



CONSEJERÍA DE GOBIERNO DE POLÍTICA  
TERRITORIAL, ARQUITECTURA Y PAISAJE  
SERVICIO INSULAR DE PLANEAMIENTO

**SUSPENSIÓN PARCIAL DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL  
CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO CON INFRAESTRUCTURA  
PROPIA Y MODO GUIADO ENTRE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y  
MASPALOMAS (PTE- 21), PARA LA MODIFICACIÓN DEL TRAZADO  
FERROVIARIO DEL TRAMO QUE DISCURRE ENTRE LOS PUNTOS  
KILOMÉTRICOS PK.49 Y PK.56 ASÍ COMO PARA EL TRASLADO DE LA  
ACTUAL ESTACIÓN DE PLAYA DEL INGLÉS A UNA UBICACIÓN  
ALTERNATIVA.**





## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>ANTECEDENTES</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>CONSIDERACIONES PREVIAS</b>	<b>5</b>
2.1	CONSIDERACIONES GENERALES	5
2.2	CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS	5
2.3	REQUISITOS PREVIOS	6
2.4	EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA	6
2.5	PROCEDIMIENTO	7
<b>3</b>	<b>OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DE LA SUSPENSIÓN</b>	<b>8</b>
3.1	CONTEXTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO VIGENTE	8
3.2	OBJETO DE LA SUSPENSIÓN	13
3.3	JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO	14
3.4	JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER SUPRALOCAL	14
3.5	JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER DE URGENCIA Y EXCEPCIONALIDA	14
<b>4</b>	<b>CARACTERÍSTICAS DE LA SUSPENSIÓN</b>	<b>15</b>
4.1	DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	15
4.2	PLANEAMIENTO Y ÁMBITO DE LA SUSPENSIÓN	15
<b>5</b>	<b>CONTENIDO DE LA SUSPENSIÓN: DETERMINACIONES SUSPENDIDAS Y DETERMINACIONES SUSTANTIVAS TRANSITORIAS</b>	<b>17</b>
5.1	DETERMINACIONES DEL PTE-21 QUE SE SUSPENDEN	17
5.2	DETERMINACIONES DEL PTE-21 TRANSITORIAS	18
<b>6</b>	<b>CONCLUSIÓN</b>	<b>18</b>





## 1 ANTECEDENTES

1.- El Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana fue promovido de oficio por el Ayuntamiento y aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias (CUMAC) en sesiones de fecha 9 de mayo y 1 de octubre de 1996-acuerdo publicado en el Boletín Oficial de Canarias número 68, de 5 de junio de 1996, y número 144, de 15 de noviembre de 1996, cuyo Texto Refundido fue refrendado mediante la Orden Departamental de Toma de Conocimiento de 26 de noviembre de 1996. Dicho Plan entró en vigor después de la publicación de su normativa en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas número 61, del viernes 11 de mayo de 2012.

El citado PGO prevé clasifica el ámbito de El Veril como Suelo Urbanizable No Programado Turístico (SUNP-T), y lo califica como “Parque Temático Recreativo” con uso complementario “social y comercial”.

2.- En Junio de 2004, se publica en el BOC nº 112, 113, 116, 118 y 120 el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, aprobado definitivamente por acuerdo del Consejo de Gobierno de Canarias mediante Decreto 277/2003, de 11 de noviembre de 2003.

El PIO-GC prevé, para el área comprendida en el ámbito de suspensión propuesto, un trazado ferroviario esquemático que permite el desarrollo en la parcela la de El Veril de un “Área Libre con Equipamiento”, definida por la directriz 3A8 “Parque Urbano con Equipamiento Turístico en El Veril”, a desarrollar a través del planeamiento territorial parcial (PTP-9), y coincidente con los objetivos y criterios contenidos en el Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad en el ámbito de El Veril (PMM de El Veril) que actualmente se tramita.

3.- El 16 de junio de 2010 se aprueba definitivamente, mediante Orden del Consejero de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, el Plan Territorial Especial dl Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21).

4.- En sesión celebrada el 29 de enero de 2014, se acuerda la aprobación provisional del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Espacio entre la GC-1 y la GC-500 (C-812) en San Bartolomé de Tirajana (PTP-9), que insta a través de una Recomendación incluida en el artículo 46.5 de su Normativa a la modificación de la traza ferroviaria ordenada por el PTE-21 vigente a su paso por El Veril, y al traslado de la actual estación denominada “Estación de Playa del Inglés” ubicada en el interior la citada parcela.

5.- El 26 de mayo de 2014, el Pleno del Cabildo de Gran Canaria, en sesión ordinaria y por mayoría absoluta, acuerda aprobar una moción urgente de apoyo institucional a favor de la creación de un Parque Temático-Acuático (Siam Park) en Gran Canaria, situado en el mismo ámbito afectado por la ordenación del PMM de El Veril.

La parte dispositiva de la declaración es la siguiente:

### <<ACUERDOS:

*1.- Teniendo en cuenta su interés económico, turístico y social, apoyar la implantación, en Gran Canaria, del Parque Temático Siam Park, como equipamiento turístico de máxima referencia, capaz de generar sinergias, actividades e inversiones complementarias>>.*

*<<2.- Ofrecer la máxima colaboración y el trabajo conjunto al Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, al Gobierno de Canarias, y a su entidad instrumental, Gesplan, para contribuir al desarrollo de proyectos estratégicos para el futuro de Gran Canaria, en general, en todo lo relativo a la creación del Parque Acuático Siam Park de Gran Canaria>>.*

6.- Con fecha 25 de julio de 2014, se emite informe técnico del Director de Desarrollo Estratégico del PIO-GC, al objeto de <<...proponer al Jefe de Servicio de Planeamiento el inicio





*del procedimiento de formulación de una Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21), (con aprobación definitiva por Orden de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del 16 de junio de 2010-BOC de 24.06.2010), en el tramo comprendido entre San Agustín (Alto de La Gloria) y la zona sur de San Fernando de Maspalomas en el T.M. de San Bartolomé de Tirajana, en cumplimiento con los artículos 54, 55, 56, y 57 relacionados con la alteración de los instrumentos de ordenación del Reglamento de Procedimiento de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, para posibilitar una modificación del trazado del corredor de dicha línea ferroviaria entre los Pk 49 y Pk 56, para reducir de forma considerable la afección territorial del área de La Maleza (área de oportunidad definida en el PTP-9 en tramitación en fase de aprobación definitiva), por esta infraestructura lineal y la estación ubicada en El Veril a los efectos de desarrollar una oferta complementaria altamente cualificada, y también de eliminar posibles inconvenientes técnicos relacionados con la ejecución de dicha línea ferroviaria en el subsuelo de las áreas residenciales en San Fernando de Maspalomas, y el ajuste considerable de los costes en la ejecución de este tramo>>.*

**7.-** Con fecha 4 de agosto de 2014, se emite informe jurídico del Jefe de Servicio de Planeamiento ratificando el informe técnico del Director de Desarrollo Estratégico del PIO-GC y la validez de la tramitación de dicha Revisión.

**8.-** En sesión celebrada el 1 de septiembre de 2014, el Consejo de Gobierno Insular acordó iniciar el procedimiento para la formulación y tramitación de la aprobación de una Revisión Parcial del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21) en la zona de San Agustín-San Fernando de Maspalomas y Tarajalillo-Lilolandia, publicándose el anuncio en el Boletín Oficial de Canarias BOC nº 188, de 29 de septiembre de 2014.

