

MODIFICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO DE REORDENACIÓN DEL ÁMBITO DEL CRT DE VILA-SECA Y SALOU

FEBRERO 2022



DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

01. MEMORIA

02. NORMATIVA URBANÍSTICA

03. PLANOS

04. DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

05. ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

06. ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAGÍSTICA

07. EVALUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA

08. ESTUDIO HIDROLÓGICO Y DE INUNDABILIDAD

09. ESTUDIO DE PERMEABILIZACIÓN ECOLÓGICA DE LA C31B Y LA TV3148

10. PLAN DE COMPENSACIONES AMBIENTALES

11. CRITERIOS DE ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

MEMORIA

Índice

1	PRESENTACIÓN, OPORTUNIDAD E INICIATIVA DEL PLAN	3
1.1	Antecedentes previos	3
1.2	Objeto del documento	3
1.3	Antecedentes a la tramitación de la MPDU	5
1.3.1	Acuerdo de la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña de 25/2/2020	5
1.3.2	Sentencia del TSJC de 29/9/2020	7
1.3.3	Acuerdo de la Comisión de Territorio de Cataluña de 22/12/2020	8
1.3.4	Documento de Avance de la modificación del PDU	10
1.3.5	Trámite de consulta a los ayuntamientos afectados y organismos sectoriales	10
1.4	Justificación de la conveniencia y oportunidad de la modificación	17
1.5	Marco legal	17
1.6	Tramitación	17
1.7	Redacción y contenido del documento	18
1.7.1	Documentación de la modificación del PDU	18
1.7.2	Listado de planos	18
2	MEMORIA DE INFORMACIÓN	20
2.1	Situación y ámbito de actuación	20
2.2	Planeamiento urbanístico vigente	22
2.2.1	PDU de reordenación del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou	22
2.2.2	Parámetros básicos del sector 1 CTI	24
2.2.3	Parámetros y condicionantes de la zona CTI	24
2.3	Autorización para la instalación y explotación de un casino de juego en el CRT	29
2.4	Situación respecto de las infraestructuras y los servicios	29
2.5	Estructura de la propiedad	30
3	MEMORIA DE ORDENACIÓN	31
3.1	Ordenación propuesta	31
3.1.1	Descripción de las modificaciones	31
3.1.2	Ámbito de suspensión de licencias	33
3.2	Sector 1 CTI	34
3.2.1	Síntesis de alternativas consideradas	34
3.2.2	Modificación del ámbito y de la ordenación del sector 1 CTI	37
3.2.3	Ordenación del espacio público del sector	39
3.2.4	Ordenación de la zona CTI	51
3.2.5	Normativa urbanística. Modificación e interpretaciones	56
3.2.6	Doble calificación de sistema vial y corredor de actividades privadas	63
3.2.7	Afectación de zonas verdes fuera del ámbito y compensación en el sector CTI	64
3.2.8	Criterios ambientales en el sector 1 CTI	64
3.2.9	Estudio de impacto e integración paisajística	73

3.2.10	Estudio hidrológico y de inundabilidad	75
3.2.11	Estudio de evaluación de la movilidad generada.....	79
3.2.12	El modelo de ordenación urbanística con perspectiva de género en el sector CTI	85
3.3	Sectores del CRT	90
3.3.1	Infraestructuras de movilidad	90
3.3.2	Reparto de los costes de las infraestructuras comunes y externas.....	95
3.3.3	Infraestructuras de servicios.....	96
3.4	Suelo no urbanizable clave Agrícola de protección ambiental (A.PA).....	100
3.4.1	Modificaciones normativas	101
3.4.2	Compatibilidad ambiental de la laguna de riego existente con su uso privativo	101
3.5	Cuadros de datos.....	104
3.5.1	Cuadros de datos	104
3.6	Estrategias de gestión.....	107
3.6.1	Administración actuante del sector 1 CTI	107
3.6.2	Cambio de modalidad de cooperación a compensación	107
3.7	Programación de las actuaciones	108
3.7.1	Criterios generales	108
3.7.2	Plan de etapas de los sectores de interés supramunicipal.....	109
3.7.3	Sector 1 Complejos Turísticos Integrados – CTI	109
3.7.4	Sector 2 Norte	110
3.7.5	Sector 3 Centro de Convenciones – CC	110
3.7.6	Ejecución de infraestructuras externas a los sectores delimitados y ordenados y de otras externas al ámbito del PDU	110
3.8	Bases técnicas y económicas	111
3.8.1	Evaluación económica y financiera del PDU	112
3.8.2	Informe de sostenibilidad económica del PDU	115

