en la que las aceras existentes son inferiores a un metro, incluso con calles que no disponen de aceras perjudicando con ello la seguridad de los peatones

Otro ámbito que no está adaptado es el de Tauro, ya que carece totalmente de aceras y los usuarios transitan por la vía pública.

El resto de áreas como Puerto Rico, Amadores, Anfi del Mar y la parte oeste de Arguineguín están adaptadas parcialmente, y de forma alterna. Sin embargo, queda de manifiesto que a medida que se aproxima a la costa, los senderos peatonales presentan un mayor grado de adaptación según la normativa vigente de accesibilidad.

- **Falta de continuidad en el paseo marítimo**

A medida que se avanza por el paseo marítimo del ámbito de estudio, éste sufre cortes y falta de continuidad. En algunos casos se trata simplemente porque no existe paseo y en otros casos porque se desvincula de la costa, siendo anexo a la carretera GC-500, como es el caso entre Arguineguín y Patalavaca.

Por otro lado, existen tramos con un deterioro evidente y totalmente devastados por los temporales, como son los casos de Patalavaca o Anfi del Mar.

Además, muchas de las infraestructuras de defensa son utilizados como paseos marítimos o senderos peatonales con un estado de conservación muy deficiente al tratarse únicamente de infraestructuras costeras sin ánimo de otros usos, careciendo de mobiliarios y elementos que hagan agradable el paseo.

El resto de puntos de la costa en la que existe una falta de continuidad del paseo marítimo es debido a la presencia de una costa virgen, sin infraestructuras que permitan el tránsito peatonal, como es el tramo entre Anfi del Mar y Puerto Rico o Amadores y Playa de Tauro.

- **Inexistencia de una red ciclista**

El ámbito de estudio no cuenta con una red ciclista. Sin embargo, existe una gran presencia de usuarios por la carretera GC-500, convirtiendo mucho de sus tramos en puntos negros de accidentabilidad por la confluencia en la vía con los vehículos motorizados.

Uno de los objetivos de este documento, es proporcionar una red ciclista de calidad que permita a los usuarios utilizarla con las suficientes garantías de seguridad, convirtiendo a la bicicleta en un modo de transporte alternativo, seguro, cómodo y real.

- **Efecto barrera de la carretera CG-500.**

Se trata de la principal vía de circulación dentro del ámbito de estudio, soportando en algunos tramos de vía intensidades de tráfico superior a los 20.000 vehículos/día. Al mismo tiempo esta vía divide en dos partes a la costa de Mogán creando una barrera artificial que perjudica la movilidad peatonal y ciclista entre ambas partes, provocando una falta de permeabilidad del territorio.

En mucho de sus tramos esta vía carece de aceras o senderos peatonales que faciliten la movilidad no motorizada, perjudicando la movilidad no solo transversalmente, sino que también longitudinalmente entre núcleos.

4.3.8 Redes de aparcamientos

- **Mala distribución de la red de aparcamientos.**

La mayor parte del viario del ámbito de estudio presenta aparcamientos en línea anexos a la calzada. En general, en las proximidades de los principales focos de atracción (playas, centros comerciales, etc.) las plazas de aparcamiento existentes son de pago, ya sea en la vía pública como zona azul o en parking privados, mientras en el resto de las zonas más alejadas de estos focos de atracción se realiza en la vía pública sin coste alguno.

Muchas de estas plazas de estacionamiento son ilegales, perjudicando la circulación del resto de vehículos. Este problema se debe a la ausencia de una señalización que indique que en determinados lugares no se puede aparcar. Es muy habitual encontrar carriles de circulación ocupados por vehículos estacionados, sobre todo en las áreas de Puerto Rico, Amadores y Playa del Cura.

Existen muchas plazas de aparcamientos tras las aceras, creando un punto de conflicto entre los peatones y los vehículos, ya que estos últimos para poder acceder a su plaza de estacionamiento tienen que invadir la acera, aumentando con esta maniobra la inseguridad de los peatones y existiendo muchas posibilidades de que se produzca un atropello.

En época estival, fines de semana, días de fiesta, etc., es cuando se produce la mayor demando de aparcamientos, debido principalmente a que la población local del resto de la isla se desplaza hasta la costa de Mogán para disfrutar de sus maravillosos atractivos. Es en estas fechas cuando la oferta de aparcamientos es inferior a la demanda existente, generando un tráfico de agitación en busca de una plaza de estacionamiento que perjudica gravemente la circulación. El resto del año no existe este problema, siendo las plazas más cercanas a la costa las que presenten un mayor grado de ocupación.

Con esta situación proliferan los aparcamientos ilegales, debido a que los vehículos que no encuentran aparcamiento comienzan a estacionar sus vehículos en lugares que están prohibidos o se improvisan bolsa de aparcamiento en parcelas vacías.

Por el contrario, los parking privados, presentan a lo largo del año un grado de ocupación muy inferior a la demanda de los aparcamientos en la vía pública.

4.3.9 La accesibilidad como elemento clave de la dinamización.

Como ya se ha comentado al hablar de la obsolescencia de la planta alojativa, una de las deficiencias más flagrantes del ámbito de estudio es la falta de accesibilidad en la práctica totalidad del mismo, entendiendo esta como el grado en el que todas las personas pueden utilizar o visitar un lugar, así como acceder a un servicio, independientemente de sus capacidades técnicas, cognitivas o físicas. Es indispensable e imprescindible, ya que se trata de una condición necesaria para la participación de todas las personas independientemente de las posibles limitaciones funcionales que puedan tener. De este modo, estas carencias no hacen más que acentuar la obsolescencia del destino turístico. La accesibilidad debe ser una prioridad en el proceso de dinamización, no solo ya por su importancia como solución de integración social, sino porque aumenta exponencialmente la horquilla de posibles visitantes. Así, vemos que, según las fuentes consultadas (ISTAC), en los últimos años se ha producido un descenso notable en la edad media del visitante, habiendo en la actualidad una mayor presencia de un tipo de turista más joven. Este perfil de visitante efectúa de media un gasto medio diario mucho menor, teniendo esto una repercusión

4.3.10 Morfología urbana y movilidad

El área presenta diversos problemas de morfología urbana y movilidad de los usuarios, que evidencian no solo una falta de conexión entre unos núcleos y otros, sino también una movilidad peatonal dificultosa en el interior de cada uno individualmente.

Arguineguín. Su estructura de manzanas mínimas es propia de un pequeño enclave pesquero y no guarda concordancia con el desarrollo de grandes parcelas hoteleras que salpican la costa en este sector. El crecimiento lineal y constreñido entre la GC-500 y el frente litoral ha ocasionado que la conexión peatonal sea siempre paralela a la

carretera ya que el paseo marítimo no es continúo y en muchos puntos se encuentra en un estado lamentable. Se observa que en esta franja marítima la conservación del paseo marítimo en muchos de sus puntos, corre a cuenta del establecimiento hotelero, con lo cual se observa heterogeneidad en los materiales, acabados, tipo de mobiliario etc., así como en el estado de conservación de los mismos.

Puerto Rico. Se trata del principal sector en cuanto a proporción de establecimientos turísticos y capacidad alojativa. Se presenta como una desmesurada masa edificatoria con una gran cantidad de construcciones en ladera, muchas de ellas en estado de obsolescencia preocupante e Infinitas escaleras "cremallera" que cosen trasversalmente las calles serpenteantes que comunican el núcleo urbano turístico del enclave. Estas conexiones se encuentran en estado de abandono y en muchos casos son inviables en la práctica, debido al largo recorrido y grandes diferencias de altura salvadas por los tramos que atraviesan las manzanas sin zonas de descanso intermedias.

Amadores. La gran cantidad de parcelas destinadas a uso turístico sin edificar en la zona alta e interior del Plan Parcial de Amadores ofrecen un aspecto desolador e inacabado a la zona. La urbanización es un diseminado de edificaciones que deja inconexos los establecimientos hoteleros respecto a la zona de actividad cercana a la playa y sin relación funcional con el resto del núcleo turístico. En lo referente a la movilidad de los usuarios, el escarpado relieve de las laderas del barranco dificulta en gran medida el tránsito, sin ningún tipo de comodidad ni facilidades en el recorrido a pie como pueden ser áreas de descanso, sombra o ayudas a la movilidad.

Playa del Cura. Pese a su carácter de pequeño núcleo si lo comparamos con el resto, muestra muchas carencias de diversa índole, entre las que destaca una infraestructura viaria deficiente que corta en dos el enclave, sin un sistema de recorridos peatonales complementario, lo que dificulta el tránsito de viandantes entre los establecimientos situados por encima de la GC-500 y la playa. El área de actividad potencial de la zona se encuentra junto al nudo de comunicación y distribución viaria, que está insuficientemente desarrollada y obsoleta, contando con un centro comercio y de ocio con varios de los locales vacíos y áreas deportivas y de esparcimiento infrautilizadas y en estado de abandono.

A excepción de Arguineguín, en el resto de sectores la configuración urbana se ve afectada claramente por el paso de la carretera general. La GC-500 produce una división mal resuelta entre la zona litoral y las áreas interiores de cada sector. Únicamente en Puerto Rico y Amadores se puede hablar de una cierta integración entre el vial rodado y el tránsito peatonal, ya que el cruce se resuelve con pasos elevados y bajo viario para peatones, que si bien dan una solución de continuidad entre el interior y la costa, no se puede decir que estén resueltos de la forma más idónea, ya que en Puerto Rico los pasajes soterrados no cuentan con las medidas de accesibilidad ni la calidad que requieren y los elevados se encuentran cerrados o en mal estado de conservación. En Amadores se soluciona este conflicto mediante simples aceras y pasos de peatón a nivel que acompañan al tránsito rodado interior.

Playa de Mogán. La morfología del núcleo refleja claramente la sdifierentes etapas de creación y crecimiento del núcleo, la formación espontánea del Caso Antiguo, la zona más

cercana a la playa, la creación del Puerto y la ampliación mediante la urbanización del valle de Mogán. Eso se traduce unas piezas urbanas heterogéneas que no se han conseguido conectar. Además, a esto se le suma la falta de consolidación de la zona del valle en la que existen aún parcelas de uso turístico sin edificar.

Las consecuencias más directas de esta problemática son una falta de conexión entre la zona de Los Riscos y las partes más bajas del núcleo, en una ruptura entre la urbanización del valle y la playa producida por el frente residencial ordenado paralelo a la Avenida del Varadero. No existe relación entre la playa, el parque y las calles traseras al paseo marítimo, ocasionando una desarticulación evidente de la trama urbana

4.3.11 La mezcla de usos

La coexistencia del uso residencial y del turístico en Costa de Mogán genera una imagen poco atractiva y desordenada del ámbito de estudio, por lo que el residente y el turista conviven en un espacio donde los usos se entremezclan. A esto hay que añadir que las necesidades de cada perfil son diferentes, lo cual genera un cierto conflicto, ya que el turista busca un lugar de descanso y se encuentra con la vida cotidiana del residente. En la actualidad no representa un gran problema, pero si se pretende reactivar el turismo, el horario del turista afecta a la actividad habitual del residente y viceversa.

4.3.12 Obsolescencia de la planta de alojamiento turística.

La antigüedad y estado de conservación de la oferta de alojamiento viene condicionada por diversos aspectos, evidenciándose un desequilibrio en los diferentes sectores. Al hablar de obsolescencia de la planta alojativa, no se debe de tener únicamente en cuenta el establecimiento en sí mismo, sino todo su contexto. En este sentido, el fenómeno de residencialización total o parcial en diferentes sectores, especialmente de las zonas de actividad turística de más antigüedad, está afectando a la calidad del ámbito como destino turístico. Es por esto que en general se aprecia una considerable diferencia en la obsolescencia en función de si se trata de un establecimiento hotelero o extrahotelero.

Al hablar de falta de adaptación de muchos establecimientos a los requerimientos generales que debe cumplir en la actualidad un destino turístico, destaca por su relevancia la accesibilidad. Es éste un aspecto importante a reforzar, ya no solo por la necesidad de integración social de las personas con movilidad reducida, sino porque Canarias tradicionalmente ha sido elegido como destino por un alto porcentaje de turistas de avanzada edad, habiéndose producido en los últimos años un descenso significativo del número de visitantes de este tipo.

Arguineguín. Integradas en la trama residencial están las pensiones, de bastante antigüedad, cuyo estado de conservación es bastante deficiente y carecen de una oferta complementaria mínima a efectos de estándares turísticos. Debido a la baja calidad de estos establecimientos, su dinamización se vuelve tan compleja e urgente, ya no tanto la hora de garantizar servicios complementarios, totalmente imposible por cuestiones de falta de superficie suficiente, sino en términos de cumplimiento de servicios de alojamiento de cierta calidad para el turista.

El resto de establecimientos del sector son de mayor escala y de oferta mayoritariamente hotelera. Con una edad de construcción que oscila entre los 20 y los 30 años presentan un bajo nivel de cumplimiento de los estándares turísticos, a excepción del complejo Radisson Blue, que ha sido objeto de una rehabilitación integral reciente. En Anfi del Mar el promedio de cumplimiento de los estándares se mantiene, destacando como establecimiento más ajustado a las condiciones del decreto el Club Gran Anfi. Sorprende la escasa adaptación de los establecimientos a los baremos del decreto 10/2001 sobre todo en esta última zona, ya que si bien en Aquamarina y Patalavaca los complejos turísticos son de construcción anterior al decreto, los establecimientos Club Gran Anfi y Club Monte Anfi son posteriores a la aprobación del decreto.

Puerto Rico. Principal sector de actividad turística del ámbito, se trata de la zona que por antigüedad y dimensión presenta un mayor grado de obsolescencia de la planta alojativa. La mayor parte de los establecimientos son de la década de los 80, presentando un estado de conservación insuficiente en muchos casos. Sólo una pequeña proporción de complejos son de construcción posterior a 2001. Aun así, no se aprecia una relación directa entre el cumplimiento de estándares y la antigüedad de los establecimientos, puesto que varios de los más recientes cumplen menos parámetros de servicios complementarios que otros cuya construcción fue en las décadas de los 80 y los 90. El establecimiento extrahotelero Panamá, ubicado en la loma oeste del sector, es el único de todo el sector que cumple los cinco estándares.

Este hecho permite concluir que si bien el decreto 10/2001 se convierte en una parámetro válido para el análisis de la calidad de la oferta de alojamiento turístico, no es en absoluto definitorio, ya que evidentemente hay establecimientos, especialmente hoteleros, que sin cumplir escrupulosamente con todos los estándares, gozan de una oferta mucho más completa y adecuada a las demandas del turista. En este sentido, tampoco es del todo determinante en cuanto grado de obsolescencia, ya que por lo general ésta se encuentra más vinculada a la antigüedad de la edificación y, sobre todo, al tipo de oferta turística, pudiéndose concluir que la oferta hotelera presenta un mayor nivel de mantenimiento que la extrahotelera, la cual está siendo víctima de un proceso de residencialización que resulta clave en la decadencia de los mismos.

