BORRADOR

INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN SINGULAR TURÍSTICA PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA E IMPLANTACIÓN EDIFICATORIA DEL ÁREA DE ENSANCHE SUR DEL NÚCLEO TURÍSTICO DE PUERTO NAOS

Documento Sustantivo para Evaluación Ambiental

TÉRMINO MUNICIPAL DE LOS LLANOS DE ARIDANE
ISLA DE LA PALMA

JULIO 2025

ANEJO 6: ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

DILIGENCIA:

Para hacer constar que el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Los Llanos de Aridane, en sesión celebrada el día 3 de julio de 2025, adoptó el acuerdo de remitir al Excmo. Cabildo Insular de La Palma solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada y del documento ambiental estratégico, presentado en el Registro General de Entrada el día 3 de julio de 2025, con número de registro 202501884 formado por:

TOMO I:

- Memoria de Información del Instrumento de Planificación Singular Turística para la ordenación urbanística e implantación edificatoria del área de ensanche sur del núcleo turístico de Puerto Naos y Anejos 1, 2 y 3.
- Planos de Información y Planos de Alternativas.

TOMO II:

- Memoria de Ordenación del Instrumento de Planificación Singular Turística para la ordenación urbanística e implantación edificatoria del área de ensanche sur del núcleo turístico de Puerto Naos y Anejos 4, 5, 6 y 7.
- Planos de Ordenación.

TOMO III:

- Documento de Evaluación Ambiental Estratégico del Instrumento de Planificación Singular Turística para la ordenación urbanística e implantación edificatoria del área de ensanche sur del núcleo turístico de Puerto Naos y Anexos.

En Los Llanos de Aridane, a la fecha de la firma electrónica.

LA SECRETARIA GENERAL
Fdo: Miriam Pérez Afonso

Miriam Pérez Afonso - DNI 42190849V

Firmado digitalmente por Miriam Pérez Afonso - DNI 42190849V
Fecha: 2025.07.18 09:49:14 +01'00'

PROMOTOR: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LOS LLANOS DE ARIDANE

CARO & MAÑOSO FERNÁNDEZ DUQUE ARQUITECTURA Y URBANISMO

evalúa soluciones ambientales

INGENIERÍA TÉCNICA CANARIA, S.A.

BORRADOR

INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN SINGULAR TURÍSTICA PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA E IMPLANTACIÓN EDIFICATORIA DEL ÁREA DE ENSANCHE SUR DEL NÚCLEO TURÍSTICO DE PUERTO NAOS

Documento Sustantivo para Evaluación Ambiental

TÉRMINO MUNICIPAL DE LOS LLANOS DE ARIDANE
ISLA DE LA PALMA

JULIO 2025

ANEJO 6:
ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LOS LLANOS DE ARIDANE

"EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DE SU ORIGINAL DEL QUE ES AUTOR LA UTE "CARO&MAÑOSO – FERNÁNDEZ DUQUE". SU UTILIZACIÓN TOTAL O PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN O CESIÓN A TERCEROS, REQUERIRÁ LA PREVIA AUTORIZACIÓN EXPRESA DE SU AUTOR, QUEDANDO EN TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO"

EQUIPO REDACTOR

Dirección Técnica y Coordinación

Ángel M. Caro Cano, Arquitecto y Urbanista
Justo Fernández Duque, Arquitecto y Urbanista
Joaquín Mañoso Valderrama, Arquitecto y Urbanista

Departamento Técnico

Andrés Pérez Martínez, Arquitecto y Urbanista
Elena Fernández Piñero, Arquitecta
María Caro Concepción, Arquitecta
Pedro González Sánchez, Arquitecto Técnico y Graduado en Arquitectura Técnica
Víctor Manuel Rodríguez Duque, Delineante y Técnico Informático SIG
José Tomás Díaz González, Delineante
Juan Francisco Sicilia Tejera, Delineante
José Ilidio Marrero Pérez, Delineante
María Victoria García Pérez, Delineante
Cristina Rodríguez Rodríguez, Administrativa

Estudios ambientales

EVALÚA SOLUCIONES AMBIENTALES, S.L.

Infografías

Roberto Castro Hernández
María Caro Concepción

Ingeniería

INGENIERÍA TÉCNICA CANARIA, S.A.

ANEJO 6: ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO. BORRADOR DE INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN SINGULAR TURÍSTICA PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA E IMPLANTACIÓN EDIFICATORIA DEL ÁREA DE ENSANCHE SUR DEL NÚCLEO TURÍSTICO DE PUERTO NAOS, en el término municipal de Los Llanos de Aridane (Isla de La Palma), promovido a iniciativa del **EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LOS LLANOS DE ARIDANE** y redactado por la empresa **UTE CARO & MAÑOSO – FERNÁNDEZ DUQUE** (Sociedades Colegiadas COAC Nº 10.460 y Nº 10.666), Unión Temporal de Empresas según Ley 18/1982, de 26 de Mayo (en anagrama **"UTE CARO&MAÑOSO – FERNÁNDEZ DUQUE")**.