**9.-** El 27 de noviembre de 2014, registro de entrada 79.608, se recibe en el Cabildo de Gran Canaria el documento denominado “Análisis de la alternativa: Actuación conjunta de la línea ferroviaria bajo la futura travesía urbana GC-500 y anteproyecto de la estación ferroviaria de Playa del Inglés”, elaborado por la Sociedad Mercantil Estatal INECO por encargo de Ferrocarriles de Gran Canaria S.A., y remitido por ésta última.

**10.-** El 27 de febrero de 2015 el Pleno del Cabildo aprueba el Texto Refundido del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Espacio Consolidado entre la GC-1 y la GC-500 en San Bartolomé de Tirajana (PTP-9), consistiendo dicho documento en el corregido por la Comisión de Pleno del Cabildo de Gran Canaria con fecha 17 de marzo de 2015 con base en el Informe Técnico de fecha 16 de marzo de 2015, que se eleva al Pleno de la Corporación para aprobar la subsanación de deficiencias advertidas por la COTMAC en el acuerdo adoptado el día 29 de enero de 2015 al documento de aprobación provisional aprobado por esta Corporación.

Este TR del PTP-9 incluye mención expresa al acuerdo de fecha 1 de septiembre de 2014, de inicio de la Revisión del PTE-21.

**11.-** El 2 de febrero de 2015, la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias acuerda el sometimiento a información pública el Plan para la Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de El Veril y su Informe de Sostenibilidad Ambiental, publicándose el acuerdo en el Boletín Oficial de Canarias nº 25, de 6 de febrero de 2015.

**12.-** El 30 de abril de 2015, el Letrado Asesor-Titular del Cabildo de Gran Canaria informe jurídico en relación con el procedimiento administrativo que se está tramitando por la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, para la aprobación definitiva del PMM de El Veril en el T.M. de San Bartolomé de Tirajana. Con la misma fecha, el Presidente del Cabildo de Gran Canaria emite Alegaciones al citado procedimiento administrativo. La documentación referida se adjunta al presente documento como Anexo 1º.

**13.-** Con fecha 24 de abril de 2015, la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias emite informe jurídico referido a la fase de





información pública y consulta administrativa del PMM de El Veril, en cuya página 20 se establece que <<Las cuestiones señaladas plantean que ha de considerarse que para la continuidad del expediente debe estar resuelto el cambio de trazado del Tren, o suspendida su eficacia en el ámbito afectado>>.

**14.-** Con fecha 29 de abril de 2015, la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial emite informe ambiental e informe técnico favorables. No obstante, este último establece en el epígrafe segundo del apartado 6 “Conclusiones” que <<A la vista del informe jurídico emitido con fecha 24 de abril de 2015, al cual me remito, y sin perjuicio de lo que se considere en el informe jurídico previo a la aprobación definitiva, se señala que “para la continuidad del expediente debe estar resuelto el cambio de trazado del Tren, o suspendida su eficacia en el ámbito afectado>>.

## **2 CONSIDERACIONES PREVIAS**

El Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias (TRLOTENC’00) contempla en su artículo 47 un procedimiento excepcional, descrito a continuación, que permitiría resolver las necesidades expuestas en el apartado anterior siempre y cuando se cumplan los requisitos expuestos en los apartados siguientes.

### **2.1 CONSIDERACIONES GENERALES**

El contenido del artículo 47 del TRLOTENAC tiene su límite en el carácter excepcional de la medida, puesto que lo habitual es que los órganos y las administraciones competentes para formalizar el planeamiento territorial o urbanístico lo revisen o adapten a las cambiantes necesidades que la sociedad demande, evitando así su obsolescencia.

Se trata de una norma de carácter excepcional, por cuanto supone una ruptura del sistema legal en lo que a formación de los instrumentos de ordenación se refiere, permitiendo la aplicación transitoria de una normativa en sustitución de la suspendida.

La necesidad de decretar la suspensión del planeamiento se plantea al descubrir en el mismo lo que se ha denominado efectos “indeseables” o efectos negativos del plan en vigor. El objetivo es la interrupción de su vigencia indefinida, dadas las nuevas previsiones y características del planeamiento “deseable”, o por haber cambiado sustancialmente la realidad física del suelo urbanístico, las demandas funcionales, o las condiciones sociales donde se asiente el mismo. El precepto, lacónicamente, establece su finalidad, por tanto, en la revisión de aquel Plan cuya obsolescencia produzca efectos negativos, especialmente para el interés público.

Para que la utilización del procedimiento de suspensión de la vigencia del planeamiento esté justificada debe acreditarse, en primer lugar, que el plan está obsoleto o es radicalmente contrario a la nueva ordenación proyectada; y en segundo lugar, que dicho procedimiento no se convierta en un cauce fácil para eliminar los trámites ordinarios de la revisión de planes urbanísticos.

### **2.2 CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS**

El artículo 47 del TRLOTENC’00 establece que el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Canarias podrá suspender motivadamente la vigencia de cualquier instrumento de ordenación para su revisión o modificación, en todo o en parte, tanto de su contenido como de su ámbito territorial.

Asimismo, establece que el acuerdo de suspensión se adoptará a propuesta del Consejero competente en materia de ordenación territorial y urbanística y a iniciativa, en su caso, de los Cabildos Insulares o de las Consejerías competentes en razón de su incidencia territorial y previo informe de la COTMAC y audiencia del municipio o municipios afectados.

Por último, añade que el acuerdo de suspensión establecerá las normas sustantivas de ordenación aplicables transitoriamente en sustitución de las suspendidas.





Como desarrollo reglamentario del artículo 47 del TRLOTENC'00, el artículo 23 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias (en adelante, RPIOSPC) dispone que el plazo para el informe de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC), y el trámite de audiencia de los Ayuntamientos y Cabildos afectados, tendrá una duración de 20 días, salvo que se declare la urgencia al incoarse el expediente de suspensión, en cuyo caso se reducirán los plazos a la mitad.

Asimismo, determina que el acuerdo de suspensión establecerá, en coherencia con las razones de interés público que motiven la adopción de esta medida excepcional, la normativa aplicable transitoriamente en sustitución de la suspendida que, en todo caso, debe garantizar los objetivos inmediatos contemplados en el acuerdo o resolución de suspensión, y su plazo de vigencia, debiendo publicarse conforme establece el artículo 10 del RPIOSPC.

El citado precepto señala que cuando se pretenda la implantación inmediata de usos, actividades o edificaciones de claro interés supralocal, la normativa provisional adoptada legitimará su ejecución o materialización, sin perjuicio de que, en un plazo no superior a seis meses, el planeamiento suspendido sea modificado o revisado para incorporar tal normativa a sus propias determinaciones.

Cabe añadir que la COTMAC, en sesión celebrada el 24 de noviembre de 2014, acordó insertar el trámite de participación ciudadana, conceptuada como información pública, en el procedimiento regulado en el artículo 47, aunque el mismo no se prevea expresamente en la legislación urbanística canaria, no pudiendo ser en ningún caso inferior a 20 días.