Amadores. Se trata, junto con Anfi, del área con menor grado de obsolescencia, debido a que es la de más reciente creación del ámbito. De hecho, se puede hablar de obsolescencia nula. A diferencia de Puerto Rico, la totalidad de establecimientos presenta un buen estado de conservación, independientemente del tipo de explotación turística (hotelero u extrahotelero). Asimismo, los complejos presentan un elevado nivel de cumplimiento de las pautas del decreto, existiendo tan solo dos establecimientos que cumplen menos de cuatro estándares, Las Villas de Amadores y el Terraza Amadores sin que esto suponga un descenso en la calidad de la oferta alojativa del sector.

Playa del Cura. En Playa del Cura se produce una considerable entre los establecimientos que se desarrollan a ambos lados de la carretera general. Mientras que los más cercanos a la costa, el Curamarina II y el Hotel Riviera muestran un buen estado de conservación y unas instalaciones más adaptadas a los requerimientos de cumplimiento de estándares, los que se disponen en la ladera, más alejados del frente

litoral, aun presentando un buen estado de conservación, se encuentran algo desfasados en cuanto a los servicios que pueden ofrecer.

Puerto de Mogán. La pieza del valle cuenta con edificaciones de antigüedades inferiores a 15 años, en el caso de la pieza del puerto las edificaciones cuentan con antigüedades de más de 20 años. De todo ello, se deduce que esta pieza con se encuentra en un grado de obsolescencia de la planta alojativa, salvo en los establecimientos que se encuentran en la pieza del puerto.

4.3.1 Infraestructuras básicas

Algunas de las urbanizaciones que se encuentran dentro del ámbito de estudio presentan unas infraestructuras obsoletas y desfasada, como es el caso de Puerto Rico cuyas redes tienen más de 40 años. Además, existen núcleos que carecen de redes como la red de pluviales y de saneamiento.

Por otro lado, el nivel de iluminación del viario es deficiente en un alto porcentaje de las calles, problema que se produce sobre todo en vías secundarias. Mientras, en las vías principales y en aquellas que presentan un mayor número de comercios el nivel de iluminación es bueno.

Finalmente, destacar la desorganización y el bajo grado de contenerización de los puntos de recogida de residuos urbanos, siendo esta muy dispersa y careciendo muchos puntos de recogida de contenedores de recogida selectiva de residuos reciclables.

En relación con el núcleo de Playa de Mogán, cuenta con redes y servicios con antigüedades, estado de conservación y problemáticas muy variadas. Las redes en general funcionan a pleno servicio, sin embargo se deberán aunar esfuerzos para constituir una red separativa.

El PMM en redacción considera que se pueden mejorar y superar las inferioridades del servicio y del diseño, superando las capacidades y sintonizándolas con la actividad actual o prevista de sus redes.

5. PIEZAS TERRITORIALES TURÍSTICAS CONSOLIDADAS A REHABILITAR

Las Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas que por sus características requieren ser objeto de actuaciones de rehabilitación o renovación se definen como Piezas Turísticas a Rehabilitar, clasificándose en:

a. Piezas Turísticas saturadas.

b. Piezas Turísticas en declive.

c. Piezas Turísticas insuficientemente dotadas.

Piezas territoriales turísticas consolidadas saturadas

La densidad bruta para considerar la pieza saturada se eleva de 120 a 200 plazas/ha. En todo caso, la adopción por el planeamiento de un límite superior al de 120 plazas/ha previsto en el PIO-GC requerirá informe favorable del órgano de seguimiento e interpretación del mismo. Este órgano podrá autorizarlo atendiendo a que del análisis de la pieza se concluya que en ese concreto caso la densidad no supone una degradación de la pieza.

A continuación se recoge una tabla con la capacidad de cada pieza, y la densidad resultante, que en ningún caso alcanza las 200 pl/ha para su consideración de pieza saturada, salvo la pieza de Puerto de Mogán, que al recoger sólo la superficie de los terrenos fuera de la zona del puerto y las plazas en dicho ámbito, la superficie supera los 200pl/ha. En el resto de las piezas, salvo en la pieza de Playa del Cura que asciende a 134pl/ha, no alcanzan la densidad de 120 pl/ha.

	Sup. Has.	Población/Plazas actual	Capacidad prevista	Saturación
PTTC-1. M: Balito-Patalavaca	**59,43**(1)	**6.837**	**6.989**	**117**
PTTC-2.M: Amadores- Puerto Rico	**297,08**(1)	**26.426**	**28.036**	**94**
PTTC-3.M: Playa del Cura	**31,65**	**3.278**	**4.252**	**134**
PTTC-4.M: Urbanización Playa de Mogán	**38,07**	**2.616** (4)	**3.875**	**102**
PTTC-5.M: Puerto de Mogán	**1,90**(3)	**511**(2)	**511**	**268,94**

(1) Superficie de la pieza modificada por el PMM de Costa de Mogán
(2) Plazas Patronato fuera de la zona portuaria
(3) Superficie de los terrenos ganados al mar, fuera de la zona portuaria.
(2) Plazas turísticas autorizadas, a estas habría que sumarles las 38 plazas en establecimientos con categorías provisionales y las 2 plazas de vivienda vacacional, dando un total de 2.656.

Piezas territoriales turísticas en declive

Entendida como las piezas territoriales turísticas consolidadas que presentan falta de calidad o deterioro del espacio urbano, o su oferta turística alojativa.

Se consideran piezas en declive las piezas con establecimientos con antigüedades de más de 15 años con escaso grado de renovación, así como las que presentan falta de calidad de establecimientos turísticos, con categorías bajas, y además aquellas piezas

que requieren ser rehabilitadas por presentar falta de calidad o deterioro en el espacio turístico.

Como se ha analizado, casi la totalidad o parte de las piezas turísticas analizadas requieren ser rehabilitadas por presentar falta de calidad o deterioro del espacio urbano, o su oferta turística alojativa o complementaria se encuentre en declive o en riesgo de entrar en declive.

Piezas territoriales turísticas consolidadas insuficientemente dotadas en relación con su capacidad alojativa y/o residencial.

Del análisis realizado en relación a los estándares de densidad, de equipamiento y de servicios e infraestructuras y servicios, las piezas turísticas insuficientemente dotadas son Playa del Cura, Puerto Rico, y Balito-Patalavaca. Dos de estas piezas están incluidas en el ámbito del PMM de Costa de Mogán.

El instrumento que establezca la ordenación pormenorizada para la pieza de Playa del Cura, deberá tener en cuenta en las estrategias de ordenación, la recualificación del espacio urbano, y los incentivos necesarios para la renovación y modernización turística.

Resultado del análisis

El resultado de este análisis concluye con la propuesta de las siguientes piezas turísticas a rehabilitar:

	Saturación >200pl/ha		
PTTC-1. M: Balito-Patalavaca	NO	declive	infradotada
PTTC-2.M: Amadores- Puerto Rico	NO	declive	infradotada
PTTC-3.M: Playa del Cura	NO	declive	infradotada
PTTC-4.M: Urbanización Playa de Mogán	NO	*	*
PTTC-5.M: Puerto de Mogán	NO	*	*

* En el caso de las piezas turísticas de Playa de Mogán, si bien no pueden considerarse en declive porque no presentan una antigüedad severa y ni escaso nivel de conservación de sus edificaciones, tampoco presenta un bajo nivel de categoría de los establecimientos ni un deterioro del espacio urbano, y tampoco se puede considerar que se encuentren infradotadas, el PMM de Playa de Mogán actualmente en redacción ha identificado una problemática relacionada con la calidad de los espacios urbanos, con el equipamiento turístico complementario y con la movilidad del núcleo, considerando por tanto que el PGOs en su escala estructural deberá establecer criterios dirigidos a la renovación y modernización turística desde parámetros de sostenibilidad e igualdad de género.

Por otro lado, destacar que el anexo de las directrices de ordenación turística establece que “Se considerarán áreas de rehabilitación urbana, a efectos tanto de la ordenación

insular y general, como de la declaración de áreas a rehabilitar y de la formulación de programas de desarrollo de actuaciones ejemplares de rehabilitación, al menos dentro del ámbito de los siguientes núcleos: Puerto del Carmen, en Lanzarote; Corralejo y Morro Jable, en Fuerteventura; San Agustín y Playa del Inglés, en Gran Canaria; y Puerto de la Cruz y Los Cristianos, en Tenerife." La disposición adicional tercera de la ley 2/2013 modifica este anexo incorporando la siguiente redacción:

«Se considerarán áreas de renovación urbana, a efectos tanto de la ordenación insular y general como de la declaración de áreas a renovar y de la formulación de programas de desarrollo de actuaciones ejemplares de rehabilitación, al menos dentro del ámbito de los siguientes núcleos: Puerto del Carmen y Costa Teguise, en Lanzarote; Corralejo, Caleta de Fuste, Costa Calma y Morro Jable, en Fuerteventura; Bahía Feliz, San Agustín, Las Burras, Playa del Inglés, Maspalomas, **Puerto de Mogán y Puerto Rico** en Gran Canaria; y Puerto de la Cruz, Los Cristianos, Playa de Las Américas, Playa Paraíso, Costa del Silencio, Callao Salvaje y Varadero-Playa La Arena, en Tenerife, Puerto Naos y Los Cancajos en La Palma, y Valle Gran Rey en La Gomera; así como otros núcleos que se señalen específicamente y a estos efectos como áreas de renovación urbana en el correspondiente planeamiento territorial. La delimitación de dichos enclaves en declive serán los definidos por la zonificación turística del planeamiento insular».

Por tanto, ya la ley considera que los núcleos de Puerto de Mogán y Puerto Rico tengan la consideración de áreas de renovación urbana, y por tanto requieren ser objeto de actuaciones de rehabilitación o renovación.

6. ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DEL USO TURÍSTICO Y RESIDENCIAL

Del diagnóstico realizado en el PMM de Costa de Mogán se puede extraer que el proceso de residencialización va relacionado con las zonas de mayor antigüedad, que es donde se han producido mayor número de bajas de establecimientos, destacando en los núcleos de Playa del Cura y Puerto Rico.

Se ha estudiado la incidencia del uso turístico y residencial en las mismas, con el objeto de llevar a cabo su caracterización bajo los criterios definidos en el artículo 12.2 del PTEOTI.

"2. En función de la proporción de uso residencial y turístico existentes Las Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas pueden ser:

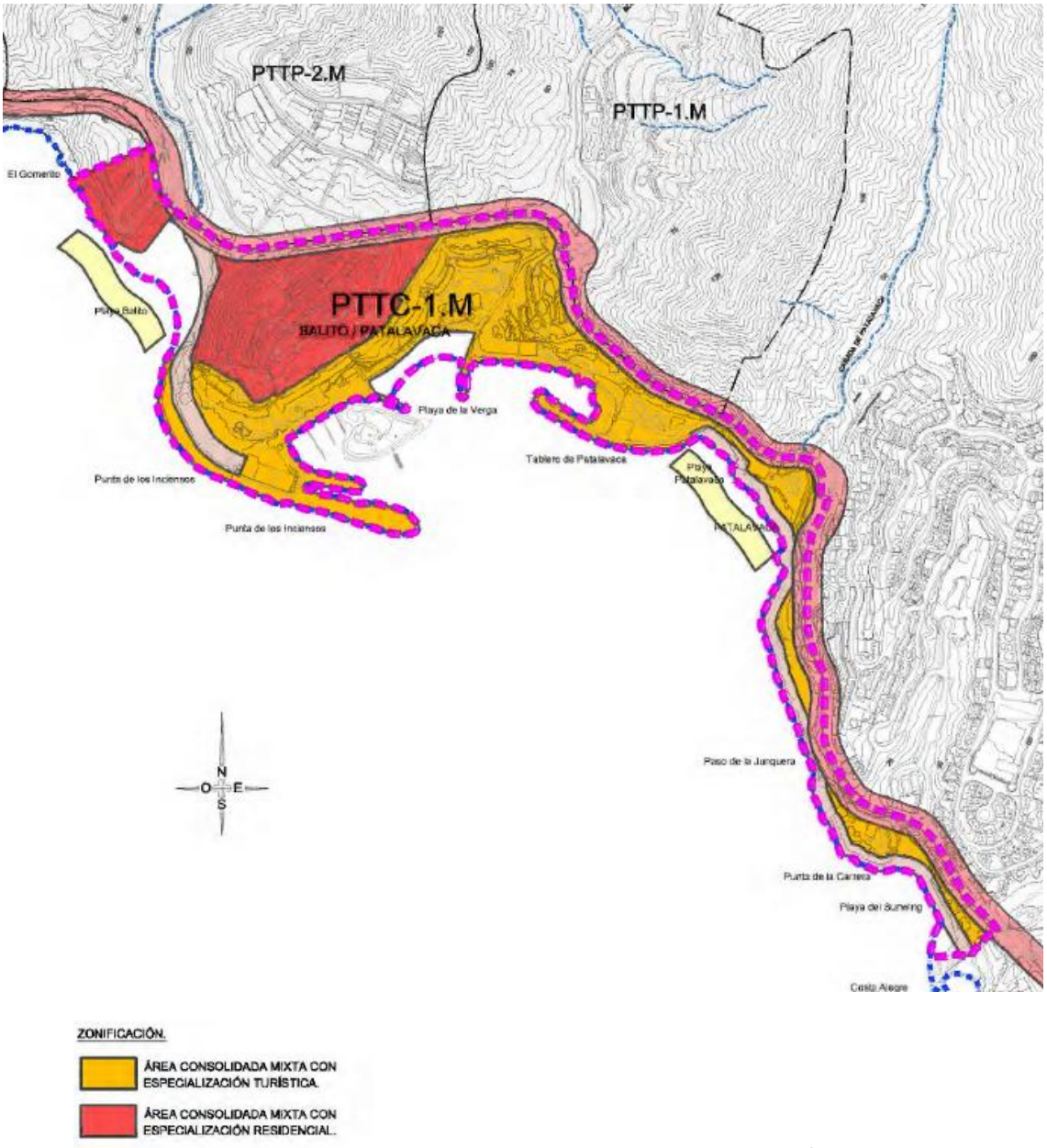
a. Piezas Turísticas Consolidadas de uso exclusivamente turístico cuyo porcentaje de uso turístico representa el 100% de la edificabilidad o de la superficie.

b. Piezas Turísticas Consolidadas de uso mixto con presencia residencial residual cuyo porcentaje de uso turístico supone más del 85% de la edificabilidad o de la superficie.

c. Piezas Turísticas Consolidadas de uso mixto con alta presencia residencial cuyo porcentaje de uso turístico está entre el 30% y el 85% de la edificabilidad o de la superficie."

6.1 PTTC-1. M: BALITO-PATALAVACA.

Se trata de un pieza territorial turística consolidada según el PTEOTI, una PTTC mixta a especializar por el planeamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones de ordenación del PTEOTI, tal y como se puede observar en la imagen.