Julio 2025

ÍNDICE

1. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA 9

1.1. DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA ACTUACIÓN URBANÍSTICA 9

1.1.1. Unidades de actuación y sistemas de ejecución 9

1.1.2. Fases de ejecución y cronograma orientativo 13

1.1.2.1. Fundamento normativo y doctrinal 13
1.1.2.2. Modelo de gestión propuesto 14
1.1.2.3. Sistema de actuación recomendado: COOPERACIÓN 14
1.1.2.4. Mecanismo de equidistribución posterior 15
1.1.2.5. Ventajas del modelo 15

1.1.3. Adquisición de facultades urbanísticas y cargas de urbanización 16

1.1.4. Coordinación interadministrativa 17

1.2. VIABILIDAD ECONÓMICA Y SOSTENIBILIDAD FINANCIERA 17

1.2.1. Estimación de costes de urbanización 17

1.2.2. Reparto de cargas y sistema de compensación 22

1.2.3. Estimación del valor del aprovechamiento lucrativo 23

1.2.4. Rentabilidad social y retorno territorial 23

1.3. COMPATIBILIDAD CON EL PLANEAMIENTO SUPRAMUNICIPAL Y MARCO NORMATIVO 24

1.3.1. Alineación con el PIOLP 24

1.3.2. Conformidad con las Directrices de Ordenación del Turismo (Ley 19/2003) 24

1.3.3. Conformidad con la Ley 14/2019 de las Islas Verdes 24

1.3.4. Conformidad con la Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales de Canarias 25

1.3.5. Evaluación ambiental y ordenación litoral 25

1. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA

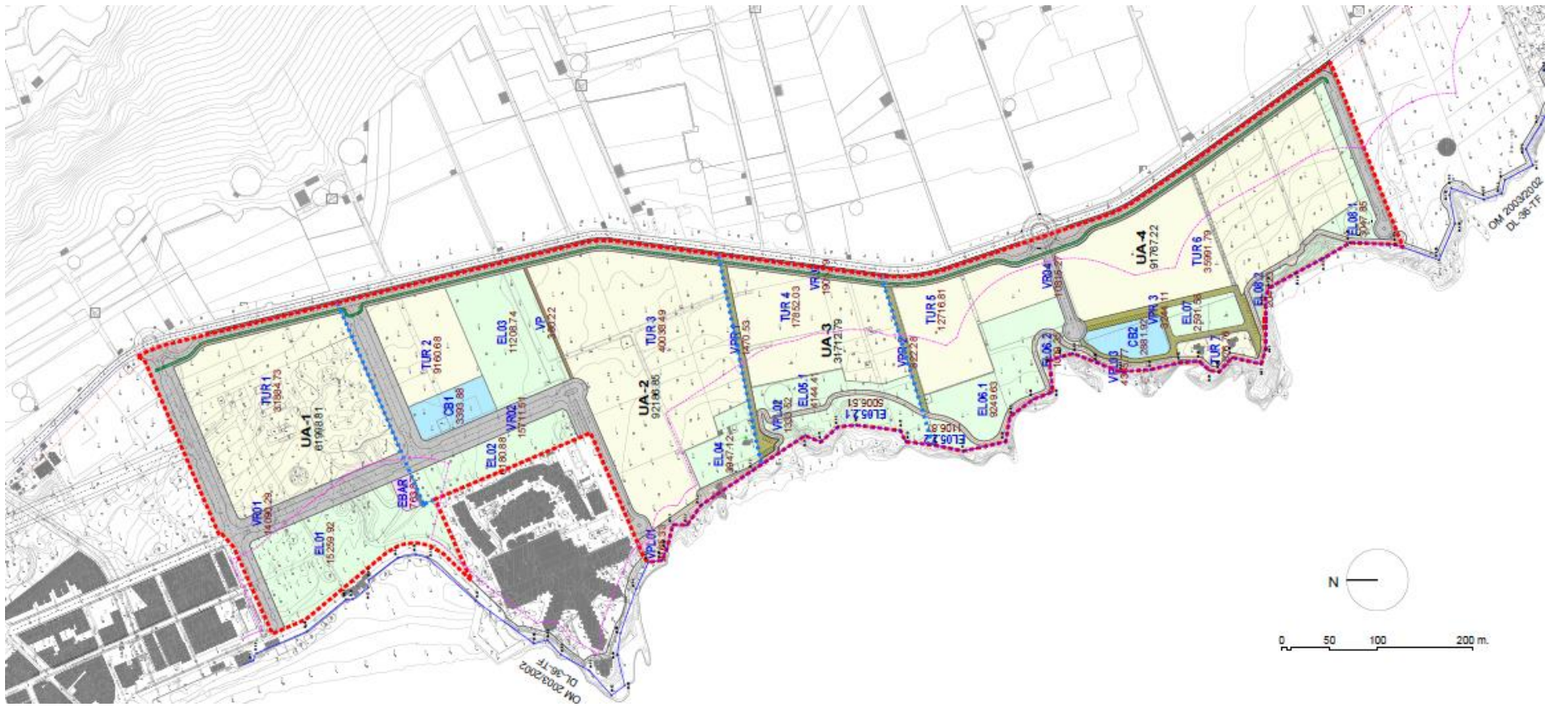
1.1. DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA ACTUACIÓN URBANÍSTICA