## 2.3 REQUISITOS PREVIOS

De conformidad con lo anterior, la vía de suspensión del artículo 47 del TLOTENC requiere de una serie de requisitos que no pueden ser obviados. Tales requisitos son los siguientes:

- Deben identificarse las determinaciones de planeamiento, y el correspondiente instrumento de planeamiento que resulten afectados por la suspensión propuesta. En el caso que nos ocupa, se trata del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21), formulado en desarrollo del PIO-GC, y cuyo contenido y ámbito afectados por la suspensión se identifican claramente en los epígrafes 4 y 5 del presente informe.
- Debe motivarse de forma suficiente, no sólo la incompatibilidad de la ordenación propuesta con la vigente, sino, lo que es más importante, la prevalencia de la ordenación propuesta sobre la vigente, así como el interés público que se pretende satisfacer. Ambas justificaciones aparecen suficientemente desarrolladas a lo largo del presente documento.

## 2.4 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

El artículo 22 de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, establece que deberán someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica en su procedimiento de elaboración y aprobación, así como en el procedimiento de revisión y modificación, los instrumentos de ordenación que conforman el sistema de planeamiento territorial y urbanístico de Canarias, excepto las directrices de ordenación, generales o sectoriales y los de planeamiento de desarrollo excluidos en el artículo 43 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo.

De una parte, la suspensión de planeamiento para su revisión o modificación a través del procedimiento del artículo 47 del TRLOTENC'00 no constituye en sí misma un instrumento de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias. De otra parte, no se prevé en la citada normativa el supuesto evaluación ambiental estratégica para la suspensión de los instrumentos de ordenación.





No obstante lo anterior, la suspensión del PTE-21 en el tramo que discurre entre los kilómetros 49 y 56, y la ordenación transitoria de un nuevo trazado para dicho ámbito así como de una nueva ubicación para la estación actual ubicada en El Veril, supondría, según se establece en el informe técnico emitido el 25 de julio de 2014, una serie de ventajas ambientales, entre las que se transcriben las siguientes:

*<<b> se reduciría, y prácticamente, se eliminarían las afecciones del trazado de la línea ferroviaria respecto a la depuradora ubicada en el Barranco de Las Burras.*

*c) Se establece una nueva relación del mencionado corredor con las principales infraestructuras viarias existentes, esto es, la GC-1 y la GC-500: el tramo a modificar discurriría en una primera parte junto a la GC-1 (ventajas ambientales) para luego coincidir, en una segunda, con la GC-500.*

*Mediante esta modificación se evitarían los espacios residuales entre las distintas infraestructuras generados por el trazado actual y se aplicarían los principios de ahorro de suelo, reutilización y mejora de las infraestructuras existentes y de adecuación ambiental y paisajística establecidos por las Directrices de Ordenación General>>.*

Por todo lo anterior, se concluye que no resulta de aplicación al procedimiento de suspensión del PTE-21 a través del artículo 47 del TRLOTEC'00 la evaluación ambiental estratégica prevista en la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, además de suponer este procedimiento, de conformidad con el contenido del informe técnico emitido con fecha 25 de julio de 2014, una serie de ventajas ambientales añadidas.

## 2.5 PROCEDIMIENTO

En lo que se refiere al procedimiento, de la regulación contenida tanto en el TRLOTENC como en el RPIOSPC se desprende que contiene los siguientes trámites:

- a) La iniciativa es de los Cabildos Insulares o de las Consejerías de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competentes en razón de la materia.

En el presente supuesto la petición debe venir formulada mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno o del Pleno del Cabildo Insular de Gran Canaria.

- b) Se requiere previo informe de la COTMAC, y previa audiencia del municipio o municipios afectados y, en su caso, del Cabildo Insular. El plazo para el informe y el trámite de audiencia tendrá una duración de veinte días, salvo que se declare la urgencia al incoarse el expediente de suspensión, en cuyo caso se reducirán los plazos a la mitad.

En lo que se refiere al trámite de audiencia, el Gobierno de Canarias deberá proceder a efectuar dicho trámite, solicitando informes tanto al Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana como al Cabildo de Gran Canaria.

El acuerdo de suspensión deberá adoptarse a propuesta del Consejero del Gobierno de Canarias competente en materia de ordenación territorial y urbanística, siendo el competente para proceder a la suspensión el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Canarias.

- c) Una vez adoptado, el acuerdo de suspensión se publicará conforme se establece en el artículo 10 del RPIOSPC y se notificará a los interesados.
- d) De conformidad con el acuerdo adoptado por la COTMAC en sesión celebrada el 24 de noviembre de 2014, será inexcusable el sometimiento del procedimiento de suspensión del PTE-21 a información pública por un período no inferior a 20 días.
- e) En un plazo no superior a seis meses, el planeamiento suspendido deberá ser modificado o revisado para incorporar la normativa provisional adoptada a sus propias determinaciones.





### 3 OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DE LA SUSPENSIÓN

#### 3.1 CONTEXTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO VIGENTE

El 16 de junio de 2010 se aprueba definitivamente, mediante Orden del Consejero de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, el Plan Territorial Especial dl Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21).

El PTE-21 tiene por objeto, según se establece en el artículo 1 de su normativa, <<...la ordenación del sistema de transporte público en el corredor este de Gran Canaria, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, y la integración de un nuevo sistema de transporte con infraestructura propia y modo guiado en dicho ámbito, en cumplimiento con los apartados 1 de los artículos 10 y 160 del PIO>>.

Su ámbito de ordenación comprende, según se dispone en el citado artículo, <<...el corredor este de Gran Canaria, desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Maspalomas (T.M. de San Bartolomé de Tirajana), con una afección directa a los municipios de Telde, Ingenio, Agüimes y Santa Lucía de Tirajana, e indirecta con los municipios de Valsequillo y Mogán, en relación con el estudio del transporte público colectivo en general y su reordenación tras la implantación del nuevo sistema de transporte>>.



Figura 1: Extracto del Plano B.1.1 "Delimitación del Plan Territorial Especial Plano de Conjunto" del PTE-21 vigente.





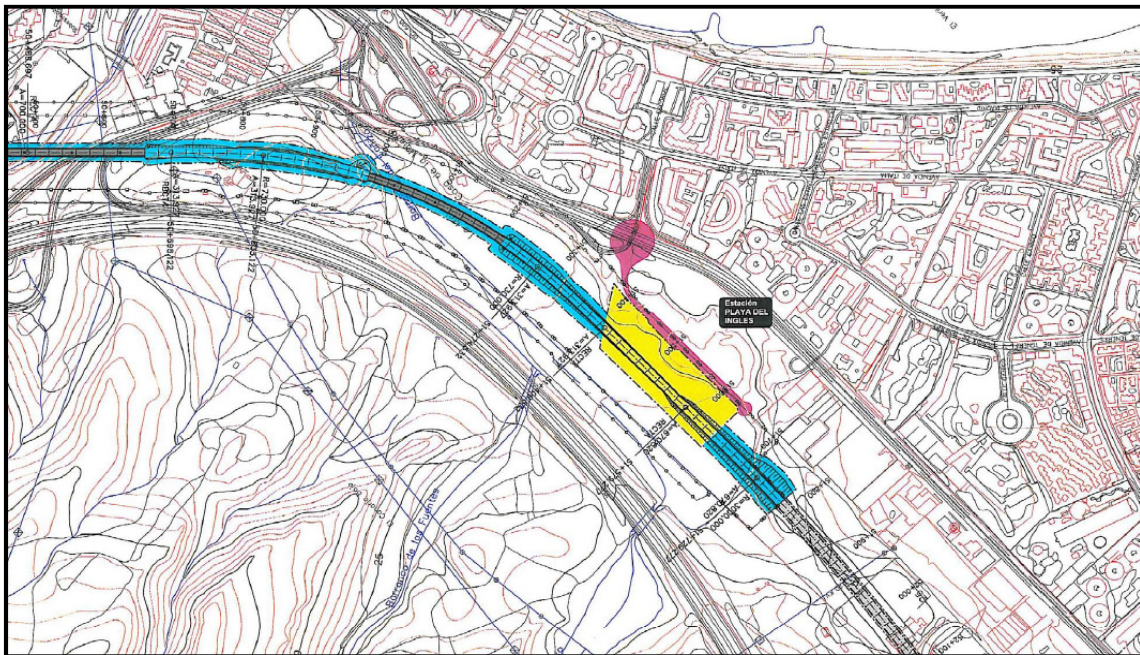


Figura 2: Extracto del Plano de Ordenación B.2.2 del PTE-21 vigente

En lo que respecta al ámbito que nos ocupa, el PTE-21 vigente dispone que la traza del tren atraviese la parcela denominada “El Veril”, y ubica en ella la estación de Playa del Inglés, según se refleja en la figura nº 2.