Fuente: Ficha del anexo de piezas territoriales turísticas del PTEOTI

Con fecha 22 de mayo de 2015, se aprueba el "*Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Costa de Mogán",* que además de encontrarse adaptado al PTEOTI, cumple con el requerimiento legal de la especialización turística en la pieza territorial objeto de este análisis. En este sentido, en el artículo 17 de su texto normativo se establece lo siguiente:

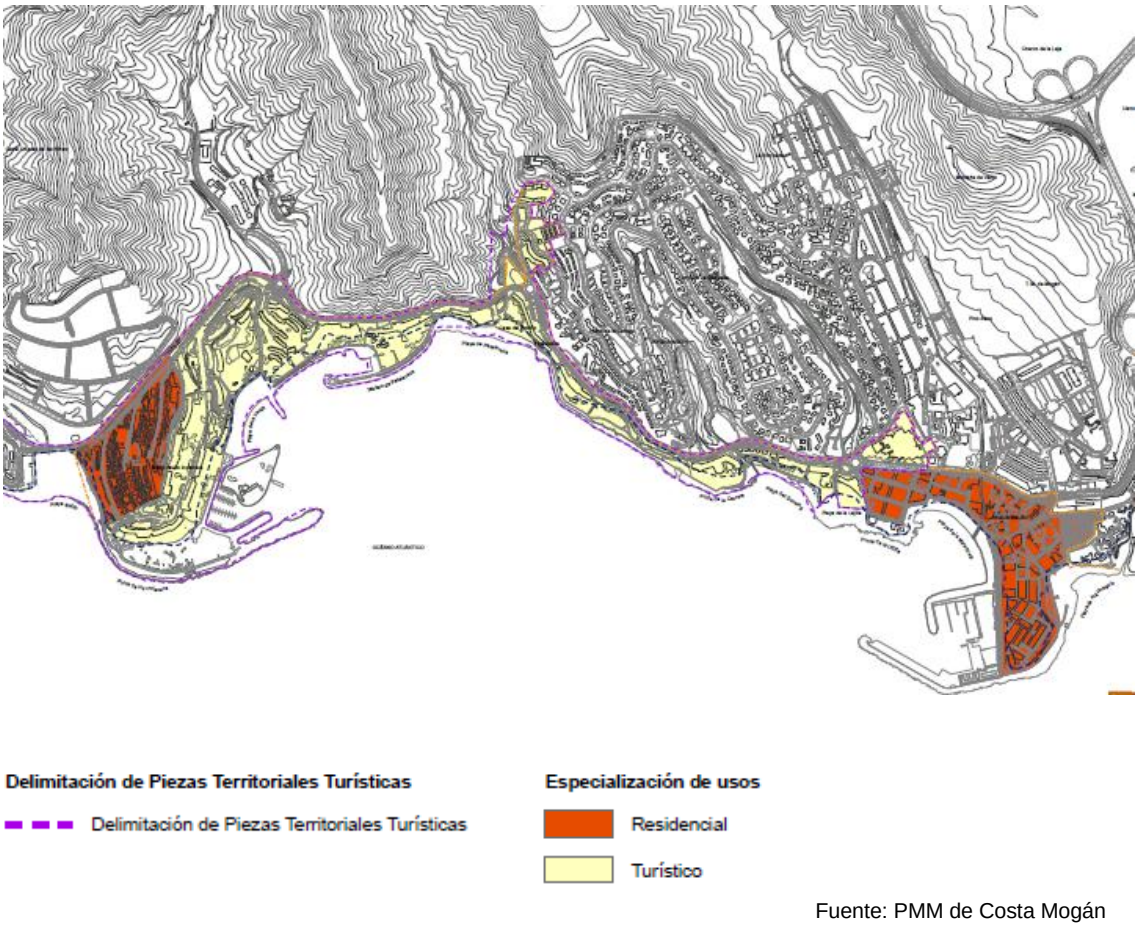
"Artículo 17: determinaciones relativas a la especialización de usos.

a) de conformidad con el artículo 25 de la Ley 2/2013, de 9 de mayo, el presente Plan establece la especialización al uso turístico de determinadas áreas de conformidad

con el Plano O.05 de este plan, cuya justificación viene determinada en la Memoria de este Plan (Tomo 1).”

En las siguientes imágenes se observa en los planos citados en el artículo 17, los O.05, donde se representa la especialización, tanto en el marco de la pieza territorial turística delimitada por el PTEOTI, como por la propuesta en el PMM:

Fuente: PMM de Costa Mogán



Fuente: PMM de Costa Mogán

Teniendo en cuenta que la PTTC-1. M: Balito-Patalavaca se encuentra, en parte, en el ámbito de un plan urbanístico en vigor, el PMM de Costa Mogán, adaptado al PTEOTI, se remite tanto el análisis de la incidencia del uso turístico y residencial, como su especialización al uso turístico a lo establecido en dicho instrumento.

La caracterización de la pieza resulta claramente el de Pieza Turística Consolidada de uso mixto con alta presencia residencial, y es por lo que dicho PMM realiza una especialización donde define áreas de especialización residencial y áreas de especialización turística.

La estrategia que sigue el PMM es la de evitar la convivencia de usos turísticos y residenciales en el mismo recinto.

Especializando como uso turístico todas aquellos ámbitos que fueron concebidos y edificados con tipología propia de este uso, con el fin de reactivar la actividad económica y aumentar la cualificación de la oferta de alojamiento.

Se respeta el uso residencial aquellos ámbitos que fueron concebidos con este uso, y que en la actualidad continúan manteniéndolo

Se encauza al uso turístico las parcelas turísticas residencializadas que se encuentran en ámbitos mayoritariamente turísticos.

En todos los casos las parcelas turísticas residencializadas se encuentran en manzanas en las que ya existe uso turístico y donde originalmente el uso turístico era exclusivo en el área

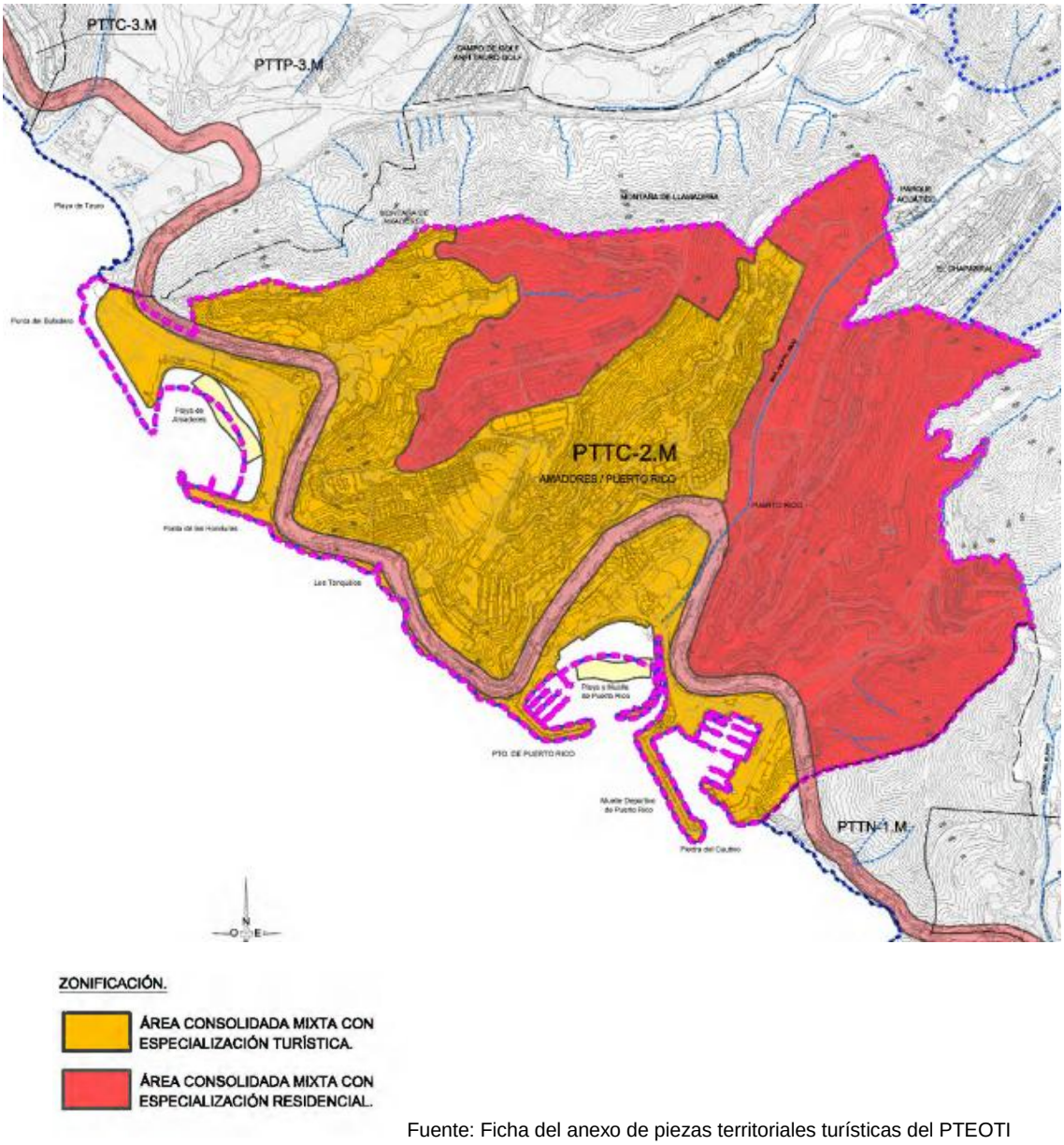
La pieza de Los Caideros se especializa hacia el uso residencial, y se contempla también el uso residencial del núcleo urbano de Arguineguín, que pese a no estar en una pieza turística, se encuentra dentro del Ámbito. Planteando para el resto de la pieza turística el uso turístico

Respecto al ámbito de Balito este se sitúa en un suelo urbanizable no ordenado turístico de Calas, por lo que el uso de esta pieza será en su totalidad turística.

.

6.2 PTTC-2.M: AMADORES- PUERTO RICO.

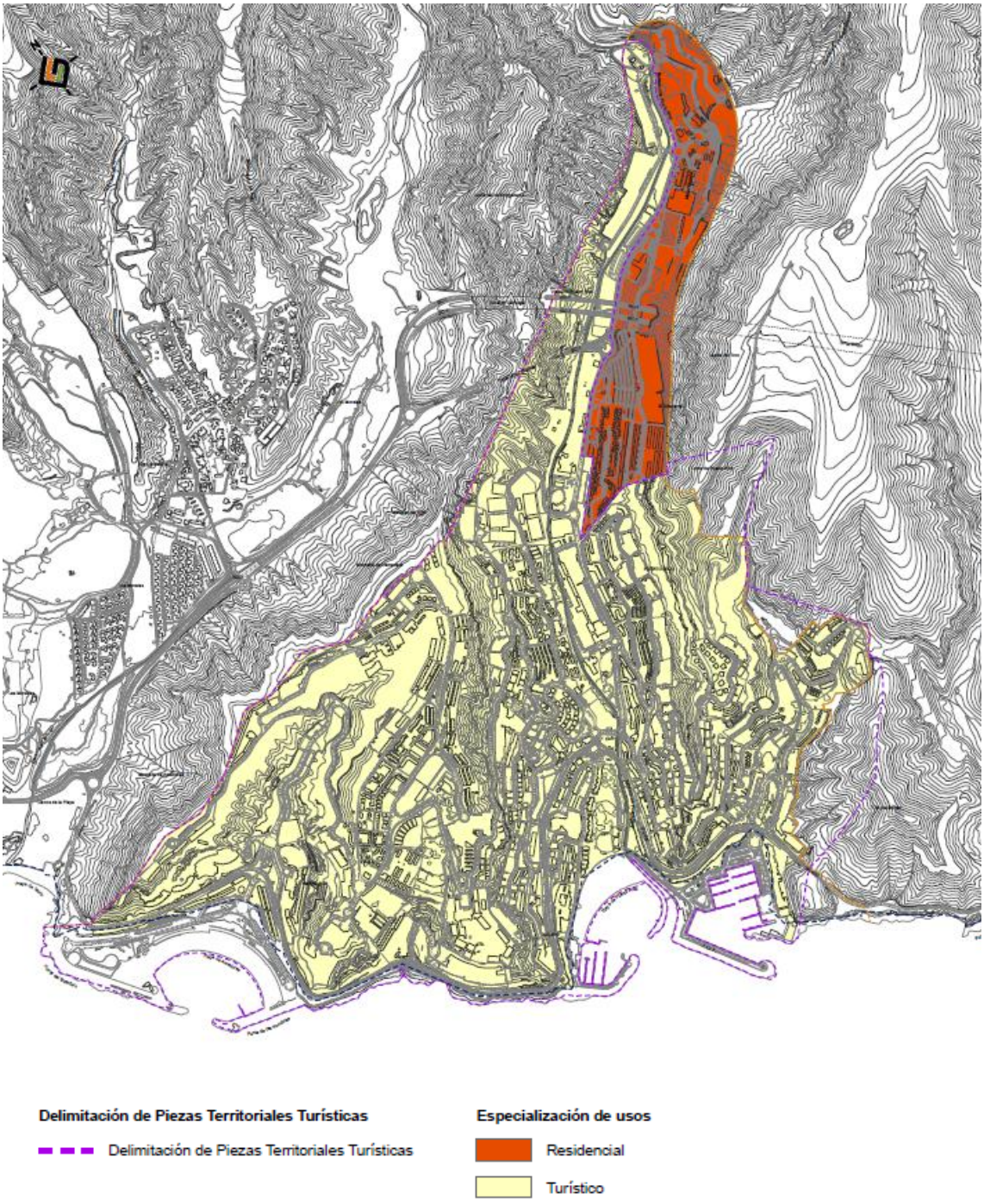
El PTEOTI establece que se trata de un pieza territorial turística consolidada mixta a especializar por el planeamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones de ordenación del PTEOTI, tal y como se puede observar en la imagen.



Fuente: Ficha del anexo de piezas territoriales turísticas del PTEOTI

Al igual que en el caso PTTC-1. M: Balito-Patalavaca, esta PTTC se encuentra en el ámbito de ordenación del "Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Costa de Mogán", aprobado con fecha 22 de mayo de 2015, que se encuentra adaptado al PTEOTI. Asimismo, como en el caso anterior, el citado PMM cumple con el requerimiento legal de la especialización turística tal y como se establece en su normativa, *"Artículo 17: determinaciones relativas a la especialización de usos."*.

En las siguientes imágenes se observan los ya citados planos O.05, donde se representa la especialización, tanto en el marco de la pieza territorial turística delimitada por el PTEOTI, como por la propuesta en el PMM:



Fuente: PMM de Costa Mogán

Teniendo en cuenta que la PTTC-2.M: Amadores- Puerto Rico se encuentra en el ámbito de un plan urbanístico en vigor, PMM de Costa Mogán, adaptado al PTEOTI, se remite tanto el análisis de la incidencia del uso turístico y residencia, como su especialización al uso turístico a lo establecido en dicho instrumento.

La caracterización de la pieza resulta claramente el de Pieza Turística Consolidada de uso mixto con alta presencia residencial, y es por lo que dicho PMM realiza una especialización donde define áreas de especialización residencial y áreas de especialización turística.