1.1.1. Unidades de actuación y sistemas de ejecución

El ámbito del IPST se estructura en cuatro Unidades de Actuación (UA-1 a UA-4), en las que se agrupan las parcelas edificables y sistemas asociados, conforme a criterios de funcionalidad, viabilidad técnica y coordinación con el planeamiento y servicios existentes. En el siguiente cuadro se recoge el cuadro de características urbanísticas de cada unidad de actuación, distinguiéndose la superficie bruta, superficie neta edificable de las parcelas lucrativas TUR y CB (m²S), superficies netas de dominio público de las parcelas destinadas a espacios libres públicos (EL), a sistema viario (V) y a infraestructuras (EDAR); los aprovechamientos edificatorios (m²C), la capacidad turística máxima de las parcelas edificables (Nº Plazas) y la dotación de aparcamientos, desglosada por unidades de actuación.

CUADRO DE CARACTERÍSTICAS DE LAS UNIDADES DE ACTUACIÓN EN QUE SE DIVIDE EL SECTOR URBANIZABLE "ENSANCHE SUR PUERTO NAOS" PARA SU GESTIÓN Y EJECUCIÓN.

UA		TUR						EL		CB				V						EBAR	
UNIDAD DE ACTUACIÓN	SUP. TOTAL	COD.	ZONA EDIFICABLE TURÍSTICA PRIVADA	EDIFICABILIDAD NETA MÁXIMA	SUP. MÁX. EDIFIC. 64 m²C/PA	CAP. MÁX. TURISTICA 70 m²S/PA	Nº MÍNIMO PA EN SÓTANO	COD.	ESPACIO LIBRE PÚBLICO AJARDINADO	COD.	ZONA DE EQUIPAMENTO COMERCIAL PRIVADO	EDIFICABILIDAD NETA MÁXIMA	SUP. MÁX. EDIFIC.	INFRAESTRUCTURA VIARIA						COD.	INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA
														COD.	RODADA	COD.	PEATONAL	TOTAL	Nº PAP		
	(m²S)		(m²S)	(m²C/m²S)	(m²C)	Nº PLAZAS ALOJ.			(m²S)		(m²S)	(m²C/m²S)	(m²C)		(m²S)		(m²S)	(m²S)			(m²S)
UA-1	61.998,81	TUR1	31.884,73	0,91	29.152,00	456	456	EL01	15.259,92					VR01	14.090,28			14.090,28	120	EBAR	763,87
UA-2	92.186,85	TUR2	9.160,68	0,91	8.375,68	131	131	EL02	6.180,88	CB1	3.393,88	0,60	2.036,33	VR02	15.711,52	VP	380,22	16.091,74	102		
		TUR3	40.038,49	0,91	36.606,72	572	572	EL03	11.208,74							VPL01	2.165,33	2.165,33			
								EL04	3.947,12												
UA-3	31.712,79	TUR4	17.852,03	0,91	16.321,92	255	255	EL05.1	4.144,41					VPR1	1.470,53	VPL02	1.333,52	2.804,05	9		
								EL05.2.1	5.006,51					VR03	1.905,77			1.905,77			
UA-4	91.767,22	TUR5	12.716,81	0,91	11.626,88	182	182	EL05.2.2	1.106,87	CB2	2.881,92	0,05	144,10	VPR2	822,28	VPL03	4.365,77	5.188,05			
		TUR6	35.991,79	0,91	32.906,88	514	514	EL06.1	9.249,63					VR04	10.815,29			10.815,29	26		
		TUR7	1.876,76	DISPOSICION TRANSITORIA CUARTA DE LA LEY DE COSTAS				EL06.2	1.009,35					VPR3	3.244,11			3.244,11	40		
								EL07	2.591,58												
								EL08.1	3.047,85												
								EL08.2	2.047,23												
	277.665,67				134.990,08	2.109	2.109						2.180,42						297		



El sistema de ejecución propuesto es privado por compensación, salvo que se justifique su sustitución por otro mecanismo conforme al Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento. Se desarrollará un proyecto de urbanización conjunto del IPST que comprenderá la totalidad de las redes de servicios dimensionadas en su conjunto para los usos y aprovechamientos turísticos planificados, pudiéndose ejecutar de forma fragmentada e independiente por razones de oportunidad y coyuntura. En todo caso se tendrán que ejecutar en la primera fase los ramales generales de acometida de las distintas redes conforme a los proyectos redactados.