La citada parcela de El Veril por la que discurre la traza ferroviaria del PTE-21, y en la que se ubica una de las estaciones de la misma, figura clasificada por el PGO de San Bartolomé de Tirajana vigente como suelo urbanizable no programado “El Veril”, destinada por este último a “Parque Temático Recreativo” con uso complementario “social y comercial”.



Figura 3: Extracto del Plano 55 del PGO de San Bartolomé de Tirajana

En la misma línea, el PIO-GC vigente prevé también para esta parcela un parque equipado turístico, disponiendo para dicha parcela un “Área Libre con Equipamiento”, que de conformidad con el artículo 252 del mismo, constituye un espacio y enclave que han de permanecer fundamentalmente libres de urbanización, <<...siendo admisible en estas áreas la implantación de equipamientos de ocio o deportivos, predominantemente ambos al aire libre, tales como golf, centros hípicos y análogos, a fin de no alterar los rasgos básicos del paisaje abierto que las identifica>>.







Figura 4: Área Libre Estructurante del PIO-GC sobre la parcela de El Veril.

Dicho Área Libre con Equipamiento se corresponde con la directriz dirigida al planeamiento territorial 3A8 “Parque Urbano con equipamiento turístico en el Veril”.

Posteriormente, en desarrollo y cumplimiento del PIO-GC, el planeamiento territorial PTP-9 ordena un Equipamiento Estructurante Turístico en el ámbito de “La Maleza (‘El Veril’), a través de la actuación E3-EET (ND), proponiendo el desplazamiento de la traza ferroviaria del PTE-21, y el traslado de la estación de Playa del Inglés prevista por este último.

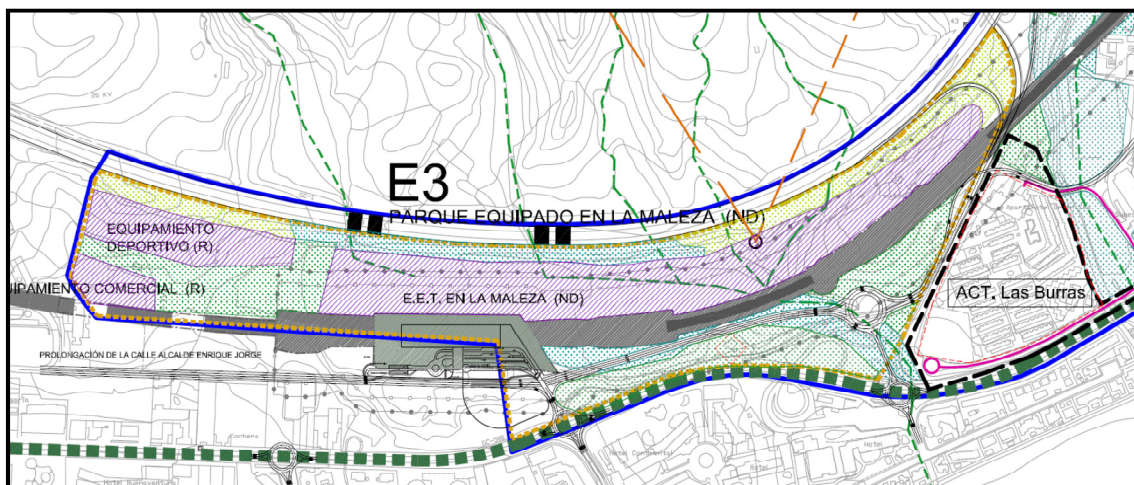


Figura 5: Extracto del Plano ORD-04 del TR de Subsanción de la Aprobación Provisional del PTP-9.

El documento de aprobación provisional del PTP-9 aprobado por el Pleno del Cabildo el 29 de enero de 2014, ordenaba el equipamiento turístico descrito integrando el trazado ferroviario y la ubicación de la estación de Playa del Inglés previstos por el PTE-21, al estar este instrumento vigente. No obstante, en el artículo 46.5 de su Normativa establecía como Recomendación la revisión del PTE-21, al objeto de posibilitar la implantación del citado equipamiento en El Veril (lugar denominado “La Maleza” en este PTP-9), y sugería su modificación a través de un Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad (PMM), entendiéndose que dicho cauce de revisión del PTE-21 no afectaba al modelo de ordenación del mismo.

*<<Se recomienda la revisión del trazado de la línea ferroviaria y ubicación de la Estación de Tren de Playa del Inglés en La Maleza prevista por el Plan Territorial Especial del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21), en*





*función de lo expuesto en el apartado 5.1.9. de la Memoria Justificativa del PTP-9, con objeto de posibilitar una mejor adecuación de las actuaciones previstas para la implantación de dicha infraestructura en La Maleza según los condicionantes territoriales y urbanísticos actuales.*

*La modificación del trazado propuesto y ubicación alternativa de la Estación de Playa del Inglés en La Maleza se podrá realizar mediante un Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad, no afectando, en ningún caso, al modelo de ordenación del PTE-21.*

*En caso de ejecutarse las modificaciones recomendadas, los terrenos desafectados por dicha infraestructura podrán ser incorporados al EET La Maleza>>.*

En este sentido, el Consejo de Gobierno Insular, en sesión celebrada el 1 de septiembre de 2014, acuerda el inicio del procedimiento para formular y tramitar la aprobación de la Revisión Parcial del PTE-21, estableciéndose en la página 2 del informe técnico emitido por el Director de desarrollo estratégico del PIO-GC el 25 de julio de 2014, que <<...el Pleno del Cabildo de Gran Canaria, con la Aprobación Provisional del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Espacio entre la GC-1 y la GC-500 (C-812) en San Bartolomé de Tirajana (PTP-9), realizada el 29 de enero de este año, acordó incluir en dicho Plan Territorial, un estudio y una propuesta de modificación de trazado de la línea ferroviaria entre la zona de El Veril-San Fernando de Maspalomas, para desafectar tanto el área estratégica y de oportunidad para desarrollar un equipamiento turístico complementario en La Maleza, como también la Estación Depuradora (EDAR) situada en El Veril junto al enlace de la GC-1 con la GC-500>>.