La estrategia que sigue el PMM es la de evitar la convivencia de usos turísticos y residenciales en el mismo recinto.

Especializando como uso turístico todas aquellos ámbitos que fueron concebidos y edificados con tipología propia de este uso, con el fin de reactivar la actividad económica y aumentar la cualificación de la oferta de alojamiento.

Se respeta el uso residencial aquellos ámbitos que fueron concebidos con este uso, y que en la actualidad continúan manteniéndolo**.**

Se encauza al uso turístico las parcelas turísticas residencializadas que se encuentran en ámbitos mayoritariamente turísticos.

Se encauza al uso turístico exclusivo el área denominada como consolidada mixta con especialización residencial que recoge el PTEOTI para la pieza territorial turística de Amadores/Puerto Rico.

Consta, información de las licencias de las parcelas que partiendo de un uso turístico/residencial han optado por solicitar la licencia con el uso residencial. Según los datos aportados por el ayuntamiento, contamos con 11 licencias presumiblemente residenciales localizadas de forma dispersa sin constituir un área específica. Frente a la totalidad del ámbito supone una cuantía minoritaria que no compromete la especialización turística.

Se busca la colmatación de las parcelas sin edificar con uso turístico en aquellas manzanas que se encuentren dentro del ámbito de actuación y que se correspondan con las áreas de especialización de uso turístico.

En todos los casos las parcelas turísticas residencializadas se encuentran en manzanas en las que ya existe uso turístico y donde originalmente el uso turístico era exclusivo en el área

Con todo esto, el modelo de Costa de Mogán queda de la siguiente manera:

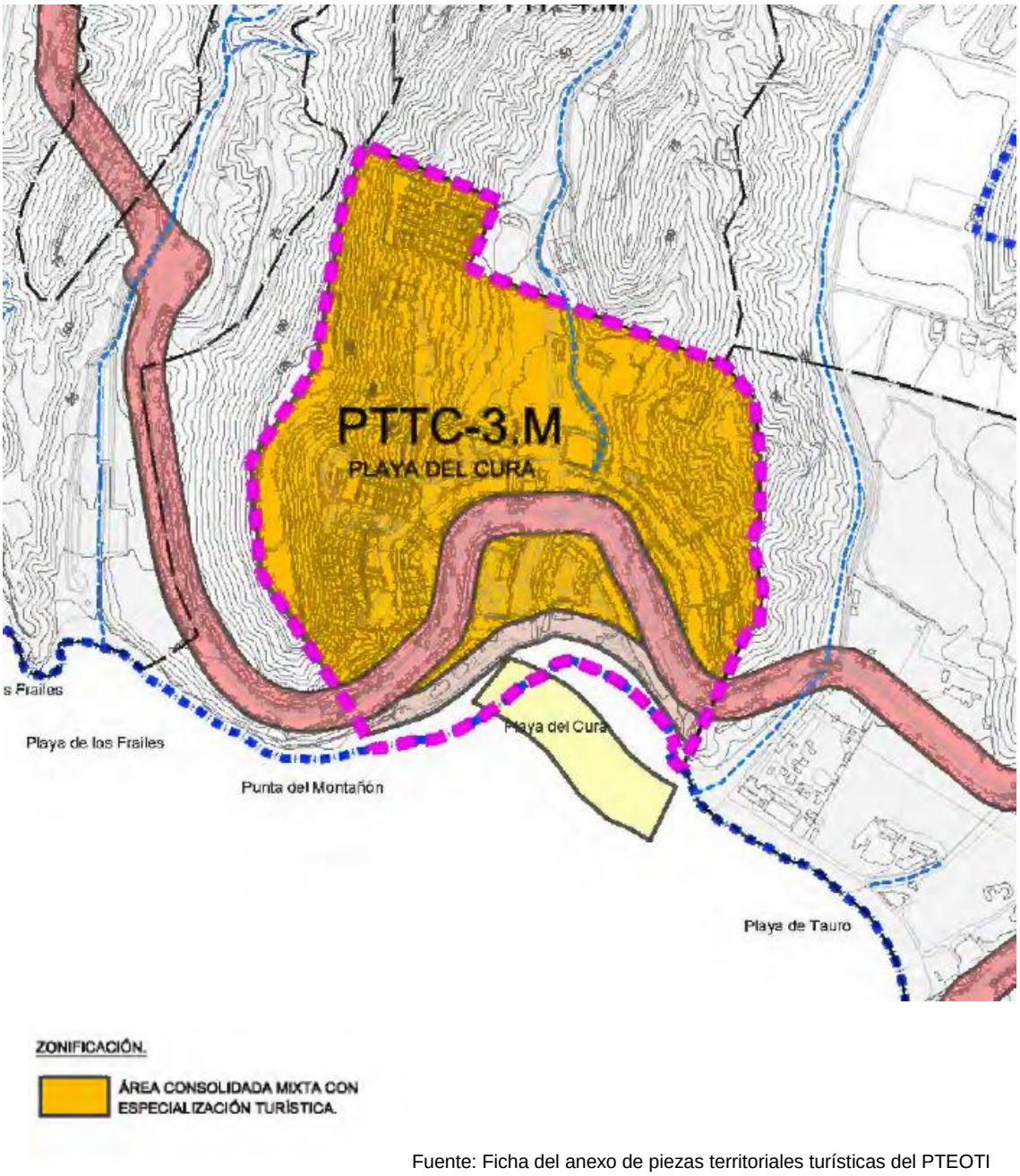
Puerto Rico, Amadores y Patalavaca se especializan al uso turístico.

Se incorpora la ladera suroeste de Cortadores a la pieza territorial turística de Puerto Rico y se especializa el uso al turístico para el que fue concebido, ya que incluye usos complementarios y al servicio del uso turístico. Además con ello se da continuidad a la pieza turística y se enmarca el acceso desde la GC-1 a la pieza territorial turística.

La ladera sureste de Cortadores se especializa al uso residencial en consonancia con el uso principal al que estaba destinado en origen.

6.3 PTTC-3.M: PLAYA DEL CURA.

Según lo establecido en el PTEOTI, se trata de una pieza territorial turística consolidada a especializar por el planeamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones de ordenación de dicho PTEOTI, según las cuales su especialización es turística, tal y como se observa en ficha siguiente:



Fuente: Ficha del anexo de piezas territoriales turísticas del PTEOTI

Esta PTTC no se encuentra incluida en un instrumento de ordenación urbanística adaptado al PTEOTI por lo que habrá de cumplir con lo estipulado en el *"Artículo 12.- Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas (PTTC).",* al objeto de determinar el tipo de pieza de acuerdo con la proporción de usos turístico-residencial:

> *"1. En función de la proporción de uso residencial y turístico existentes Las Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas pueden ser:*

a. Piezas Turísticas Consolidadas de uso exclusivamente turístico cuyo porcentaje de uso turístico representa el 100% de la edificabilidad o de la superficie.

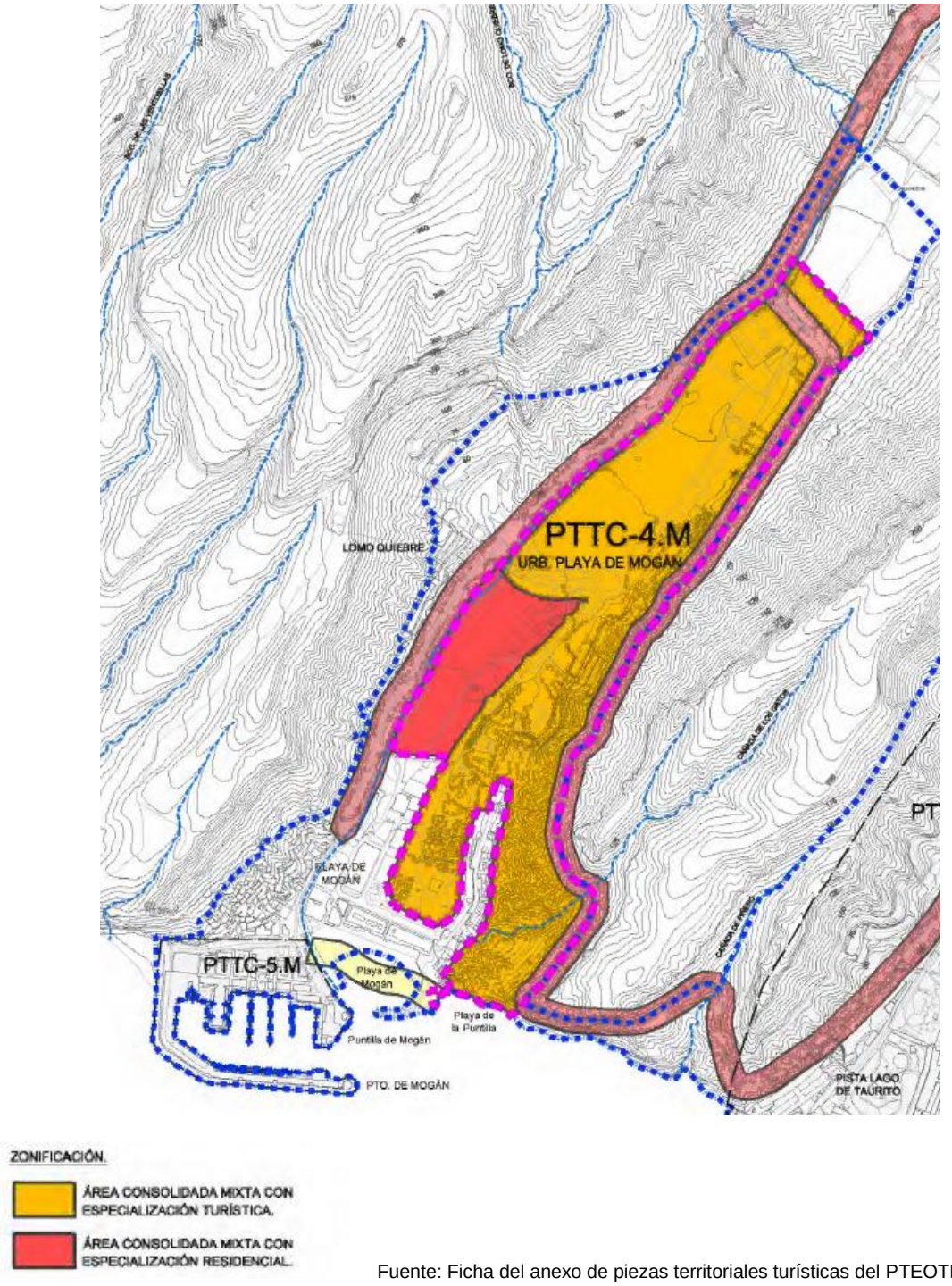
b. Piezas Turísticas Consolidadas de uso mixto con presencia residencial residual cuyo porcentaje de uso turístico supone más del 85% de la edificabilidad o de la superficie.

c. Piezas Turísticas Consolidadas de uso mixto con alta presencia residencial cuyo porcentaje de uso turístico está entre el 30% y el 85% de la edificabilidad o de la superficie."

Es por ello, que el presente PGOS deberá realizar el análisis de la incidencia del uso turístico y residencial para esta pieza, de cara a su caracterización y determinaciones de ordenación. Este análisis se produce en el apartado 7.1 de este anexo.

6.4 PTTC-4.M: URBANIZACIÓN PLAYA DE MOGÁN.

Se trata de un pieza territorial turística consolidada mixta a especializar por el planeamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones de ordenación del PTEOTI, tal y como se puede observar en la imagen.



Fuente: Ficha del anexo de piezas territoriales turísticas del PTEOTI

El “Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Playa de Mogán” (PMM) aprobado mediante el DECRETO 4/2014, de 23 de enero, ordenaba pormenorizadamente el ámbito de los polígonos 10, 11 y 12 de Playa de Mogán, adaptándose con su ordenación a lo especificado en el PTEOTI, y cumpliendo con el requerimiento legal de la especialización turística en la pieza territorial objeto de este

análisis. En concreto el PMM especializó la totalidad de los polígonos 10, 11 y 12 con uso global Turístico, por cuanto que todas las parcelas que estaban incluidas en la pieza territorial, contaban con uso turístico. No obstante este PMM ha sido recientemente anulado por la Sentencia nº 396/2020, de 13 mayo de 2020, del Tribunal Supremo, por lo que sus determinaciones no pueden ser tenidas en consideración en este PGOs de Mogán.

Por otro lado, tal como se ha especificado en la memoria de ordenación de este PGOs de Mogán, los polígonos 10, 11 y 12 del suelo apto para urbanizar de las NNSS de Mogán, fueron ordenados por el Plan Parcial y su modificado, aprobados definitivamente por la CUMAC el 27 de noviembre de 1990 y el 30 de junio de 1998 respectivamente. La modificación del Plan Parcial surge ante la necesidad de ajustar su ordenación a las determinaciones del entonces PIOGC de 1995 y a la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias. Posteriormente se aprobaron el proyecto de urbanización (27 de noviembre de 1992) y el proyecto de compensación (24 de febrero de 1995) y su modificado (13 de febrero de 1998).

El citado plan parcial, al igual que ocurrió con otros planes parciales que desarrollaron la ordenación de polígonos de suelo apto para urbanizar de las NNSS, se aprobó con anterioridad a que la normativa de las NNSS fuera publicada en el BOP y por tanto adquiriera la vigencia y eficacia necesaria para viabilizar, con todas las garantías legales, el desarrollo del planeamiento urbanístico propuesto por las NNSS. Así pues, hay que entender que el plan parcial que ordena pormenorizadamente los polígonos 10, 11 y 12 de Playa de Mogán está viciado de nulidad y, por tanto, no puede considerarse válido ni eficaz este instrumento de planeamiento de desarrollo. Sin embargo, los actos de ejecución que se han llevado a cabo en estos polígonos (proyecto de urbanización y proyecto de compensación y su modificado), al ser actos administrativos, han adquirido firmeza por el transcurso del tiempo pasado, no siendo aconsejable además su revisión, si se acude al principio de seguridad jurídica.

Por ello este PGOs de Mogán, ante la ausencia de una ordenación válida y eficaz, remite la ordenación pormenorizada de estos polígonos 10, 11 y 12, a un nuevo plan parcial y establece unas determinaciones de ordenación estructural, que permitan la implantación de una ordenación pormenorizada acorde al proyecto de urbanización y al modificado del proyecto de compensación, que en su día fueron aprobados y al que todavía están vinculados.

Así mismo es objeto de este PGOs de Mogán analizar la incidencia del uso turístico y residencial existente en los polígonos 10, 11 y 12 a los efectos de determinar la especialización de uso a la que debe someterse.