1.1.2. Fases de ejecución y cronograma orientativo

El escenario ideal para la ejecución del IPST es que se aborden de forma unitaria y completa la totalidad de las obras de urbanización, o al menos la ocupación del suelo público correspondiente a los viales y al sistema de espacios libres públicos, de modo tal, que queden delimitadas las parcelas lucrativas edificables y se pueda ir afrontando de forma individual el desarrollo de cada una de las seis parcelas turísticas TUR y las dos de equipamiento comercial CB.

Para tal fin se hace necesario afrontar los proyectos de urbanización con las infraestructuras generales externas y acometidas de la totalidad de la actuación IPST, procediéndose a continuación a redactar el proyecto de reparcelación general, para después afrontar la compensación de cada una de las cuatro unidades de actuación.

Determinada la carga de urbanización que le corresponde a cada unidad de actuación, se procedería a la equidistribución dentro de cada una, quedando abierta la posibilidad de ocupación del suelo.

Por tal circunstancia, no se plantea una programación estricta, en tanto son razones de oportunidad y coyuntura favorable, las que determinen la implantación de cada uno de los seis establecimientos turísticos alojativos TUR previstos y de las dos edificaciones comerciales (CB) consideradas en la ordenación.

Atendiendo al interés general de la actuación para el desarrollo turístico de la isla de La Palma, habría de valorarse la ejecución del IPST por el sistema de COOPERACION, actuando como administración actuante principal el Cabildo Insular de La Palma, sin perjuicio de la concertación que se alcance con los propietarios y el Ayuntamiento de Los Llanos de Aridane.

1.1.2.1. Fundamento normativo y doctrinal

La gestión y ejecución del Instrumento de Planificación Singular Turística (IPST) del Ensanche Sur debe enmarcarse jurídicamente en los siguientes cuerpos normativos:

- Ley 4/2017, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, que regula el sistema de planeamiento, su ejecución y los sistemas de actuación.

- Reglamento de Gestión y Ejecución del Sistema de Planeamiento de Canarias, que desarrolla los procedimientos técnicos y administrativos.

- Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en cuanto al reparto competencial entre Ayuntamiento y Cabildo.

- Ley estatal 9/2001, de Suelo, y sus desarrollos y reformas posteriores, que establece los principios de equidistribución, legalidad urbanística y cargas inherentes a la propiedad.

- Ley 14/2019, de las Islas Verdes, y especialmente su artículo 10, que habilita la formulación de IPST como instrumentos excepcionales y supramunicipales para el desarrollo de actividades turísticas estructuradas, siempre que acrediten su coherencia territorial, viabilidad ambiental y relevancia para el desarrollo insular.

Desde una perspectiva doctrinal y jurisprudencial, se respalda la validez de sistemas de gestión unitaria, sobre todo en suelos turísticos de nueva creación que exigen una infraestructura integral coherente. La STS de 21/05/2007 (RJ 2007/3752) avala la actuación directa de la administración cuando concurren razones de interés público superior, como en el presente caso.

1.1.2.2. Modelo de gestión propuesto

Se propone acometer la gestión urbanística del IPST de forma unitaria y completa en una primera fase, ejecutando las infraestructuras generales externas e internas, que correspondan conforme a los acuerdos alcanzados, a cargo del propio instrumento. Esta solución se justifica:

- Técnicamente, por la necesidad de implantar un modelo turístico de gama alta con exigencias funcionales elevadas en términos de accesibilidad, servicios y calidad ambiental.

- Económicamente, porque permite generar economías de escala en contratación de obras, reducir costes y plazos, y garantizar la simultaneidad en la operatividad de los sistemas.

- Urbanísticamente, porque facilita una delimitación precisa de las parcelas lucrativas edificables y la ejecución anticipada de los sistemas generales (viales, saneamiento, suministro eléctrico, telecomunicaciones, etc.), sobre los que se apoyarán posteriormente las actuaciones particulares.

Esta solución evita la fragmentación, reduce los tiempos de implantación y permite acompasar la ejecución del planeamiento con el desarrollo turístico estratégico insular.

1.1.2.3. Sistema de actuación recomendado: COOPERACIÓN

El sistema propuesto para la ejecución del IPST es el Sistema de Cooperación, previsto en los artículos 99 a 106, ambos inclusive, y concordantes del Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 183/2018, de 26 de diciembre (BOC Nº 5 de 9 de enero de 2019). Este sistema permite a la administración (en este caso, el Cabildo Insular de La Palma) asumir el liderazgo operativo de la actuación, sin necesidad de constituir una Junta de Compensación previa.