Así pues, según se establece en la página 1 del citado informe técnico, se propone el inicio de la Revisión del PTE-21 <<en el tramo comprendido entre San Agustín (Alto de La Gloria) y la zona sur de San Fernando de Maspalomas en el T.M. de San Bartolomé de Tirajana (...), para posibilitar una modificación del trazado del corredor de dicha línea ferroviaria entre los Pk 49 y Pk 56 para reducir de forma considerable la afección territorial del área de La Maleza (área de oportunidad definida en el PTP 9 en tramitación en fase de aprobación definitiva), por esta infraestructura lineal y la estación ubicada en El Veril a los efectos de desarrollar una oferta complementaria altamente cualificada, y también eliminar posibles inconvenientes técnicos relacionados con la ejecución de dicha línea ferroviaria en el subsuelo de las áreas residenciales en San Fernando de Maspalomas, y el ajuste considerable de los costes en la ejecución de este tramo>>.

Tras dicho acuerdo de inicio de Revisión del PTE-21, el Texto Refundido del PTP-9 continúa ordenando en la parcela de El Veril un equipamiento estructurante turístico integrando la actual traza y estación ferroviaria ordenadas por el PTE-21 vigente, pero recogiendo en la página 413 de su Memoria Justificativa el acuerdo de inicio de la Revisión del PTE-21 publicado en el BOC nº 188, de 29 de septiembre de 2014, citado en párrafos anteriores.

En este sentido, se establece en el artículo 39.2 de la Normativa del TR del PTP-9 que <<En el caso de que los terrenos actualmente afectados por el trazado de la infraestructura ferroviaria, resulten liberados de dicha afección, los citados terrenos serán incluidos en el EET o se destinarán al mismo uso que sus terrenos adyacentes, según el caso>>.

Por último, el documento de aprobación inicial del PMM tiene como ámbito de ordenación el ámbito del Veril, y por objeto la implantación de un Parque Temático con oferta alojativa turística complementaria.





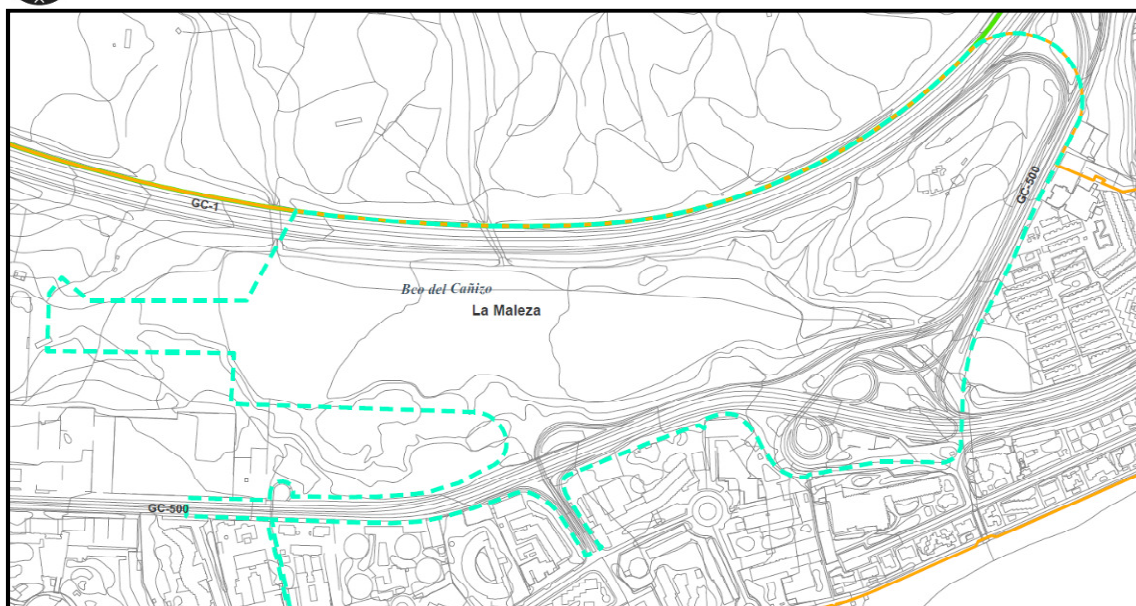


Figura 6: Delimitación del ámbito de ordenación del PMM. Extracto del Plano O-01-02 del PMM

Como ya se ha comentado, la traza ferroviaria prevista por el PTE-21 vigente atravesaría por completo el ámbito de ordenación de El Veril, localizándose además una de sus estaciones ferroviarias, la de Playa del Inglés, tal como se puede observar en la siguiente figura.

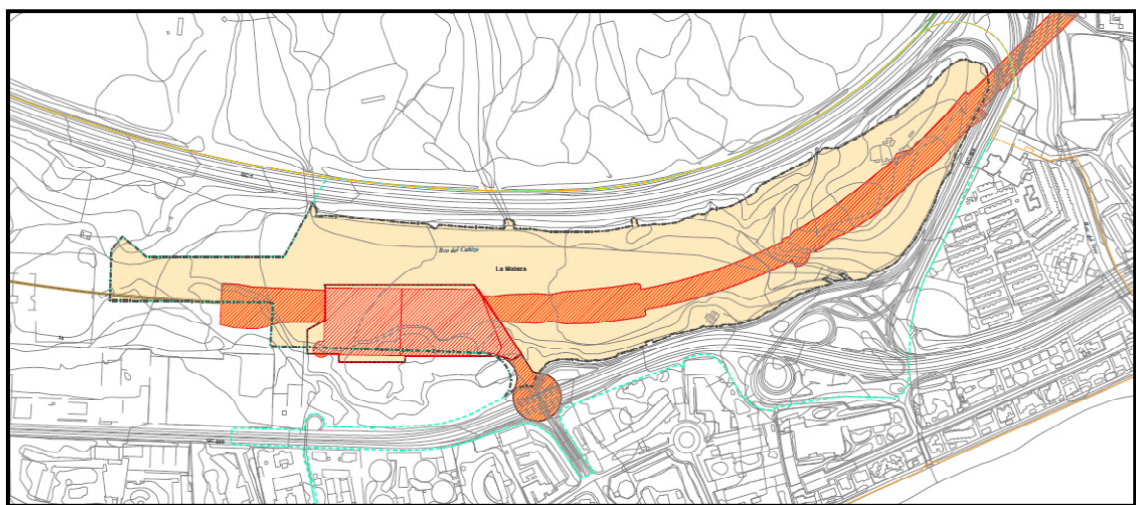


Figura 7: Extracto de la alternativa cero (A02), que representa la aplicación del planeamiento vigente a la parcela de El Veril.

En la página 174 de la Memoria de Ordenación del documento de aprobación inicial del PMM El Veril se estableció que <<...en caso de seleccionarse la alternativa con el trazado en vigor actualmente, quedaría imposibilitada la implantación de un parque temático y/o la regeneración ambiental del ámbito, difiriendo en lo previsto en el resto del planeamiento territorial y en el planeamiento urbanístico en vigor>>.

Asimismo, en la misma página de la citada Memoria de Ordenación, se establece que <<...consta informe suscrito por Director de desarrollo estratégico del PIO-GC con fecha de 21 de enero de 2015, (...) en el que entre otros, se reitera que la modificación de la que se ha iniciado el procedimiento, "liberaría la parcela que tiene asignada en la actualidad, posibilitando que el área de Maleza quede libre para el desarrollo del área libre con equipamiento que establece el PIO-GC, con un mayor acercamiento de dicha estación intermodal con aparcamiento disuasorios...">>





En dicho escenario, el PMM establece como alternativa seleccionada la alternativa A2, cuya ordenación consiste en la implantación de un Parque Temático en la zona de El Veril (zona ZA) con uso complementario alojativo turístico, terciario y de aparcamiento (zona ZB).