En este sentido, esta PTTC no se encuentra incluida por tanto en un instrumento de ordenación urbanística adaptado al PTEOTI por lo que habrá de cumplirse con lo estipulado en el *"Artículo 12.- Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas (PTTC).",* al objeto de que el PGOs determine el tipo de pieza de acuerdo con la proporción de usos turístico-residencial que posee y posteriormente establezca la especialización de uso a la que debe tender esta Pieza turística en aplicación al citado artículo 12:

> *"1. En función de la proporción de uso residencial y turístico existentes Las Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas pueden ser:*

a. Piezas Turísticas Consolidadas de uso exclusivamente turístico cuyo porcentaje de uso turístico representa el 100% de la edificabilidad o de la superficie.

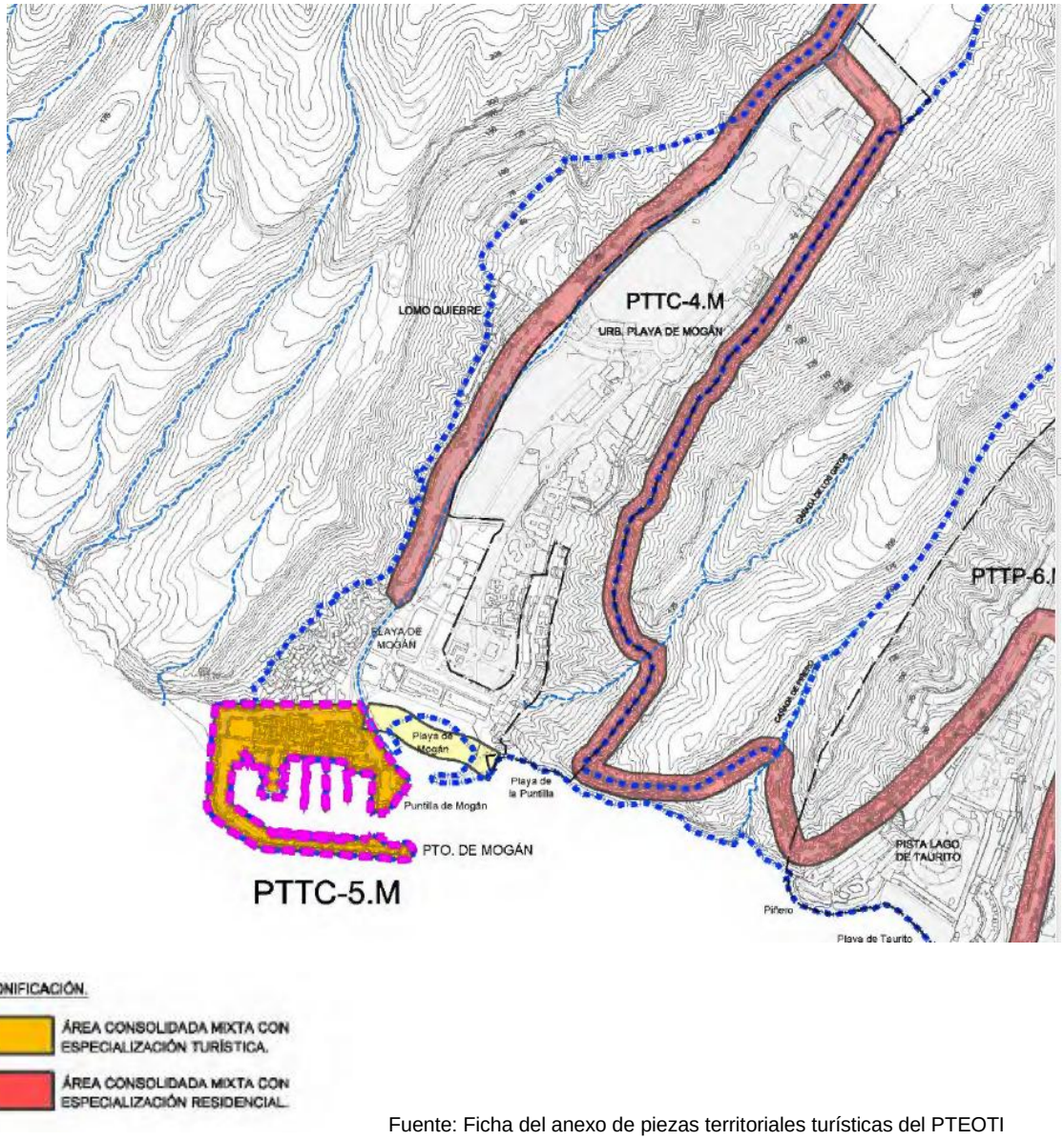
b. Piezas Turísticas Consolidadas de uso mixto con presencia residencial residual cuyo porcentaje de uso turístico supone más del 85% de la edificabilidad o de la superficie.

c. Piezas Turísticas Consolidadas de uso mixto con alta presencia residencial cuyo porcentaje de uso turístico está entre el 30% y el 85% de la edificabilidad o de la superficie."

Es por ello, que el presente PGOS deberá realizar el análisis de la incidencia del uso turístico y residencial para esta pieza, de cara a su caracterización y determinaciones de ordenación. Este análisis se desarrolla de manera más pormenorizada en el punto 7.2 de este anexo.

6.5 PTTC-5.M: PUERTO DE MOGÁN

Se trata de un pieza territorial turística consolidada mixta a especializar por el planeamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones de ordenación del PTEOTI, tal y como se puede observar en la imagen.

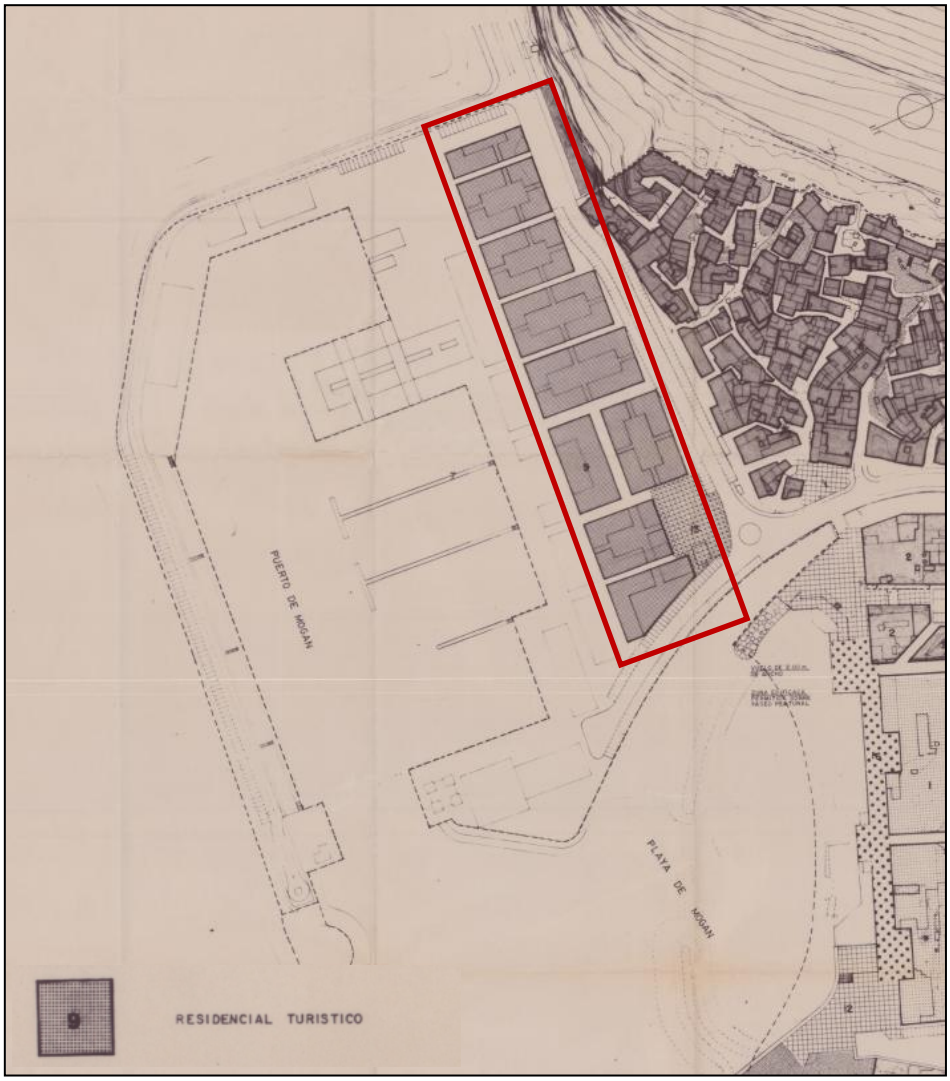


Fuente: Ficha del anexo de piezas territoriales turísticas del PTEOTI

Las NNSS de Mogán establece en sus planos de ordenación pormenorizada (Plano nº 25.3 Playa de Mogán Ordenanzas zona izquierda) las ordenanzas y los usos a desarrollar de los terrenos ganados al mar otorgados en propiedad (siendo estos los que quedan fuera del SG del Puerto de Mogán), en base a la Autorización del Consejo de Ministros de 27 de febrero de 1981 (C-201-Las Palmas), concedida al Ayuntamiento de Mogán, para "la construcción y explotación de un Puerto Deportivo Base o de Invernada, con una dársena pesquera, encauzamiento de la "Rambla de Mogán" y espigones para obtener una playa artificial en la Playa de Mogán, término municipal de Mogán, con adquisición de propiedad de terrenos ganados al mar con las obras del puerto."

Las normas urbanísticas de las NNSS le asignan a esta zona del Puerto de Mogán la Ordenanza IX, cuyo uso asignado es el Residencial y como permitido el Hotelero-Turístico.

En la siguiente imagen se pueden observar los usos pormenorizados asignados a las parcelas incluidas en la PTTC y fuera del dominio público portuario de acuerdo con el plano nº 25.3 Playa de Mogán. Ordenanzas zona izquierda propuesta por las NNSS.



Fuente: Extracto del Plano nº 25.3 Playa de Mogán. Ordenanzas zona izquierda. De las NNSS
En Rojo se señalan los terrenos ganados al mar en propiedad cuya Ordenanza asignada es la IX.

No obstante a día de hoy la totalidad de esta pieza turística está, según el deslinde que le es de aplicación, en Dominio Público Marítimo Terrestre. En este sentido la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas establece en su Disposición Transitoria Segunda que:

> *"2. Los terrenos ganados o a ganar en propiedad al mar y los desecados en su ribera, en virtud de cláusula concesional establecida con anterioridad a la promulgación de esta Ley, serán mantenidos en tal situación jurídica, si bien sus playas y zona marítimo-terrestre continuarán siendo de dominio público en todo caso.*
>
> *Los terrenos ganados al mar y los desecados en su ribera sin título administrativo suficiente continuarán siendo de dominio público."*

En relación a lo anterior, actualmente se encuentra en tramitación el 2º PMM de Playa de Mogán y consta, en el expediente administrativo, informe remitido por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, del Ministerio para la Transición Ecológica, de fecha 6/6/2019, en la que respecto a esta pieza se expone lo siguiente:

2. En todo caso, en relación a los usos que se observan en las diferentes alternativas planteadas, y dado que no es posible hacer un estudio pormenorizado de la afección de la normativa de Costas sobre las mismas por no existir una línea probable de deslinde, se realizan una serie de consideraciones generales, que el documento que resulte de la tramitación ambiental deberá respetar y recoger en materia de Costas:

2.1. En relación a los terrenos de DPMT:

A) Se encuentran ocupados en su mayor parte por las instalaciones y urbanización del Puerto de Mogán. Sobre el mismo, cabe realizar una serie de consideraciones:

- Por acuerdo de Consejo de Ministros de 27 de febrero de 1981 se autorizó al Ayuntamiento de Mogán a construir un puerto deportivo de invernada con una dársena pesquera, junto con unos espigones para obtener una playa artificial.
- El 7 de febrero de 1983, se formalizó el Acta y Plano de Replanteo.
- Por OOMM de 16 de mayo de 1983, 16 de noviembre de 1983, 23 de mayo de 1984 y 30 de mayo de 1985 se dio conformidad a varias modificaciones en el puerto.
- El 15 de octubre de 1985 se formalizó acta y plano de reconocimiento final, reflejando las siguientes superficies:
  - Zona de servicio del puerto deportivo (con 5.745 m² de 10 edificaciones, 100,5 m² de edificaciones auxiliares y 1.677 m² de jardines) - 24.500 m²
  - Terrenos ganados al mar otorgados en propiedad - 13.085 m².
  - En zona marítimo-terrestre (sobrantes) – 6.600 m².

    Total superficie en tierra – 44.185 m²

    Total superficie de agua abrigada – 36.560 m².

    TOTAL – 80.745 m².
- Por RD 2250/1985, de 23 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de puertos, fueron transferidas al Gobierno de Canarias las instalaciones portuarias del puerto de Mogán, debiéndose formalizar en acta y plano.
- Con fecha 4 de diciembre de 1986 fue entregado al Gobierno de Canarias el expediente de referencia y los proyectos respectivos.
- El 15 de junio de 2015, esta Dirección General solicitó la formalización del Acta y Plano de traspaso de la funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma, requiriéndole a la Dirección General de Puertos del Gobierno de Canarias borrador-propuesta del acta y plano, incluyendo:
  - Hitos y línea del deslinde.
  - Límites de servidumbre de tránsito y de protección.
  - Coordenadas y superficies exactas de la zona trasferida, distribución de volúmenes existentes y usos autorizados (incluyendo aparcamientos).
  - Hacer coincidir el límite interior de la zona portuaria con el deslinde, para una correcta unidad de gestión del dominio público.
- Actualmente, sigue sin cumplirse dicho requerimiento. Además, se adjunta un *plano I-02-10 de la Planta de Ordenación del Puerto de Mogán*, aprobado por O.M. de 13 de mayo de 1983, que no refleja la realidad actual del puerto en cuanto a usos y aprovechamientos.

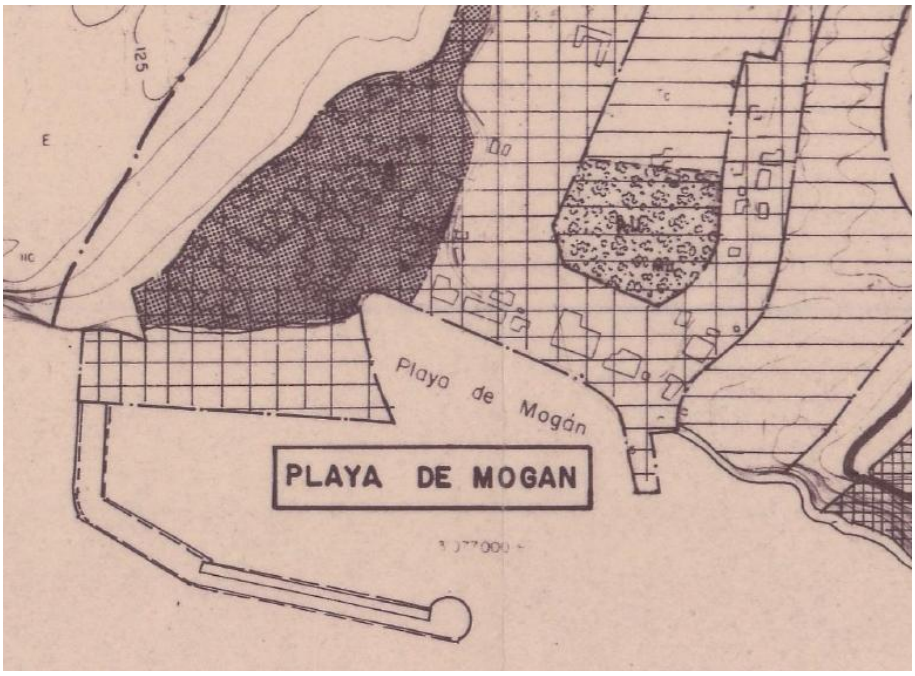
Por ello, para poder informar el presente Plan de Modernización, se requiere previa formalización de Acta y Plano de traspaso establecido en el RD 2250/1985.