El Cabildo actuaría como Administración actuante y entidad fiduciaria, con capacidad para:

- Licitar y contratar la urbanización e infraestructuras generales.
- Financiar inicialmente las actuaciones, con reintegro por parte de los propietarios en la fase de equidistribución.
- Coordinar la secuencia de ejecución conforme a las prioridades turísticas del planeamiento insular, además de respetar las cuestiones de oportunidad y coyuntura inversora.

Este sistema es coherente con la naturaleza supramunicipal del IPST, con el interés general que lo motiva (recuperación económica post-volcánica, diversificación turística de La Palma, creación de empleo) y con los criterios de sostenibilidad territorial del artículo 10 de la Ley 14/2019.

Además, permite evitar bloqueos por falta de acuerdo entre propietarios en fases tempranas, mientras que alienta una colaboración público-privada ordenada y jurídicamente protegida.

1.1.2.4. Mecanismo de equidistribución posterior

Una vez habilitado administrativamente el IPST, se procederá a la redacción de los proyectos de urbanización de todas las infraestructuras, así como de las acometidas a los sistemas generales de infraestructuras, quedando perfectamente delimitadas y georreferenciadas las parcelas lucrativas resultantes, se prevé la realización de una Reparcelación General de la totalidad del Sector Urbanizable, para posteriormente abordar la compensación individual de cada unidad de actuación. Este sistema permite:

- Cuantificar y distribuir con precisión las cargas de urbanización, atendiendo al principio de equidistribución.
- Ajustar la valoración económica de aportaciones y beneficios de cada propietario.
- Garantizar que la propiedad asuma las cargas vinculadas a su aprovechamiento urbanístico, conforme a los artículos 14, 33, 45 a 47 de la Constitución y a los artículos 238 a 242, ambos inclusive, y concordantes de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

Se utilizará el instrumento del Proyecto de Reparcelación General, con aplicación sobre la totalidad del ámbito, seguido de la compensación dentro de cada Unidad de Actuación, conforme al esquema planteado en el documento base del IPST.

Este sistema garantiza justicia urbanística, seguridad jurídica y plena operatividad, incluso si existen propietarios renuentes o en situación jurídica irregular.

1.1.2.5. Ventajas del modelo

Frente a modelos alternativos, como el sistema de compensación pura o la ejecución parcial por subsectores, la propuesta aquí desarrollada ofrece importantes ventajas:

- Ejecución rápida y coordinada, sin depender de acuerdos iniciales entre propietarios.

- Garantía de calidad y continuidad en las infraestructuras, esenciales para un destino turístico de alto valor añadido.
- Reducción del riesgo financiero, mediante la implicación inicial de la administración insular.
- Mayor capacidad de atracción de inversiones privadas, que encontrarán un marco claro, ejecutado y sin incertidumbres urbanísticas.
- Mejor capacidad de control ambiental y paisajístico, al desarrollarse el conjunto del sistema de espacios libres y zonas verdes de forma simultánea.

Este modelo, sustentado jurídicamente y viable técnicamente, convierte al IPST en un ejemplo replicable de planeamiento operativo en contexto insular frágil, alineado con los objetivos estratégicos de sostenibilidad, competitividad y cohesión territorial.

1.1.3. Adquisición de facultades urbanísticas y cargas de urbanización

Tanto en el sistema de COMPENSACION como el de COOPERACION, los adjudicatarios de las parcelas lucrativa resultantes de la reparcelación asumirán las cargas de urbanización conforme al principio de equidistribución del planeamiento, asumiendo por tanto los costes de ejecución de:

- La Red viaria interior rodada (VR) con los enlaces a la carretera LP-213, y las vías rodonales (VPR) y peatonales (VP +VPL).
- Acondicionamiento y ajardinamiento de los espacios libres públicos.
- Las redes de infraestructuras de saneamiento, red de evacuación de aguas pluviales, red de aprovechamiento de aguas depuradas, incluida la impulsión, abastecimiento de agua potable, red de riego (agua regenerada y agua de galerías), red de protección contra incendios, red eléctrica en media tensión, red de distribución en baja tensión, alumbrado público, telecomunicaciones.
- Acometidas e infraestructuras generales.

Para la determinación de la carga de urbanización habrá de determinarse los siguientes extremos:

- Si los costes de ejecución de la nueva EDAR proyectada por la Dirección General de Aguas del Gobierno de Canarias, así como los sistemas de vertido, regeneración de aguas depuradas y reutilización, se asumen íntegramente por el Gobierno de Canarias.
- Si los costes de ejecución de la planta desaladora general corren a cargo de la Administración.
- Si el refuerzo de las líneas eléctricas MT hasta los Centros de Transformación corre a cargo del Gobierno de Canarias.

- Si los costes de mejora de la Carretera LP-213 los asume el Cabildo Insular de La Palma, contribuyendo con la gestión del suelo de los dos enlaces previstos.

- Si la red de acometida entre la nueva desaladora y el ámbito IPST corre a cargo de la Administración.