Para ello, recategoriza como SUSO-T la parcela de El Veril, y la sectoriza y ordena pormenorizadamente, al objeto de implantar el citado Parque Temático y sus usos complementarios.

Como se puede observar en las imágenes siguientes, el PMM no considera aplicable el trazado vigente del PTE-21 y su estación de “Playa del Inglés”, en aplicación del apartado 7 del artículo 7 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias.

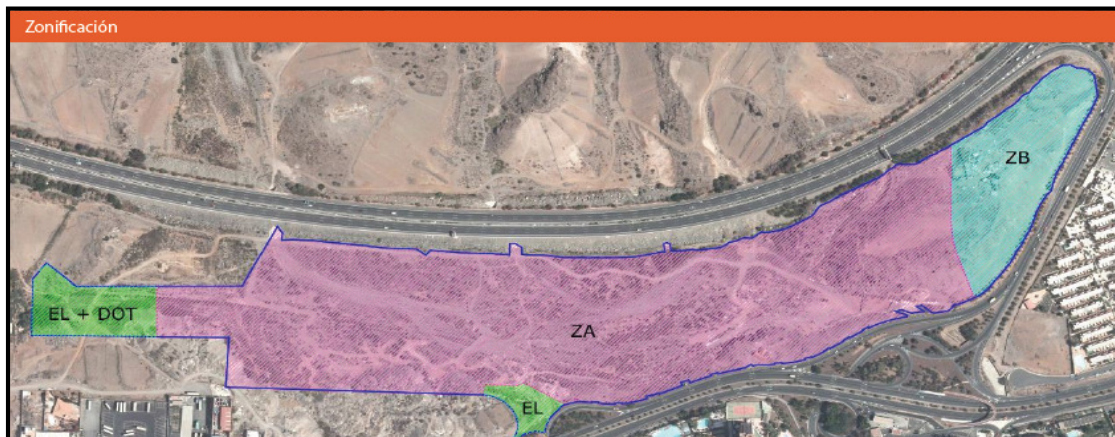


Figura 8: Extracto de la Ficha PV1A-1 del PMM El Veril



Figura 9: Extracto de la Ficha PV1A-2 del PMM El Veril

### 3.2 OBJETO DE LA SUSPENSIÓN

Como ya se ha podido comprobar, la traza ferroviaria prevista por el PTE-21 vigente atraviesa por completo la parcela de El Veril, localizándose además una de sus estaciones ferroviarias, la de Playa del Inglés, en su interior

Tal como se ha descrito detalladamente en el apartado anterior, dicha circunstancia imposibilita la implantación de un equipamiento turístico (Parque Temático) en dicha parcela, equipamiento que viene ya previsto desde el PGO de San Bartolomé de Tirajana PGO'96, así como también en el PIO-GC vigente, el PTP-9 actualmente pendiente de aprobación definitiva, y en documento de aprobación inicial del PMM de El Veril.







Por todo ello, la tramitación del procedimiento previsto en el artículo 47 del TRLOTENC'00 para el PTE-21 tiene su justificación en el escenario urbanístico actual ya descrito, teniendo por objeto, según se describe en la página 2 del informe técnico de fecha 25 de julio de 2014, *<<...desafectar tanto el área estratégica y de oportunidad para desarrollar un equipamiento turístico complementario en La Maleza, como también la Estación Depuradora (EDAR) situada en El Veril junto al enlace de la GC-1 con la GC-500>>*, así como, según se establece en la página 1 del informe referido *<< eliminar posibles inconvenientes técnicos relacionados con la ejecución de dicha línea ferroviaria en el subsuelo de las áreas residenciales en San Fernando de Maspalomas, y el ajuste considerable de los costes en la ejecución de este tramo>>*.

### 3.3 JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO

El interés público de la tramitación de este procedimiento tiene su justificación en el acuerdo adoptado por el Pleno del Cabildo de Gran Canaria en sesión celebrada el 26 de mayo de 2014, y que se aporta como Anexo documental nº 2, en el cual se establece el *<<...interés económico, turístico, y social de la implantación, en Gran Canaria, de un Parque Acuático Siam Park, como equipamiento turístico de máxima referencia, capaz de generar sinergias, actividades e inversiones complementarias>>*, cuya implantación queda imposibilitada en tanto no se modifique el trazado aprobado por el PTE-21 vigente y no se traslade la estación por éste prevista en el ámbito de El Veril.

### 3.4 JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER SUPRALOCAL

El carácter supralocal viene justificado por la relevancia para la recualificación de la industria turística de la isla de Gran Canaria que adquiere la implantación de un Parque Temático de estas características, que, tal como se establece en el acuerdo plenario de 26 de mayo de 2014, es capaz de generar sinergias, actividades e inversiones complementarias, constituyendo un proyecto estratégico para el futuro de Gran Canaria.

Asimismo, su previsión como actuación específica dentro del ámbito de ordenación que el PIO-GC remite al Plan Territorial Parcial de Regeneración del Espacio entre la GC-500 y la GC-1 (PTP-9) supone un desarrollo preferente de la estrategia insular prevista por el PIO-GC.

### 3.5 JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER DE URGENCIA Y EXCEPCIONALIDAD

La urgencia de la tramitación del procedimiento regulado en el artículo 47 del TRLOTENC'00 para la modificación del PTE-21, viene motivada por las implicaciones que se derivan de los informes técnicos y jurídicos emitidos con fecha 24 de abril y 29 de abril de 2015 respectivamente por la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias al respecto de PMM de El Veril actualmente en tramitación, en los que *<<...para la continuidad del expediente debe estar resuelto el cambio de trazado del Tren, o suspendida su eficacia en el ámbito afectado>>*.

La aprobación de la Revisión del PTE-21 a través del cauce ordinario, esto es, el procedimiento de Revisión previsto por el TRLOTENC'00 y el RPIOSPC'06 para los planes territoriales especiales, supone dilatar en el tiempo la implantación de un equipamiento turístico de *<<...interés económico, turístico y social...>>*, cuya tramitación puede alcanzar un período de 24 meses, según se dispone en la página 6 del informe técnico de fecha 25 de julio de 2014: *<<...la formulación y tramitación del citado procedimiento hasta la fase de aprobación provisional deber realizarse en un plazo máximo de 24 meses...>>*.

Por todo lo anterior, se constituye como excepcional y urgente la modificación del PTE-21 en el tramo que discurre entre los kilómetros 49+000 y 56+000, a través del procedimiento de suspensión regulado en el artículo 47 del TRLOTENC'00, con el fin de no hipotecar la implantación de un equipamiento turístico de relevancia supralocal.





## 4 CARACTERÍSTICAS DE LA SUSPENSIÓN

### 4.1 DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

El único instrumento que requiere de modificación es el PTE-21, de manera que se exponen a continuación el ámbito y las normas que se suspenden, así como las normas sustantivas transitorias aplicables hasta la efectiva Revisión del PTE-21 en el plazo señalado en el RPIOSPC'06.

La suspensión no requiere la modificación de ninguno de los restantes instrumentos de ordenación citados, ya que el PGO y el PIO-GC, vigentes con anterioridad al PTE-21, prevén un equipamiento turístico en la parcela de El Veril al margen de la posterior inclusión en su interior del trazado y la estación del tren. Además de todo ello, el PTP-9 y el PMM, este último actualmente en tramitación, ordenan el citado equipamiento previendo el traslado de la traza y de la estación ferroviaria a su paso por la citada parcela a través de la revisión del PTE-21 actualmente en tramitación.