Además, al tratarse de un puerto transferido, los usos permitidos en la zona de servicio portuaria de los bienes de DPMT deberán respetar lo regulado en el art. 105 del Reglamento General de Costas, encontrándose expresamente prohibidas las edificaciones destinadas a residencia o habitación. Aspecto que deberá justificarse.

B) Las actuaciones que se propongan, deberán localizarse fuera del DPMT, quedando su ocupación condicionada a lo que se derive de la solicitud del correspondiente título habilitante, y estarán reguladas por lo dispuesto en el Título III de la Ley de Costas.

Como se deduce del informe emitido, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar no podrá informar hasta que no se formalice el Acta y plano de traspaso del RD 2250/1985 y se modifique en su caso el actual deslinde del DPMT. Por ello el PGOs de Mogán, ante esta carencia y en base a la Disposición Transitoria Segunda de la Ley de Costa opta, en los terrenos privatizables, por no modificar los usos asignados por las NNSS, en tanto que estos suelos a día de hoy están en dominio público marítimo terrestre.

En base a esta premisa, el PGOs de Mogán ante la dualidad de usos que presenta la Ordenanza IX de las NNSS, se decanta en su uso Global por aquel uso que fue implantado en origen, a tenor de la autorización otorgada el 15 de febrero de 1988 por la entonces Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias, para la construcción de un conjunto de 226 apartamentos, con capacidad para 478 plazas, que incluía la totalidad de los terrenos privatizables. Por otro lado, en el plano de clasificación de suelos de las NNSS, se le asigna la clasificación y uso de “Suelo Urbano Turístico Urbanizado”.



Fuente: Extracto del Plano nº 5.1 Clasificación del suelo urbano y SAU, de las NNSS

En base a lo anterior, el uso global que asigna el PGOs a los terrenos privatizables es el Turístico, al entenderse que es un uso incluido en la Ordenanza IX de las NNSS, pero manteniendo, en su ordenación pormenorizada, como uso posible el residencial, no modificando por tanto la ordenación pormenorizada que establece las NNSS, hasta tanto

no se produzca lo exigido en el informe de costas. En este sentido hay que aclarar que no se está realizando una especialización de la Pieza, tal como establece el PIOGC y PTEOTI, al entender que se está en una situación transitoria, hasta que se formalice el Acta y Plano solicitado por el informe de Costas y se libere del DPMT, en su caso, los terrenos privatizables. Será en ese momento, en el que será posible abordar la especialización de usos solicitada.

Respecto a la zona calificada por el PGOs de Mogán como Sistema General Portuario y que se encuentra en la PTTC-5.M, tal como se establece en el citado informe de Costas, los usos residenciales y turísticos en aplicación al artículo 105 del reglamento de costas están prohibidos, por lo que estos usos, en la actualidad, están en situación de consolidación. En consecuencia el PGOs de Mogán, no puede especializar ni en uno ni en otro uso, motivo por el que se ha calificado como de infraestructura portuaria al ser el uso que por naturaleza le corresponde.

7. ANÁLISIS DETALLADO DE LAS PIEZAS PTTC-3M PLAYA DEL CURA Y PTTC-4.M URBANIZACIÓN PLAYA DE MOGÁN

De acuerdo con lo expuesto anteriormente en este apartado se analizan las piezas turísticas que no cuentan con un instrumento de ordenación en vigor adaptado al PTEOTI a los efectos de determinar qué proporción de uso residencial y turístico existente poseen y en cuales de las establecidas en el artículo 12.2 de la normativa del PTEOTI deben encuadrarse, y posteriormente poder determinar la especialización de uso a la que deben encauzarse.

Así mismo también se valorará la necesidad o no de someterlas a actuaciones de rehabilitación o renovación si se dan las condiciones establecidas en los artículos 12.3 del PTEOTI y artículo 216 del PIOGC.

7.1 PTTC-3.M: PLAYA DEL CURA

A continuación se va a proceder a la caracterización de la pieza territorial turística consolidada determinada por el PTEOTI en vigor, **la PTTC-3.M: Playa del Cura**, con el objeto de llevar a cabo su especialización.

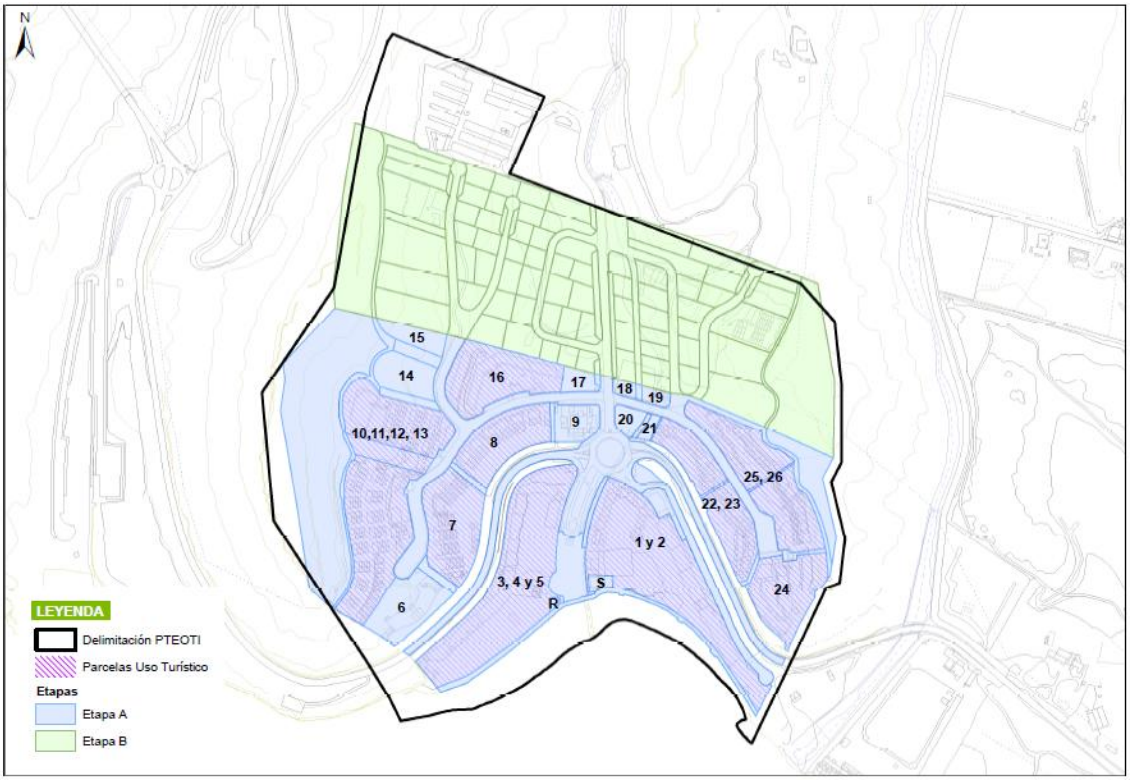
Para ello se va a aplicar la siguiente metodología de análisis: desde los datos del padrón aportado por el Ayuntamiento de Mogán se estudia la incidencia del uso turístico y residencial en las mismas. Del mismo modo, para el análisis se han considerado los listados de oferta de alojamiento que publica el Patronato de Turismo en su página web, de fecha junio de 2018, respecto a las plazas autorizadas, además se analizan las que están siendo explotadas turísticamente, según datos de fecha, noviembre de 2017. En las parcelas que incluyen complejos explotados turísticamente, según los citados listados del Patronato, se ha valorado como uso turístico, mientras que las parcelas con personas empadronadas donde no se han identificado complejos turísticos o estando sin ejecutar se les asignaba un uso residencial, se han valorado como uso residencial.

En segundo lugar, en los complejos turísticos donde se han localizado personas empadronadas, se estudia la capacidad total, entendiendo ésta como las plazas autorizadas (entre explotadas y empadronados), ya que en determinados casos no existen los datos de plazas explotadas. Por tanto, la capacidad alojativa (plazas) de dichos complejos, se extrae de los datos del Patronato de Turismo y la de las personas empadronadas, de acuerdo con los aportados por el ayuntamiento. (En el caso de la parcela 6, no tenemos datos ni de plazas ni de empadronados).

Por otro lado, se analiza la capacidad de alojamiento real de las parcelas, en cumplimiento de los estándares. El planeamiento en vigor para esta pieza territorial no establece la capacidad de alojamiento por parcelas, sino que determina un total de habitantes para la todo el sector (4.000 habitantes). Con la superficie de las parcelas con uso residencial o de alojamiento turístico, del sector según planeamiento, si aplicáramos el estándar de densidad de 50m2/plaza, obtendríamos un máximo de 2.926 plazas. Por tanto, para esta pieza no se han considerado las plazas asignadas por planeamiento, a efectos de la capacidad máxima de cada parcela.

Con el fin de obtener la proporción de empadronados sobre el total de la capacidad de alojamiento, se divide el número de empadronados entre el número de plazas

autorizadas, obteniendo como resultado que las parcelas analizadas deben valorarse mayoritariamente como de uso turístico (falta el dato de la parcela 6). Para determinar estos valores se ha considerado la proporción establecida en el *Artículo 208.- Definiciones Territoriales básicas para la ordenación de la actividad turística*, del PIO-GC, asimilando el valor de uso residencial en proporción superior al 70% de empadronados sobre el total de la capacidad alojativa. Con lo que en aquellas parcelas donde el porcentaje de peso residencial (empadronados) sea inferior al 70% se ha considerado uso de la parcela turístico. A continuación se muestra en la siguiente imagen como quedan los usos de cada parcela tras aplicar esta metodología:



Elaboración propia

Parcela	Uso pormenorizado	Plz. autorizadas	Empadronados	Empadronados %	Uso
1 y 2	Hotel, Apartamentos y Bungalows	450	0	0	Turístico
10,11,12, 13	Apartamentos escalonados	684	137	20,03%	Turístico
14	Viviendas de personal y servicios	-	-	-	Residencial no ejecutado
15	Viviendas de personal y servicios	-	-	-	Residencial no ejecutado
16	Apartamentos	212	51	24,06%	Turístico
17	Deportivo	-	-	-	-
18	Deportivo	-	-	-	-
19	Deportivo	-	-	-	-
20	Aparcamientos	-	-	-	-
21	Aparcamientos	-	-	-	-
22, 23	Apartamentos	474	159	33,54%	Turístico
24	Hotel o Edificio de Apartamentos Escalonados	429	2	0,47%	Turístico
25, 26	Apartamentos escalonados	233	48	20,60%	Turístico
3, 4 y 5	Hotel, Apartamentos y Bungalows	412	0	0	Turístico
6	Hotelero	Sin datos	19	-	Sin datos
7	Apartamentos	66	33	50,00%	Turístico
8	Apartamentos	98	0	0	Turístico
9	-	-	-	-	-
R	-	-	-	-	-
S	-	-	-	-	-

Elaboración propia

El resultado anteriormente obtenido se implementa con las tablas extraídas de los planos, que contiene las parcelas incluidas en la pieza turística. En este caso sólo se incluyen la Zona A, por ser la que se encuentra ejecutada. Para cada una de estas parcelas, se ha considerado el uso asignado por el planeamiento en vigor, superficie cartográfica, nombre del establecimiento, número de plazas turísticas (según datos del Patronato de Turismo), número de personas empadronadas (según datos del padrón aportados por el Ayuntamiento de Mogán), número de plazas en aplicación del estándar de 50 m2/plaza y porcentaje entre el número de empadronados y su capacidad de alojamiento total.

De los datos obtenidos se concluye que la PTTC-3.M: Playa del Cura (valorando sólo los datos de la Zona A), es una **pieza turística consolidada de uso mixto con presencia residencial residual**, ya que su porcentaje de uso turístico supone un 91,43% (superficie de las parcelas valoradas como uso turístico según la metodología anterior, sin incluir la parcela 6 (93.340,29 m2), respecto a la superficie total de las parcelas lucrativas de uso residencial o turístico de la Zona A (102.124,83 m2). Y tal y como se extrae del PTEOTI

Piezas Turísticas Consolidadas de uso mixto con presencia residencial residual cuyo porcentaje de uso turístico supone más del 85% de la superficie. Con lo que la superficie de parcelas de uso residencial es inferior 15% de la superficie apta para destino alojativo. Habida cuenta de que el resultado de la caracterización es el de Pieza con presencia residencial residual, el instrumento de ordenación pormenorizada, establecerá las medidas **para especializar la pieza en uso exclusivamente turístico**. El planeamiento considerará la edificación residencial existente como fuera de ordenación. En esta área de especialización turística, el planeamiento podrá destinar hasta un máximo de 15% de la edificación de Alojamiento temporal no turístico de nueva implantación. Igualmente podrán adscribirse a este uso edificaciones destinadas a uso residencial permanente o Temporal ya existente en el área, que cumplan o sean susceptibles de adaptarse a las condiciones de compatibilidad establecidas en el artículo 21 del PTEOTI, y siempre que la edificabilidad (existente y nueva) no supere el 30% del total del área de especializar.

Por otro lado, se debe analizar las Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas que por sus características requieren ser objeto de actuaciones de rehabilitación o renovación se definen como Piezas Turísticas a Rehabilitar. Para analizar si se da esta situación se ha tenido en cuenta lo preceptuado por el artículo 12.3 del PTEOTI, en lo siguiente:

"3. Asimismo las Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas que por sus características requieren ser objeto de actuaciones de rehabilitación o renovación se definen como Piezas Turísticas a Rehabilitar, clasificándose en:

a. Piezas Turísticas saturadas.

b. Piezas Turísticas en declive.