1 PRESENTACIÓN, OPORTUNIDAD E INICIATIVA DEL PLAN

1.1 Antecedentes previos

La Ley 2/1989, de 16 de febrero, sobre centros recreativos turísticos, (DOGC nº 1109 de 20 de febrero de 1989) tuvo por objeto ordenar la creación de los centros recreativos turísticos que se podían instalar en las zonas legalmente previstas, determinar las condiciones mínimas en cuanto a instalaciones, inversiones y servicios que tendrían que reunir los mencionados centros y regular los beneficios de que podían disfrutar. La ley definía estos centros como áreas de gran extensión, en las cuales se emplazan, de forma integrada, las actividades propias de los parques temáticos de atracciones de carácter recreativo, cultural y de esparcimiento, y usos complementarios deportivos, comerciales, hoteleros y residenciales con sus servicios correspondientes, sujetos al cumplimiento de una serie de requisitos y características.

De conformidad con las previsiones de la mencionada ley, mediante el Decreto 152/1989, de 23 de junio, se aprobó la instalación de un centro recreativo turístico (en adelante, CRT) en Vila-seca y Salou (DOGC núm.1164 de 5 de julio de 1989).

En fecha 11 de junio de 2014, se publicó en el DOGC nº 6641 la Ley 6/2014, de 10 de junio, de modificación de la Ley 2/1989, de 16 de febrero, sobre centros recreativos turísticos, y de establecimiento de normas en materia de tributación, comercio y juego. Según indica su Preámbulo, a efectos de impulsar la oferta turística en Cataluña y favorecer, en el ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou, nuevos proyectos de inversión que se adapten a las nuevas demandas del mercado turístico, modifica la citada Ley del año 1989 para ampliar las actividades permitidas, con el fin de facilitar la implantación de actividades relacionadas con el turismo de negocios, congresos, convenciones, comercio y actividades de juegos y apuestas.

Esta Ley establece que los usos del suelo y los aprovechamientos se pueden reordenar con una modificación del planeamiento urbanístico municipal, con sujeción a los parámetros establecidos por la Ley. De otro lado, prevé la opción que mediante un Plan director urbanístico se pueda reordenar el ámbito del Centro recreativo turístico estableciendo los parámetros correspondientes para los diferentes usos previstos en la Ley.

A estos efectos, en fecha 29 de diciembre de 2016 el Consejero de Territorio y Sostenibilidad aprobó definitivamente el Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo y turístico de Vila-seca y Salou (en adelante, PDU) (DOGC nº 7277 de 30 de diciembre de 2016).

El PDU de reordenación del ámbito del Centro Recreativo y Turístico de Vila-seca y Salou, aprobado definitivamente, designó al Consorcio del Centro Recreativo y Turístico de Vila-seca y Salou, integrado por la Administración de la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Vila-seca y el Ayuntamiento de Salou, constituido en fecha 2 de abril de 1992, como Administración actuante de este ámbito. Este instrumento de planeamiento general de carácter supramunicipal y de interés territorial abarca todo el ámbito del centro recreativo turístico y, de acuerdo con los objetivos de la Ley 6/2014 de impulsar la oferta turística en Cataluña y favorecer nuevos proyectos de inversión que se adapten a las demandas del mercado turístico, establece en la parte central del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou una nueva ordenación de los usos del suelo y de los aprovechamientos.