1.1.4. Coordinación interadministrativa

La ejecución de este IPST requerirá de mecanismos estables de coordinación entre el Ayuntamiento de Los Llanos de Aridane (órgano promotor), el Cabildo de La Palma (órgano sustantivo) y las entidades prestadoras de servicios públicos (Consejo Insular de Aguas, distribuidoras eléctricas y de telecomunicaciones, etc.), conforme al principio de cooperación institucional previsto en el artículo 6 de la Ley 4/2017.

Con ello se garantiza una ejecución eficiente, ordenada y conforme al interés general, reforzando el carácter ejemplar del IPST como modelo de actuación turística planificada, adaptativa y ambientalmente sostenible.

1.2. VIABILIDAD ECONÓMICA Y SOSTENIBILIDAD FINANCIERA

1.2.1. Estimación de costes de urbanización

La estimación económica de ejecución de las obras de urbanización previstas en la ordenación urbanística pormenorizada del IPST se establecen los siguientes módulos:

a) Para el sistema viario

TIPO DE VÍA	UNIDADES	PRECIO M2
VIARIO RODADO	FIRME FLEXIBLE, BORDILLO, SUBASE Y PAVIMENTO TERRAZO	200,71
RODONAL	ADOPQUIN, SUBBASE Y BORDILLO	132,68
PEATONALES	PAVIEMNTO HORMIGON Y BORDILLO	135,44

Dichos precios unitarios, resultan de aplicar los siguientes precios de unidades de obra básica.

UNIDADES DE OBRA	PRECIO M2
FIRME FLEXIBLE	61,92
SUBBASE GRANULAR	43,96
PAVIMENTO ADOQUINADO	41,59
BORDILLO	47,13
PAVIMENTO CONTINUO DE HORMIGÓN	44,35
PAVIMENTO TERRAZO	47,7

b) Para los espacios libres públicos

Se establecen dos módulos, uno se corresponde a lo que denominamos jardinería agrícola, consistente en el mantenimiento o replantación de los cultivos plataneros existentes, y otra, vinculada al borde litoral, que se realiza mediante el acondicionamiento y plantación con especies propias del piso bioclimático.

Para la jardinería agrícola se establece un módulo de 40 €/m²S suelo y para la jardinería natural, un precio de 20 €/m²S

En base a dichos módulos, el coste de ejecución de las obras de urbanización asciende a DOCE MILLONES CUATROCIENTOS ONCE MIL SETECIENTOS CUATRO EUROS CON SETENTA Y UN CÉNTIMOS DE EURO (12.411.704,71 €), que se desglosa en la siguiente tabla:

Unidad de Actuación	Superficie Neta	Aprovechamiento lucrativo		Sistema viario						Espacios libres				Presupuesto
		Turístico. TUR	Comercial. CB	VRI	P.VR	VPR	PVPR	VP/VPL	P(VP/VPL)	LP-AG	P(LP-AG)	LPN	P LPN	
	M²S	M²C	m²C	m²S	€/m²S	m²S	€/m²S	m²S	€/m²S	m²S	€/m²S	m²S	€/M²s	(€)
UA-1	61.998,81	29.152,00		14.090,28	200,71					15.259,92	40,00			**3.438.456,90**
UA-2	92.186,85	44.982,40	2.036,33	15.711,52	200,71			2.545,55	135,44	11.208,74	40,00			**3.946.578,07**
UA-3	31.712,79	16.321,92		1.905,77	200,71	1.470,53	132,68	1.333,52	135,44	4.144,41	40,00	5.006,51	20,00	**1.024.135,57**
UA-4	91.767,22	44.533,76	144,10	10.815,29	200,71	4.066,39	132,68	4.365,77	135,44	15.995,93	40,00	3.056,58	20,00	**4.002.534,17**
TOTAL	**277.665,67**	**134.990,08**	**2.180,42**	**42.522,86**		**5.536,92**		**8.244,84**		**46.609,00**		**8.063,09**		**12.411.704,71**

Aprov. Total	R	Diferencia
(€)	€/m²C	€/m²C
29.152,00	117,95	**27,47**
47.018,73	83,94	**-6,55**
16.321,92	62,75	**-27,74**
44.677,86	89,59	**-0,90**
137.170,50	**90,48**	

Finalizada la habilitación administrativa del IPST y redactado el proyecto de urbanización y de las acometidas, y determinada la participación en los costes de ejecución de los sistemas generales de infraestructuras, se aplicará una equidistribución global entre todas las Unidades de Actuación, que permita determinar con precisión la carga urbanística individual correspondiente a cada UA. Este procedimiento se sustentará en:

- La ponderación del coste total de las infraestructuras generales ejecutadas.
- La capacidad lucrativa atribuida a cada unidad, expresada en m²c de uso turístico o comercial.
- El cálculo del coeficiente de participación de cada UA sobre la base del aprovechamiento total del ámbito.