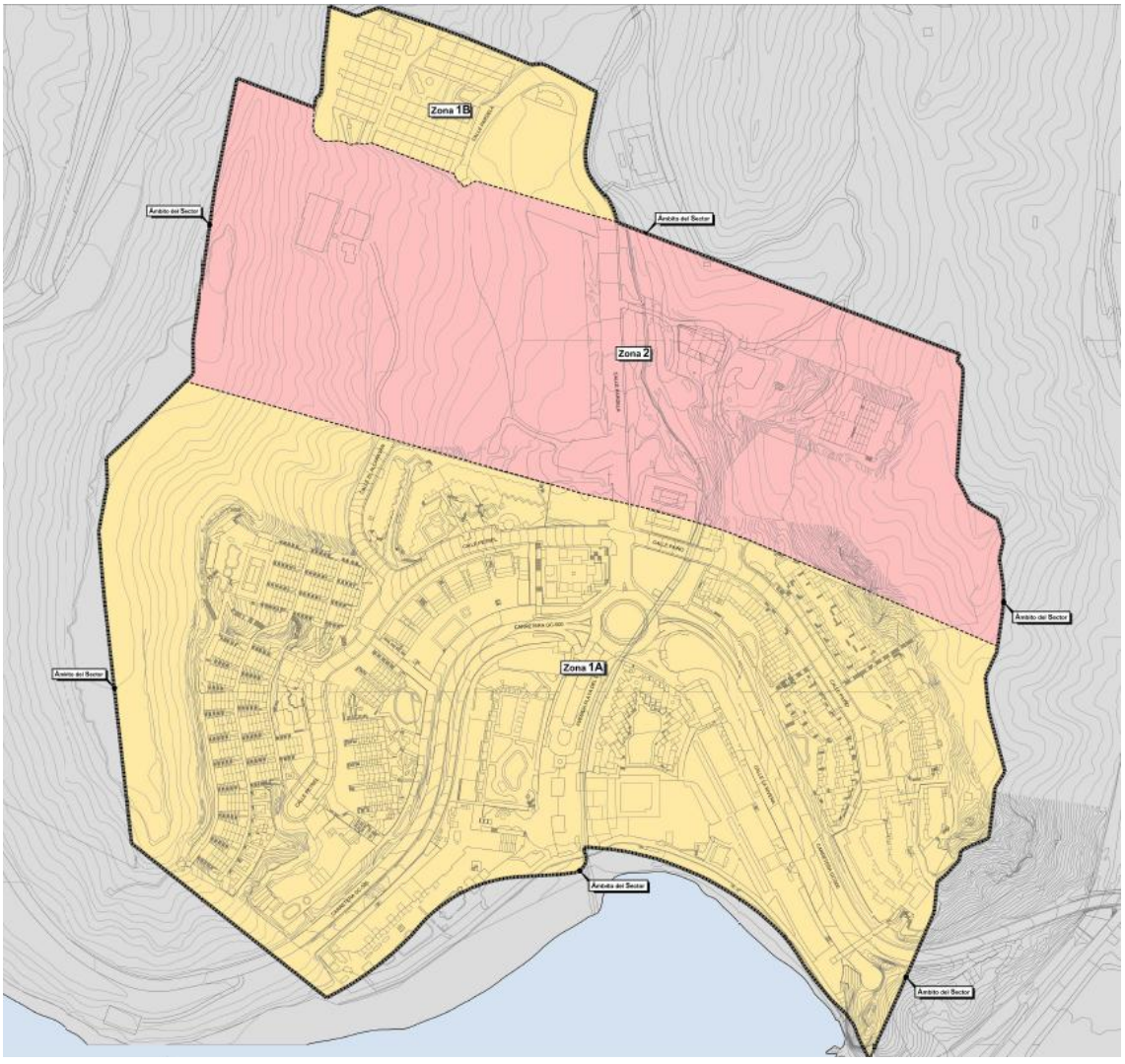
c. Piezas Turísticas insuficientemente dotadas."

Respecto a la consideración de la pieza "en declive", el artículo 33.1.b. del PTEOTI determina que: *"La totalidad o parte de la PTTC presenta falta de calidad o deterioro del espacio urbano, o su oferta turística alojativa o complementaria. En todo caso, cuando más del 60% de la planta alojativa comprendida en su ámbito tiene una antigüedad superior a 15 años siempre que no haya sido objeto de una adecuada y suficiente renovación edificatoria o, por sus características singulares, se haya acordado su innecesaridad.".* Tal y como se expresa en el plano anterior, excepto las parcelas 7 y 8, el resto superan ampliamente la antigüedad de los 15 años que se establecían, no teniéndose conocimiento de que se haya acordado la innecesaridad de renovación. Por lo que puede considerarse en lo que afecta a la Zona A de la PTTC, que se encuentra en "en declive".

Respecto a la suficiencia de sus dotaciones, el artículo 12.10 del PTEOTI establece: *"10. (ND) Si la totalidad o parte de la PTTC está insuficientemente dotada en relación con su capacidad alojativa y/o residencial, en materia de infraestructura viaria, saneamiento, abastecimiento de aguas, red de riego, recogida de residuos urbanos, o cualquier otra infraestructura urbana, conforme a lo establecido a la normativa sectorial vigente, el planeamiento territorial y/o urbanístico que la ordene deberá definir las actuaciones necesarias para la mejora y/o ampliación de estos servicios."*

En este sentido se ha procedido al análisis de datos del sector según el planeamiento y según su ejecución y de acuerdo con los datos extraídos del Informe “Condiciones actuales de las instalaciones y servicios urbanos” aportado por el Ayuntamiento. El informe respecto al ámbito de la zona conocida por “Playa del Cura”, en lo que se refiere al grado de consolidación de la edificación, así como a la disponibilidad y condiciones de servicio tanto a las edificaciones preexistentes como a las que se hayan de construir de los siguientes servicios: Acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales, suministro de energía eléctrica, pavimentación de calzada, encintado de aceras y alumbrado público.

Como se puede ver en la imagen del citado estudio, en ninguna de las zonas de la pieza territorial se cuenta con la totalidad de los servicios urbanos, si bien, en la zona 2 no cuenta con ninguno de ellos, y en la zona 1 faltarían los necesarios para su consideración como urbano consolidado.



GRADO DE ADECUACION A LOS ART. 50 Y 51 DEL TR-LOTENC:

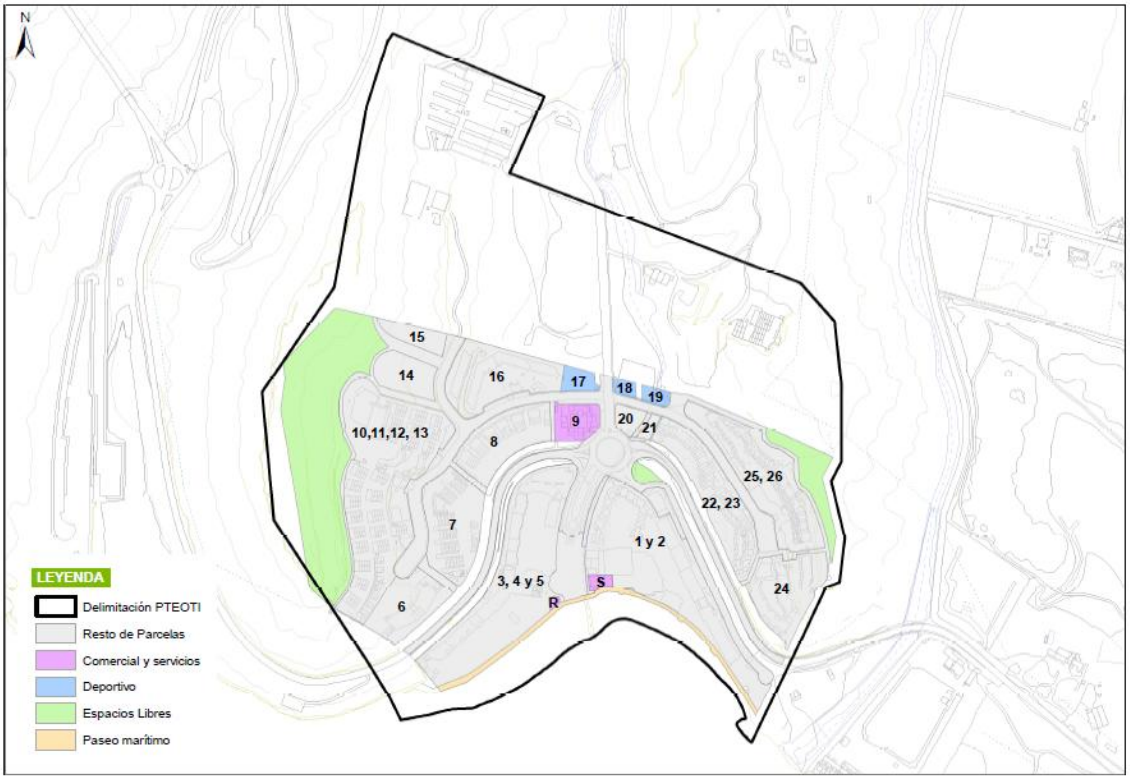
Terrenos que responden a los criterios señalados en los art. 50.a.1) y 51.1.a) del TR-LOTENC

Terrenos en los que concurren las condiciones indicadas en los art. 50.a.1) y 51.1.b) del TR-LOTENC

Terrenos que no responden a los criterios establecidos en el art. 50.a.1) del TR-LOTENC

Fuente: Informe “Condiciones actuales de las instalaciones y servicios urbanos”

Asimismo, en la siguiente imagen, se señalan las parcelas que se encuentran destinadas en la Zona A a usos comunitarios, de los que en la actualidad se han ejecutado el comercial, uno de los deportivos, el paseo marítimo y una pequeña parte de los espacios libres.



Elaboración propia

En último lugar, si analizamos las reservas de suelo previstas en el artículo 138 de la LEY 4/2017, resulta que en la actualidad, no cumpliría, careciendo en lo establecido para dotaciones y equipamientos.

Por todo ello, tanto a nivel de servicios como de dotaciones se considera insuficiente en esta pieza territorial turística en general. En la Zona A es insuficiente y en la Zona B, prácticamente inexistentes en relación con su capacidad de alojamiento y residencial, por lo que el planeamiento urbanístico que la ordene deberá definir las actuaciones necesarias para la mejora y ampliación de estos servicios.

Conclusión:

Teniendo en cuenta todo lo anterior y según lo dispuesto en el artículo 12.5 del PTEOTI, *“el planeamiento territorial y/o urbanístico adoptará las determinaciones necesarias para especializarla en el uso exclusivamente turístico a cuyo fin podrá proponer la adscripción del uso residencial al uso de Alojamiento Temporal no Turístico siempre que el uso residencial existente cumpla o sea susceptible de adaptarse a las condiciones establecidas en el artículo 21 de la normativa de este Plan y que la suma de la edificabilidad destinada de Alojamiento Temporal no Turístico existente y de nueva implantación no exceda del 30% del total de la Pieza. Alternativamente el planeamiento*

considerará la edificación residencial existente como fuera de ordenación y establecerá su régimen."

Además, en vista de los resultados obtenidos, deben tenerse en cuenta los apartados siguientes del artículo 12 del PTEOTI al elaborar la ordenación de la pieza territorial turística:

"9. (ND) Si la totalidad o parte de la PTTC requiere ser rehabilitada por presentar falta de calidad o deterioro del espacio urbano, o su oferta turística alojativa o complementaria se encuentre en declive o en riesgo de entrar en declive, el planeamiento territorial y/o urbanístico que la ordene deberá definir acciones encaminadas a la rehabilitación del espacio urbanizado y a la renovación edificatoria basándose en lo dispuesto a tal fin por el presente Plan.

10. (ND) Si la totalidad o parte de la PTTC está insuficientemente dotada en relación con su capacidad alojativa y/o residencial, en materia de infraestructura viaria, saneamiento, abastecimiento de aguas, red de riego, recogida de residuos urbanos, o cualquier otra infraestructura urbana, conforme a lo establecido a la normativa sectorial vigente, el planeamiento territorial y/o urbanístico que la ordene deberá definir las actuaciones necesarias para la mejora y/o ampliación de estos servicios.

11. Con el fin de dar mayor precisión y eficacia a la ordenación pormenorizada de las Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas así como de aplicar los instrumentos de gestión más adecuados a cada actuación, el planeamiento territorial y/o urbanístico que ordene dichas Piezas podrá delimitar, dentro de las mismas, recintos de ordenación conforme a lo dispuesto en el artículo 15 de esta Normativa."

7.2 PTTC-4.M: URBANIZACIÓN PLAYA DE MOGÁN

De acuerdo con lo analizado, se va a proceder a la caracterización de la pieza territorial turística consolidada que no cuenta con un instrumento de ordenación adaptado al PTEOTI en vigor**,** la **PTTC-4.M: Urbanización Playa de Mogán**, con el objeto de llevar a cabo su especialización.

Para ello se va a aplicar la siguiente metodología de análisis. A partir de los datos del padrón aportado por el Ayuntamiento de Mogán, se estudia la incidencia del uso turístico y residencial en las parcelas de uso turístico o residencial. Del mismo modo, para el análisis se han considerado los listados de oferta de alojamiento que publica el Patronato de Turismo en su página web, de fecha abril de 2020. Partiendo de esta premisa el criterio del uso a asignar en las parcelas será el siguiente:

- Las parcelas que incluyen complejos turísticos dados de alta según el listado del Patronato de 2020 se han valorado como de uso turístico, si no existen personas empadronadas.

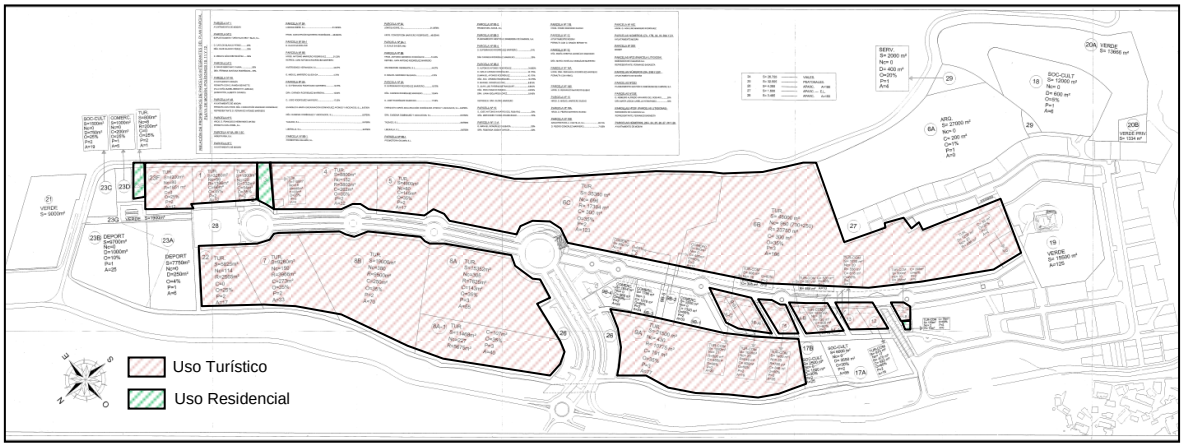
- Respecto a los complejos turísticos dados de alta en el Patronato del 2.020 y en el que figuran personas empadronadas, se considerarán residenciales si el porcentaje de personas empadronadas es superior al 70% respecto a las plazas autorizadas, mientras que si es inferior a este porcentaje, se considerarán turísticas. Para determinar estos

valores se ha considerado la proporción establecida en el Artículo 208.- Definiciones Territoriales básicas para la ordenación de la actividad turística del PIO-GC, asimilando el valor de uso residencial en proporción superior al 70% de empadronados sobre el total de la capacidad alojativa. Con lo que en aquellas parcelas donde el porcentaje de peso residencial (empadronados) sea inferior al 70% se ha considerado uso de la parcela turístico.