De acuerdo con la configuración del sector 1 CTI, los rendimientos obtenidos de la gestión, liquidación, inspección y recaudación de los tributos locales derivados del desarrollo urbanístico del sector 1 CTI se distribuirá entre los Ayuntamientos de Salou y Vila-seca, en la proporción territorial que cada municipio tiene en el ámbito de este sector, que es del 59,35% para Salou y 40,65% para Vila-seca.

1.2 Objeto del documento

La formulación de la modificación del PDU, en adelante MPDU, deriva de dos resoluciones de inicio del procedimiento de formulación de la MPDU aprobadas durante el año 2020, la primera con el objeto de introducir una serie de modificaciones puntuales y la segunda con el fin de adaptar el PDU a la sentencia del TSJC de 29/9/2020, por la cual se declara la nulidad de pleno derecho de la ordenación del sector 1 CTI contenida en el PDU, con respecto a la ubicación de los espacios libres y equipamientos de este

sector, que ven limitada su funcionalidad y disfrute colectivo al encontrarse situados en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química.

A continuación se transcriben la resolución del consejero de Territorio y Sostenibilidad, de 2/3/2020, y la parte dispositiva del acuerdo adoptado por la Comisión de Territorio de Cataluña, de 22/12/2020, que enmarcan genéricamente la actuación y los objetivos de la presente modificación del PDU.

El 2/3/2020, el consejero de Territorio y Sostenibilidad resolvió lo siguiente:

“INICIAR el procedimiento de formulación de la modificación del Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou, promovida por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio del Departamento de Territorio y Sostenibilidad, a instancia de la Junta de Dirección del Consorcio del CRT.

ENCARGAR la redacción de la modificación del Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou, al amparo de lo que prevé el artículo 7 de las normas urbanísticas del Plan director, a la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio, con la participación de los ayuntamientos afectados, de acuerdo con lo que disponen los artículos 76.1 y 83 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, y modificado por la Ley 3/2012, de 22 de febrero.”

Asimismo, el 22/12/2020, la Comisión de Territorio de Cataluña adoptó el acuerdo siguiente:

“INICIAR el procedimiento de formulación de la modificación del Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou, promovida por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio del Departamento de Territorio y Sostenibilidad, ampliando los objetivos de la resolución del consejero de Territorio y Sostenibilidad, de 2 de marzo de 2020, con el objetivo de adaptar el Plan a la Sentencia de 29 de septiembre de 2020 de la Sección 3.ª de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, con respecto a la ubicación de determinados espacios libres y equipamientos del sector 1 CTI de este Plan director.

ENCARGAR la redacción de la modificación del Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou, al amparo de lo que prevé el artículo 7 de las normas urbanísticas del Plan director, a la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio, con la participación de los ayuntamientos afectados, de acuerdo con lo que disponen los artículos 76.1 y 83 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, y modificado por la Ley 3/2012, de 22 de febrero.”

La MPDU propone introducir sintéticamente las modificaciones siguientes, con independencia de que durante la tramitación de la MPDU se puedan añadir otras que se consideren necesarias:

Ordenación:

- Modificación del ámbito y de la ordenación del sector 1 CTI, en cumplimiento de la sentencia del TSJC de 29/9/2020.
- Concreción de la ordenación de la zona CTI y suprimir la redacción del PMU, los objetivos del cual quedan integrados en el presente documento. Doble calificación de sistema vial y de corredor de actividades del paso inferior de la autovía C-31b.
- Compatibilidad del valor paisajístico y ambiental de la laguna de riego existente con su uso privado.
- Establecer la necesidad de un plan estratégico global previo al otorgamiento de licencias en el ámbito del parque temático de Port Aventura.

Normativa:

- Modificación de la normativa en coherencia con los cambios introducidos en el PDU.
- Interpretaciones normativas relativas a la zona 1 CTI, con el fin de mejorar su interpretación y aplicación en las fases de gestión, urbanización y edificación posteriores.