### 4.2 PLANEAMIENTO Y ÁMBITO DE LA SUSPENSIÓN

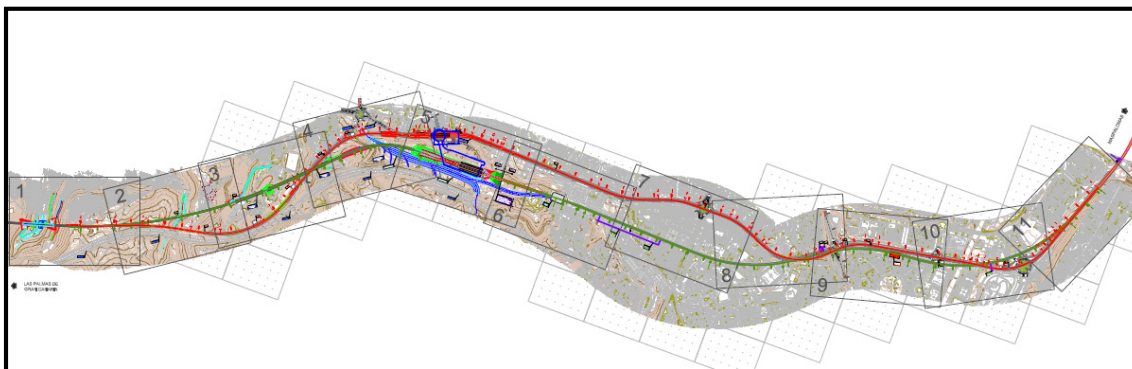


Figura 10: Extracto del Plano "Hoja 01 de 01" del documento realizado por INECO. En grafismo verde se describe la traza ferroviaria vigente y en rojo la nueva traza propuesta.

El instrumento de ordenación que se suspende parcialmente es únicamente el PTE-21 vigente, en el ámbito que abarca desde el kilómetro 49 al kilómetro 56, descrito en el Plano Hoja 01 de 01 del documento denominado "Análisis de la alternativa: actuación conjunta de la línea ferroviaria bajo la futura travesía urbana GC-500 y anteproyecto de la estación ferroviaria de playa del inglés", realizado por encargo de Ferrocarriles de Gran Canaria a la empresa estatal INECO, y recibido en el Cabildo de Gran Canaria con fecha 27 de noviembre de 2014, registro general de entrada nº 79.608, que el documento de suspensión hace suyo en calidad de normas sustantivas de ordenación aplicables transitoriamente en sustitución de las suspendidas.

En la siguiente figura se observa como quedaría ordenado el nuevo trazado ferroviario (rojo) respecto del trazado y estación vigentes (verde).



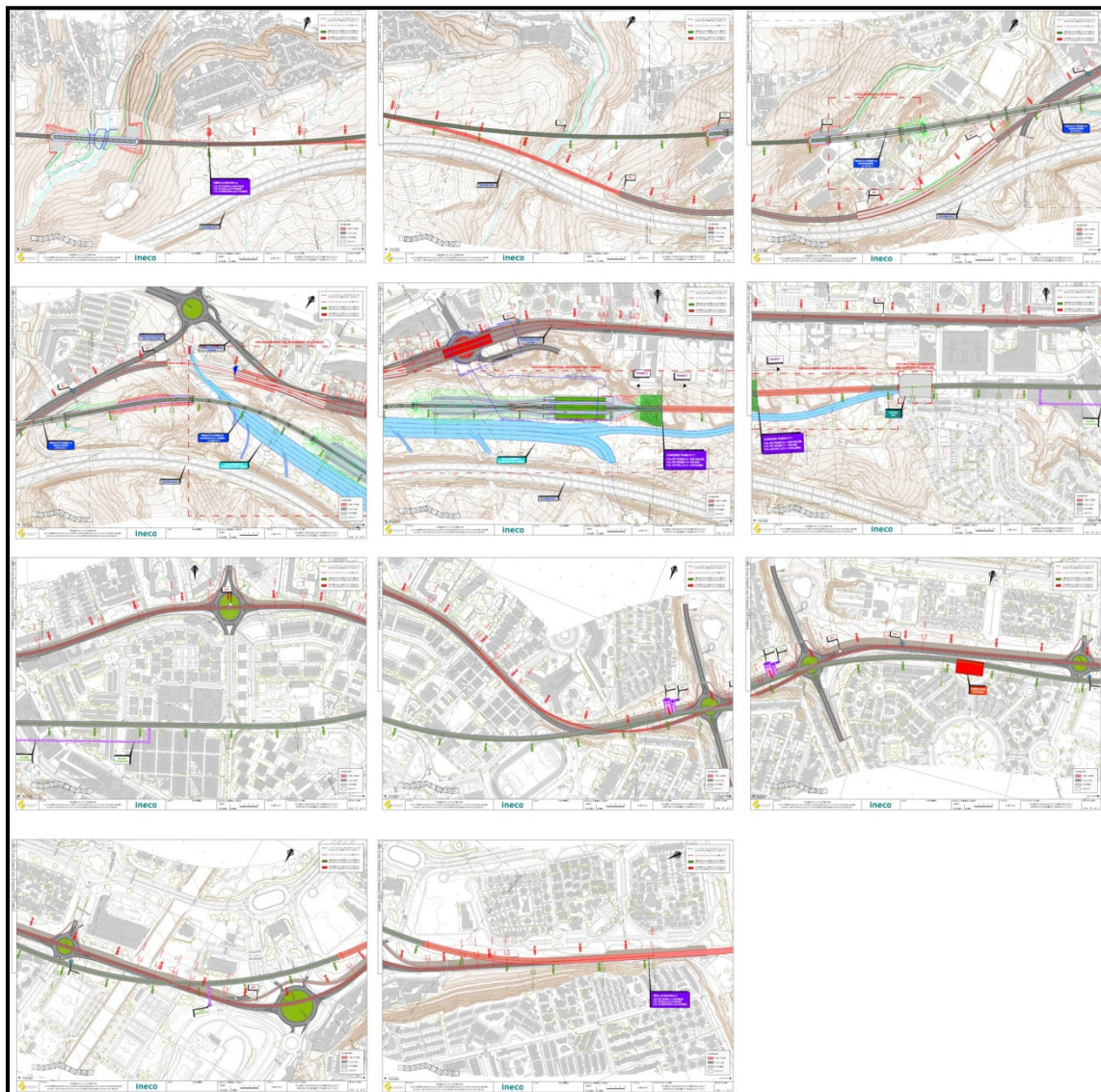


Figura 11: Planos extraídos del documento elaborado por INECO ya citado.

Asimismo, en la figura siguiente se muestra la estación actual en el ámbito de El Veril (figura inferior izquierda) y la nueva estación propuesta en el citado ámbito (figura inferior derecha).