A partir de esta equidistribución global, se procederá a la compensación individual de cada UA, atendiendo a:

- El diferencial entre el coste real asumido y el valor de la carga que le corresponde.
- La posible asignación de aprovechamiento adicional o minorado.
- La aplicación de instrumentos de reequilibrio económico y técnico mediante parcelas de cesión, compensación monetaria o redistribución posterior en fase de reparcelación.

Este modelo permite una adaptación flexible y justa a la realidad de ejecución efectiva, evitando agravios comparativos entre unidades y garantizando la coherencia del planeamiento en su conjunto.

Este modelo propuesto permite compatibilizar:

- Viabilidad técnica y operativa.
- Seguridad jurídica y control público.
- Atractivo para la inversión privada.
- Equilibrio de cargas y beneficios.
- Adaptación funcional a la realidad insular y a la fragilidad ecológica del entorno.

Este IPST se erige, por tanto, en un ejemplo de planeamiento singularmente operativo para entornos turísticos estructurantes en islas menores, garantizando un modelo de desarrollo coherente, justo y viable.

Este precio, calculado por el sistema de módulos, coincide sensiblemente con el presupuesto obtenido por el sistema analítico de unidades de obra que asciende a 12.300.153,00 €, que se desglosa por capítulos del modo siguiente:

RESUMEN DE PRESUPUESTO POR CAPÍTULOS		
CAP.	**DENOMINACIÓN**	**IMPORTE**
01.	Actuaciones previas	147.883,44 €
02	Demoliciones	216.203,46 €
03	Movimiento de tierras	533.862,29 €
04	Cimentaciones y estructuras	287.500,00 €
05	Firmes y pavimentos urbanos	4.086.146,96 €
06	Mobiliario urbano	172.500,00 €
07	Jardinería y riego	463.929,13 €
08	Redes de abastecimiento y contra incendio	173.297,75 €
09	Red de Saneamiento	509.804,36 €
10	Pluviales	1.064.853,06 €
11	Alumbrado público	320.000,00 €
12	Media Tensión	1.400.000,00 €
13	Baja tensión	450.000,00 €
14	Red de Telecomunicaciones	159.186,00 €
15	Señalización	21.293,14 €
16	Paseo litoral	850.000,00 €
17	Control de Calidad	7.193,71 €
18	Gestión de residuos	368.000,00 €
19	Seguridad y salud	218.500,00 €
20	Honorarios facultativos	850.000,00 €
	TOTAL	**12.300.153,30 €**

En el anejo a este Estudio Económico y Financiero se incorpora el presupuesto detallado de las obras de infraestructuras de urbanización, realizado por unidades de obra.

1.2.2. Reparto de cargas y sistema de compensación

Sin perjuicio de que los **sistemas generales de infraestructuras** tales como la estación depuradora EDAR proyectada en la zona de El Remo por la Dirección General de Aguas del Gobierno de Canarias, o bien la planta desaladora, cuya ejecución se prevé en la parcela ocupada actualmente por la EDAR de Puerto Naos (prevista su desmantelación), proyectada por el Consejo Insular de Aguas, ambas dimensionadas para necesidades superiores a las derivadas del desarrollo turístico del IPST, así

como los refuerzos de redes generales de electricidad y acometidas, sean sufragadas total o parcialmente por la administración y/o compañía suministradoras, la totalidad de los costes de urbanización serán asumidos por los propietarios mediante el sistema de compensación, bajo el principio de equidistribución de beneficios y cargas, de acuerdo con los artículos 112 y siguientes de la Ley 4/2017 del Suelo de Canarias.

El instrumento de gestión incluirá el cálculo de cuotas de urbanización, los coeficientes de ponderación de aprovechamiento y la determinación del suelo de cesión obligatoria (espacios libres, dotaciones, viales, etc.).

1.2.3. Estimación del valor del aprovechamiento lucrativo

Con una superficie edificable neta máxima turística (TUR) de 134.990,08 m²C (64,00 m²C/Plaza turística) y un valor medio de mercado estimado de 1.500 €/m²C (96.000 €/plaza alojativa), precio base de repercusión en ámbito turístico consolidado con frente marítimo en La Palma, y una edificabilidad neta de uso comercial de 2.180,42 m²C, y un valor medio de mercado estimado en 1.400 €/m²C, arroja un valor en el mercado de **205.537.708 €.**

El valor potencial de repercusión del valor del mercado en el m² de suelo neto edificable lucrativo asciende a:

205.537.708 € / (149.521,99 m²S + 6.275,80 m²S) = **1.319,25 €/m²S**

Considerando que la repercusión de los costes de urbanización en el m² de suelo neto edificable asciende a:

12.411.704,71 € / (149.521,99 m²S + 6.275,80 m²S) = **79,76 €/m²S.**

Considerando que el valor de mercado del suelo bruto de plataneras en producción en la zona de los Llanos de Puerto Naos se sitúa en torno a 100 €/m²S, arroja un precio unitario de suelo neto = 100 €/m² S X 277.665,67 m²S / (149.521,99 m²S + 6.275,80 m²S) = **178,22 €/m²S.**

Considerando una ratio de repercusión de gastos generales incluido acometidas e imprevistos en el m² de suelo neto edificado de **20 €/m²S**.