- Respecto a las parcelas edificadas que no se incluyen en las listas de complejos turísticos dados de alta del Patronato y en las que constan personas empadronadas, se han considerado residenciales.

- Respecto a las parcelas vacantes de edificación o parcelas con edificaciones que no están dadas de alta como complejos turísticos en el Patronato, pero tampoco existen personas empadronadas en ellas, el uso a considerar será el establecido en el modificado del Proyecto de compensación de los polígonos 10, 11 y 12, aprobado por el Ayuntamiento (al entenderse en situación de nulidad el Plan Parcial de este suelo), y que para la totalidad de las parcelas es el turístico.

A continuación se muestra en la siguiente imagen como quedan los usos de cada parcela tras aplicar esta metodología:



Elaboración propia. Plano parcelario Modificado Proyecto de Compensación Polígonos 10, 11 y 12

A continuación se aporta una tabla con las parcelas edificables con uso turístico según el modificado del proyecto de compensación de los polígonos 10, 11 y 12 de Playa de Mogán (ya que en este proyecto de compensación no se prevé ninguna parcela turística), las plazas autorizadas y las personas empadronadas. También se aporta el dato de las plazas turísticas contempladas en la modificación del Plan Parcial (PP) por parcela y el resultado del uso asignado existente en la parcela, en aplicación a los criterios anteriormente expuestos.

Nº de Parcela	Uso pormenorizado Modificado proyecto compensación	Plazas autorizadas	Plazas previstas PP	Empadronados	Empadronados_ plazas autorizadas %	Uso existente - previsto
1	Turístico	0	56	0	-	Turístico no ejecutado
2	Turístico/Apartamentos	28 (2)	29	0	0%	Turístico
3	Turístico (1)	2	18	10	500,00%	Residencial
4	Turístico	0	152	0	-	Turístico no ejecutado
5	Turístico/Apartamentos	76	80	21	27,63%	Turístico
6B	Turístico/Hotel	950	950		0,00%	Turístico
6C	Turístico/Apartamentos	678	696	0	0,00%	Turístico
7	Turístico	0	159	0	-	Turístico no ejecutado
8A/8A1/8B	Turístico/Hotel	912	912	0	0,00%	Turístico
9A	Turístico	0	430	0	-	Turístico no ejecutado
10	Turístico	0	20	0	-	Turístico no ejecutado
11A	Turístico/Comercial	0	2	2	-	Residencial
11B	Turístico/Comercial	10(2)	10	0	0,00%	Turístico
12	Turístico/Comercial	0	17	0	-	Turístico no ejecutado
13	Turístico/Comercial	0	20	0	-	Turístico no ejecutado
14A	Turístico/Comercial	0	26	0	-	Turístico no ejecutado
14B	Turístico/Comercial	0	17	0	-	Turístico no ejecutado
15	Turístico/Comercial	0	28	0	-	Turístico no ejecutado
16A	Turístico/Comercial	0	20	0	-	Turístico no ejecutado
16B	Turístico/Comercial	0	10	0	-	Turístico no ejecutado
16C	Turístico/Comercial	0	21	0	-	Turístico no ejecutado
22	Turístico	0	114	0	-	Turístico no ejecutado
23E	Turístico	0	8	1	-	Residencial
23F	Turístico	0	80	0	-	Turístico no ejecutado

(1) Las plazas autorizadas son en la tipología de Vivienda vacacional
(2) Categoría de establecimiento provisional

Tabla: Elaboración propia

Por otro lado, se analiza la capacidad total de plazas turísticas de los polígonos 10, 11 y 12 de Playa de Mogán. El PP en situación de nulidad prevé 3.875 plazas turísticas, sin

embargo si partimos de las plazas ya autorizadas y las previstas en el plan parcial para las turísticas no ejecutadas, tendremos un total de 3.826 plazas turísticas, siempre que se excluyan las plazas previstas por el PP en las parcelas que, en aplicación de los criterios de usos actuales, dan con uso residencial (parcelas 3, 11A y 23E).

A continuación se calcula (según los datos del modificado del proyecto de compensación) la superficie de suelo destinada a uso residencial y turístico existente y al uso turístico previsto sin ejecutar, dando un porcentaje de un 98,99% de uso turístico y un 1,01% de uso residencial. De igual manera se calcula la superficie construida o edificable destinada a cada uso dando como resultado un porcentaje de edificabilidad turística de 99,21% y un 0,79% de edificabilidad residencial.

De los datos obtenidos se concluye que la PTTC-4.M: Urbanización Playa de Mogán, es una **pieza turística consolidada de uso mixto con presencia residencial residual,** ya que tal como se extrae del artículo 12.2.b del PTEOTI en función de la proporción de uso residencial y turístico existentes Las Piezas Territoriales Turísticas Consolidadas pueden ser "*Piezas Turísticas Consolidadas de uso mixto con presencia residencial residual cuyo porcentaje de uso turístico supone más del 85% de la edificabilidad o de la superficie.* En este sentido, y según los datos arrojados, la superficie y edificabilidad de parcelas de uso residencial es inferior 15% de la superficie apta para destino alojativo. Habida cuenta de que el resultado de la caracterización es el de Pieza con presencia residencial residual, el instrumento de ordenación pormenorizada, establecerá las medidas **para especializar la pieza en uso exclusivamente turístico** (artículo 12.5 del PTEOTI). El planeamiento considerará la edificación residencial existente como fuera de ordenación. En esta área de especialización turística, el planeamiento podrá destinar hasta un máximo de 15% de la edificación de Alojamiento temporal no turístico de nueva implantación. Igualmente podrán adscribirse a este uso edificaciones destinadas a uso residencial permanente o Temporal ya existente en el área, que cumplan o sean susceptibles de adaptarse a las condiciones de compatibilidad establecidas en el artículo 21 del PTEOTI, y siempre que la edificabilidad (existente y nueva) no supere el 30% del total del área de especializar.

En base a lo anterior este PGOs de Mogán, asigna el uso global Turístico al SUNCO de los polígonos 10, 11 y 12 de Playa de Mogán.

Respecto a si esta Pieza Territorial Turística Consolidada requiere de actuaciones de rehabilitación o renovación, en el apartado 5 de este anexo ya se ha expuesto este aspecto.

Por otro lado hay que tener en consideración que en la actualidad se está llevando a cabo la tramitación del 2º PMM de Playa de Mogán por lo que, respecto a la especialización del uso, se estará a lo que en él se disponga una vez entre en vigor.

8. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PARA LOS INSTRUMENTOS DE DESARROLLO

Desde el PGOs como instrumento de ordenación estructural se considera importante establecer las medidas necesarias a los instrumentos de ordenación pormenorizada, encaminadas a mejorar las condiciones del espacio urbanizado, infraestructuras y servicios de los núcleos turísticos, así como medidas que fomenten la renovación edificatoria y los criterios de especialización, en aras a realizar una renovación y modernización urbana de los núcleos turísticos.

Respecto a la pieza PTTC-5.M de Puerto de Mogán, tal como se ha expuesto en el punto 6 de "ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DEL USO TURÍSTICO Y RESIDENCIAL", hasta tanto no se formalice el Acta y plano de traspaso del RD 2250/1985, tal y como reza en, informe remitido por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, del Ministerio para la Transición Ecológica, de fecha 6/6/2019, al 2º PMM de Playa de Mogán en tramitación, no se podrán aportar por este PGOs de Mogán las determinaciones de ordenación para la renovación y especialización de esta pieza, por estar incluida en la actualidad en terrenos que pertenecen al Dominio Público Marítimo Terrestre.

Para ello, se plantean las siguientes medidas para cada una de las piezas:

En relación a las acciones encaminadas a la rehabilitación y cualificación del espacio urbanizado, mejora y/o ampliación de los servicios de infraestructuras necesarios y a la renovación edificatoria:

Para las piezas de PTTC-1. M: Balito-Patalavaca (sin incluir el ámbito de Balito), PTTC-2.M: Amadores- Puerto Rico, PTTC-3.M: Playa del Cura (sólo para la etapa A), a través de las actuaciones de renovación el instrumento de ordenación pormenorizada establecerá actuaciones de mejora que reviertan la situación de insuficiencia de infraestructuras y servicios en relación a la red viaria (mejoras en la movilidad peatonal y rodada: movilidad sostenible), deficiencias en la canalización, depuración de aguas y vertidos, con el impacto sobre el estado y la contaminación o presencia de los olores, mejoras en la capacidad del suministro del caudal por habitante y día y su capacidad de almacenamiento, así como la capacidad de los contenedores o deficiencias en el servicio de recogida de residuos que caracterizan negativamente la imagen del espacio turístico, tal y como se establece en la legislación sectorial.

Estas mejoras podrán acometerse, bien a través de contribuciones especiales, bien mediante la recuperación de plusvalías derivadas de los incrementos de aprovechamiento que se definan o definidos por los instrumento de ordenación pormenorizada, todo ello mediante los mecanismos legales establecidos.

Por otro lado, se establecen determinaciones en relación a los estándares de equipamiento y las mejoras del espacio urbanizado, además de para las 3 piezas mencionadas anteriormente, para la pieza localizada en Playa de Mogán, PTTC-4.M

Urbanización Playa de Mogán, que se encuentra incluidas en el ámbito de ordenación del 2ªPMM de Playa de Mogán.

En relación a la red viaria y al sistema de movilidad en los núcleos, se deberá establecer una organización funcional en la que se reste protagonismo al vehículo y se priorice las movilidad peatonal, estableciendo, a través del diseño de las vías y nodos singulares de las urbanizaciones, una concepción de imagen del núcleo como unidad urbana funcional y de capacidad de orientación al visitante para la identidad del núcleo turístico.

En relación a la mejora de estos estándares de equipamiento, aquellas piezas que presenten falta de calidad, deterioro o insuficiencia de su oferta alojativa o complementaria, el planeamiento establecerá a través de incentivos de edificabilidad el fomento a la renovación de los establecimientos turísticos alojativos o de equipamiento, en aras a mejorar los estándares de calidad de los establecimientos existentes y de equipamiento, revisando para ello los parámetros de ordenación necesarios para tal fin.

En cuanto a las mejoras del espacio urbanizado, se estudiará por parte de los instrumentos de ordenación pormenorizada, la cualificación del espacio urbanizado a través de intervenciones sobre el sistema de espacios libres, estableciendo en concreto actuaciones de recuperación de los espacios en vinculación a las zonas de playas y zonas de equipamiento turísticos complementarios, como principales focos atractores de actividad turística.

Además, los instrumentos de ordenación pormenorizada, deberán regenerar el sistema de actividad, concibiendo una red de lugares centrales vinculados a la oferta turística complementaria y al comercio.

Se deberá recuperar el valor natural de la franja costera y su función recreativa, interviniendo para la mejora y adecuación de los equipamientos,

Las actuaciones públicas en relación a las mejoras de infraestructuras y servicios para su adecuación a las exigencias actuales (mejora en la red viaria, mejora de las redes de distribución de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, alumbrado público, red de telefonía), así como las actuaciones de mejoras en el espacio público podrán realizarse, bien a través de contribuciones especiales, bien a través de la recuperación de plusvalías mediante los mecanismos legalmente establecidos.

Por otro lado, en relación a los criterios de especialización de las piezas, en cumplimiento del los artículos 18 y 19 del PTEOTI:

1. La especialización **hacia el uso turístico** de las Áreas consolidadas mixtas, se hará teniendo en cuenta los siguientes criterios:

Una vez que el planeamiento delimite las Áreas consolidadas mixtas con especialización turística (ya sea como consecuencia de la previsión de estas en un PMM en vigor o por el instrumento de ordenación pormenorizada que lo lleve a cabo), se deberá proceder en

aquellas parcelas destinadas a usos residenciales a su cambio de uso a turístico, pudiéndose computar como tal el Alojamiento Temporal no Turístico con las condiciones establecidas en el PTEOTI. Las parcelas a las que finalmente se le asigne la calificación de Alojamiento Temporal no Turístico no le será de aplicación la regulación de la densidad de alojamiento y reservas de suelo para dotaciones y equipamientos turísticos establecidos en el planeamiento insular, y en los términos recogidos por el planeamiento territorial de ordenación turística.

El planeamiento de ordenación pormenorizada o PMM, podrá aumentar la edificabilidad de la pieza, con objeto de adecuar al uso turístico las parcelas calificadas en origen como residenciales por el instrumento de ordenación, o porque, aunque fueran destinadas a usos turísticos, en la realidad están destinadas a uso residencial, y con objeto de adecuar los parámetros a las necesidades derivadas de la actividad turística de acuerdo a las exigencias legales sectoriales.

El instrumento de ordenación pormenorizada que incorpore las áreas consolidadas mixtas con especialización turística, establecerá el régimen de fuera de ordenación o en situación de consolidación aplicable al uso residencial.

El instrumento de ordenación pormenorizada, que adopte el cambio de uso de residencial a turístico, deberá adoptar las medidas necesarias para dotar de las infraestructuras y servicios que requiera el nuevo uso asignado.

El PGOs de Mogán, en aplicación al PMM aprobado y a raíz del análisis efectuado por este plan, determina que las áreas de especialización **hacia el uso turístico, de las Piezas Turísticas Consolidadas,** son las calificadas con uso global **Turístico** por este PGOs **o** de especialización de uso turístico por el PMM de Costa de Mogán, en adecuación al plano de Estructura y Usos Globales OE.2.0.

2. La especialización **hacia el uso residencial** de las Áreas consolidadas mixtas se hará teniendo en cuenta los siguientes criterios:

Una vez que el planeamiento incorpore las Áreas consolidadas mixtas con especialización residencial, se deberá proceder en aquellas parcelas destinadas a usos turísticos a su cambio de uso a residencial, en las condiciones establecidas por el planeamiento territorial o norma que lo sustituya.

El planeamiento pormenorizado que incorpore las áreas consolidadas mixtas con especialización residencial, establecerá el régimen de fuera de ordenación o en situación de consolidación aplicable al uso turístico.

El instrumento de ordenación pormenorizada, que adopte el cambio de uso de turístico a residencial, deberá adoptar las medidas necesarias para dotar de las infraestructuras y servicios que requiera el nuevo uso asignado.

El PGOs de Mogán, en aplicación al PMM aprobado y a raíz del análisis efectuado por este plan, determina que las áreas de especialización **hacia el uso turístico, de las Piezas Turísticas Consolidadas,** son las calificadas con uso global de especialización de uso residencial por el PMM de Costa de Mogán, en adecuación al plano de Estructura y Usos Globales OE.2.0.

3. Respecto a la Pieza de PTTC-5.M Puerto de Mogán, tal como se ha expuesto con anterioridad, se mantiene la calificación dada por las NNSS y por tanto el PGOs lo califica con uso Turístico, hasta tanto se proceda al acta y plano de traspaso del RD 2250/1985 y se modifique en su caso el actual deslinde del DPMT.