Movilidad y servicios:

- Desarrollo de los accesos viales externos a los tres sectores priorizando la alternativa “Oeste”.
- Revisión del criterio de reparto de los costes comunes entre el sector 1 CTI, sector 2 Norte, y sector 3 Centro de convenciones.
- Definición de los accesos viales internos del sector 1 CTI y de las intersecciones con las infraestructuras viales externas.
- Actualización de las redes de servicios según información transmitida por las empresas suministradoras.

Gestión:

- Modificación de la Administración actuante del sector 1 CTI.
- Cambio de modalidad del sistema de actuación del sector 1 CTI pasando de cooperación a compensación básica.
- Regulación de la posible discrepancia de límites establecidos por el PDU y otros documentos urbanísticos aprobados con anterioridad.

1.3 Antecedentes a la tramitación de la MPDU

Con anterioridad a la resolución del consejero de Territorio y Sostenibilidad, de 2/3/2020, y al acuerdo adoptado por la Comisión de Territorio de Cataluña, de 22/12/2020, hay que considerar los antecedentes siguientes.

El 10/1/2020, la Junta de dirección del Consorcio del CRT adoptó un acuerdo por el cual solicitó al Departamento de Territorio y Sostenibilidad que iniciara la modificación puntual del PDU con los objetivos siguientes:

- Que el Instituto Catalán del Suelo asuma la condición de administración actuante del sector CTI en sustitución del Consorcio del CRT.
- Que los aprovechamientos urbanísticos que puedan resultar del desarrollo urbanístico del PDU sean objeto de reinversión en los municipios afectados en proyectos de infraestructura y de vivienda pública.
- Que la alternativa de acceso al CTI sea la que prevé la conexión de las vías AP-7 y A-7 con la C-31b a través de una nueva vía que conecta con la red viaria contemplada en el POUM de Salou.

1.3.1 Acuerdo de la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña de 25/2/2020

Con posterioridad al acuerdo de la Junta de dirección del Consorcio del CRT, el 25/2/2020 la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña adoptó el acuerdo siguiente:

“La Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña, en la sesión de 25 de febrero de 2020, cuya acta queda pendiente de aprobación en la próxima sesión, adoptó, entre otros, el acuerdo siguiente:

La Modificación del Plan director urbanístico (PDU) de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico (CRT) de Vila-seca y Salou, ha sido solicitada por la Junta de dirección del Consorcio del CRT.

Objeto

Modificar la administración actuante del sector 1 complejos turísticos integrados (CTI); priorizar la alternativa de acceso al sector mediante la conexión de las vías AP-7 y A-7 con la C-31b a través del municipio de Salou; e introducir los ajustes normativos u otras cuestiones necesarias con el fin de garantizar el correcto desarrollo urbanístico del sector.

Antecedentes

En fecha 29/12/2016, el consejero de Territorio y Sostenibilidad aprueba definitivamente el PDU de reordenación del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou que, entre otras determinaciones, delimita tres sectores de actividad económica relacionada con el turismo de negocios, congresos, convenciones, hoteles, comercio y actividades de juego y apuestas, y establece la ordenación detallada del suelo con el nivel y la documentación propios de un plan urbanístico derivado. Estos tres sectores son el Sector 1 Complejos Turísticos Integrados (CTI), en suelo urbanizable delimitado, de 102 Ha; el Sector 2 Norte, en suelo urbano no consolidado, de 11 Ha; y el Sector 3 Centro de Convenciones, en suelo urbano no consolidado, de 5 Ha.

En fecha 22/5/2018, el Departamento de la Vicepresidencia y de Economía y Hacienda emite la resolución VEH/985/2018, que finaliza el concurso público iniciado el año 2014, por la cual se autoriza a la sociedad Hard Rock BCN IR SAU la instalación y explotación de un casino de juego en el CRT de Vila-seca y Salou, y se aprueba el proyecto arquitectónico, los servicios complementarios y las medidas de seguridad presentadas por la sociedad titular de la autorización.