Podemos garantizar, en base a estas cifras, la viabilidad financiera de la operación y asegurar un margen suficiente para la recuperación de la inversión en urbanización, con retorno privado atractivo y garantías para el cumplimiento de los compromisos públicos y dotacionales.

1.2.4. Rentabilidad social y retorno territorial

Además de su viabilidad técnica y financiera, el IPST genera beneficios territoriales relevantes:

- Consolidación de la oferta turística en un área contigua al núcleo existente.
- Recuperación funcional del paisaje litoral y valorización del entorno agrícola.

- Generación de empleo y dinamización económica en el municipio.
- Ampliación de la base fiscal municipal mediante la incorporación de nuevos activos turísticos.

En suma, se concluye que la actuación prevista en el IPST Ensanche Sur de Puerto Naos es económicamente viable, financieramente sostenible y socialmente rentable, con una estructura equilibrada entre inversión, retorno y aportación al desarrollo territorial insular.

1.3. COMPATIBILIDAD CON EL PLANEAMIENTO SUPRAMUNICIPAL Y MARCO NORMATIVO

1.3.1. Alineación con el PIOLP

La ordenación propuesta por el IPST Ensanche Sur de Puerto Naos se alinea plenamente con las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de La Palma (PIOLP), en tanto que:

- Da cumplimiento a la condición de expansión del núcleo turístico existente (Puerto Naos, NTE-1), como prevé el modelo territorial insular.
- Se localiza fuera de suelos con valores ambientales estructurales o incompatibles con el desarrollo turístico.
- Establece un equilibrio adecuado entre superficie edificable y superficie dotacional, en línea con las previsiones de carga insular.

1.3.2. Conformidad con las Directrices de Ordenación del Turismo (Ley 19/2003)

El IPST se ajusta a los criterios de crecimiento limitado y sostenible, con base en los siguientes elementos:

- Respeto a la capacidad de carga y densidades máximas (Directriz 25).
- Ordenación urbanística coherente con el paisaje y la estructura insular (Directrices 6, 9 y 11).
- Apuesta por modelos edificatorios compactos, eficientes y adaptados (Directriz 13).
- Introducción de mecanismos de rehabilitación ambiental y paisajística (Directriz 22).

1.3.3. Conformidad con la Ley 14/2019 de las Islas Verdes

La actuación propuesta se enmarca dentro del modelo turístico singular para La Palma previsto por la Ley 14/2019, y cumple con los requisitos establecidos en su artículo 10 para los Instrumentos de Planificación Singular Turística:

- Se articula en suelo urbanizable sectorizado, en continuidad con el núcleo consolidado.

- Establece una ordenación detallada con parámetros urbanísticos, tipológicos, paisajísticos y ambientales completos.
- Define con precisión el número de plazas, tipologías, estándares, fases y mecanismos de ejecución.

1.3.4. Conformidad con la Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales de Canarias

La actuación cumple los principios de ordenación estructurantes definidos en el Título III y IV de la Ley 4/2017:

- Uso racional y sostenible del suelo, con densidad adecuada y mínima ocupación del territorio.
- Integración del planeamiento urbanístico, territorial y ambiental, conforme al modelo de ciudad compacta y resiliente.
- Inclusión de mecanismos de gestión, ejecución y participación pública conforme a los títulos V y VIII.

1.3.5. Evaluación ambiental y ordenación litoral

El IPST ha sido formulado con base en una evaluación ambiental estratégica conforme a la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, incorporando:

- Análisis de alternativas técnicamente viables (Tomo IV del documento).
- Integración de determinaciones de la Ley de Costas (Línea DPMT, servidumbres, accesos).
- Delimitación de afecciones paisajísticas, visuales y ambientales con medidas correctoras.

En consecuencia, la ordenación propuesta no solo es compatible con el planeamiento supramunicipal y con el marco legal vigente, sino que representa una actuación ejemplar de planificación turística estructurada, ambientalmente integrada y jurídicamente sólida dentro del marco normativo canario.

En Santa Cruz de La Palma, julio de 2025

El Gerente y
ARQUITECTO,

45273300P ANGEL MANUEL CARO (R: U76712025)

Firmado digitalmente por 45273300P ANGEL MANUEL CARO (R: U76712025)
Fecha: 2025.07.17 09:10:02 +01'00'

Fdo. Ángel Manuel Caro Cano

CARO & MAÑOSO FERNÁNDEZ DUQUE
ARQUITECTURA Y URBANISMO

C/ O'Daly, 35 – 1º Izqda.
38700 Santa Cruz de La Palma
Tlf. (922) 41.14.65
angelcaro@arquitectosasociados.org