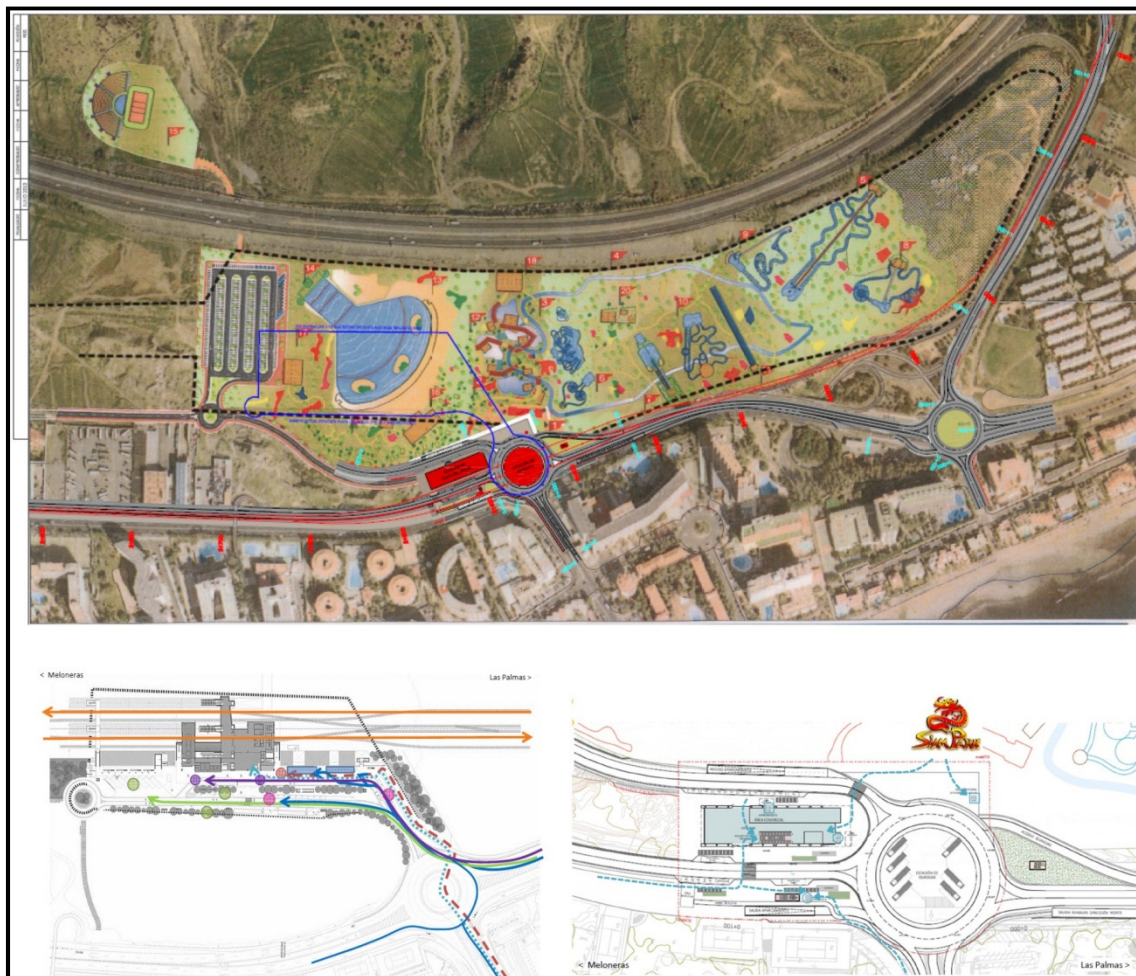


Figura 12: Planos extraídos del estudio de INECO ya citado.

## **5 CONTENIDO DE LA SUSPENSIÓN: DETERMINACIONES SUSPENDIDAS Y DETERMINACIONES SUSTANTIVAS TRANSITORIAS**

### **5.1 DETERMINACIONES DEL PTE-21 QUE SE SUSPENDEN**

Se suspende la siguiente documentación:

- **Planos de Ordenación:**

- B.2. Estructura Orgánica y Sistemas Generales: B.2.2. Planos de Detalle:
  - Plano B.2.2.26, Hoja 26 de 30, a partir del kilómetro 49+000.
  - Plano B.2.2.27, Hoja 27 de 30.
  - Plano B.2.2.28, Hoja 28 de 30.
  - Plano B.2.2.29, Hoja 29 de 30, hasta el kilómetro 56+000.
- B.3. Perfiles Longitudinales:
  - Plano B.3.15, Hoja 15 de 17.
  - Plano B.3.16, Hoja 16 de 17.





- B.5. Secciones transversales: B.5.1. Secciones características:
  - Plano B.5.1.04, Hoja 4 de 4, únicamente la figura 14 “Tramo Tarajalillo-El Veril”, en lo que afecta al tramo que discurre entre los kilómetros 49+000 y 56+000.
- B.5. Secciones transversales: B.5.2. Perfiles transversales:
  - Plano B.5.2.31, Hoja 31 de 33, todo su contenido excepto la sección del punto kilométrico pK.48+900.
  - Plano B.5.2.32, Hoja 31 de 33
  - Plano B.5.2.33, Hoja 33 de 33
- B.6. Delimitación de las dotaciones y servicios ferroviarios:
  - Plano B.6.10 “Estación Playa del Inglés”, Hoja 1 de 1.
- B.7. Gestión Territorial:
  - Plano B.7.26, Hoja 26 de 30, a partir del kilómetro 49+000.
  - Plano B.7.27, Hoja 27 de 30.
  - Plano B.7.28, Hoja 28 de 30.
  - Plano B.7.29, Hoja 29 de 30.

## 5.2 DETERMINACIONES DEL PTE-21 TRANSITORIAS

Se incorporan como normas transitorias del PTE-21 aplicables hasta la efectiva Revisión del mismo, y sustitutivas de las normas suspendidas, el contenido del documento denominado “Análisis de la alternativa: Actuación conjunta de la línea ferroviaria bajo la futura travesía urbana GC-500 y anteproyecto de la estación ferroviaria de Playa del Inglés”, realizado por Ineco por encargo de Ferrocarriles de Gran Canaria, recibido en esta Corporación el 27 de noviembre de 2014, registro de entrada 79.608, que se aporta como Anexo documental nº 3.

## 6 CONCLUSIÓN

Con base a lo expuesto, se considera que concurren las circunstancias previstas en el artículo 47 del TRLOTENC, desarrollado por el artículo 23 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, para que por parte del Cabildo de Gran Canaria se ejercite la iniciativa de promover la suspensión puntual de las determinaciones del Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (PTE-21) entre los puntos kilométricos Pk.49+00+ y Pk.56+000.

Esta actuación tiene por objeto la modificación del trazado ordenado por el PTE-21 vigente en el tramo comprendido entre San Agustín (Alto de La Gloria) y la zona sur de San Fernando de Maspalomas en el T.M. de San Bartolomé de Tirajana, así como el traslado de la actual estación de Playa del Inglés prevista por el citado Plan Territorial a una localización alternativa, con el objeto de reducir de forma considerable la afección territorial del área de La Maleza (área de oportunidad definida en el PTP-9 pendiente de aprobación definitiva), por esta infraestructura lineal y la estación ubicada en El Veril a los efectos de desarrollar una oferta complementaria turística altamente cualificada, así como para desafectar también la Estación Depuradora (EDAR) situada en El Veril junto al enlace de la GC-1 con la GC-500 y eliminar posibles inconvenientes técnicos relacionados con la ejecución de dicha línea ferroviaria en el subsuelo de las áreas residenciales en San Fernando de Maspalomas, así como el ajuste considerable de los costes en la ejecución de este tramo.





Asimismo, se acompaña como Anexo nº3 el ámbito de suspensión, las normas suspendidas, y la propuesta de normas sustantivas de ordenación que serían transitoriamente aplicables en sustitución de las suspendidas.

Las Palmas de Gran Canaria, a 6 de mayo de 2015