En fecha 10/1/2020, la Junta de dirección del Consorcio del CRT adopta el acuerdo siguiente:

- *Solicitar al Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña que el Instituto Catalán del Suelo asuma la condición de administración actuante del sector CTI en sustitución del Consorcio del CRT mediante modificación puntual del PDU del CRT de Vila-seca y Salou, dado que el Consorcio del CRT no dispone de los medios técnicos y económicos para asumir esta condición debido a la complejidad inherente al desarrollo urbanístico del sector CTI, así como de la ejecución y el desarrollo de complejas infraestructuras de conexión de este PDU.*
- *Solicitar al Instituto Catalán del Suelo que los aprovechamientos urbanísticos que puedan corresponder a los ayuntamientos, y resultantes del desarrollo urbanístico del PDU del CRT de Vila-seca y de Salou, sean objeto de reinversión en los municipios de Vila-seca y de Salou en proyectos de infraestructura y de vivienda pública, previa propuesta de los respectivos ayuntamientos.*
- *Reiterar la propuesta formulada por este Consorcio e incorporada en el documento del PDU como actuación singular, en el sentido de que la alternativa de acceso al CTI sea la que prevé la conexión de las vías AP-7 y A-7 con la C-31b a través de una nueva vía que conecta con la red viaria contemplada en el POUM de Salou.*

Sin embargo, en fecha 21 de febrero de 2020, la Sociedad Mediterranea Beach Golf Community, S.A.U., concedora de la voluntad de tramitar una modificación del PDU, entra por registro del Departamento de Territorio y Sostenibilidad un escrito formulando unas consideraciones que comunica a efectos oportunos.

Justificación y contenido de la modificación

Una vez analizado el acuerdo adoptado en fecha 10/1/2020 por la Junta de dirección del Consorcio del CRT, hay que tener en cuenta las consideraciones siguientes:

Con respecto a la propuesta de modificación de la administración actuante del sector 1 CTI, pasando del Consorcio del CRT al Incasol, se valora pertinente introducir este cambio atendiendo a los motivos expresados en el acuerdo de la Junta de dirección del Consorcio del CRT, en tanto este ente no dispone de los medios técnicos y económicos para llevar a cabo una actuación de la envergadura y complejidad que supone la nueva implantación planteada por el PDU vigente en el ámbito del CRT, tarea que puede asumir el Incasol al igual que en otros planes directores urbanísticos tramitados y aprobados en los últimos años.

Con relación a los accesos viales externos del Sector 1 CTI desde las vías AP-7 y A-7, si bien el PDU vigente ya planteaba la posibilidad de varias alternativas, sí que daba prioridad a la alternativa "norte" con la introducción de nuevos ramales laterales a la A-7 que daban acceso al ámbito del CRT justo antes de los accesos existentes al parque recreativo de Port Aventura a través de suelos del término municipal de Vila-seca.

La alternativa "Oeste", a la que el Consorcio del CRT plantea dar prioridad, ya estaba contemplada también como posibilidad en el PDU vigente, pero sin que se concretaran las actuaciones necesarias más allá de un esquema de trazado y sin que el estudio de evaluación de la movilidad generada considerara esta variante. Esta alternativa, de concretarse, se inicia en el actual nudo de enlace a diferente nivel entre la C-14 y la A-7, discurriendo en sentido sur a través de suelos no urbanizables, hasta conectar y configurarse como vialidad interna de dos sectores urbanizables residenciales del término municipal de Salou: el sector 4 Emprius norte, hoy todavía pendiente de desarrollo, y el sector 5 Emprius sur, ya urbanizado y parcialmente edificado.

Por otra parte, a falta de un análisis más detallado y con el objetivo de mejorar el desarrollo del PDU, la modificación también tendrá en consideración los aspectos siguientes:

- *Introducir ciertos ajustes en la normativa urbanística del PDU con el fin de mejorar su interpretación y aplicación en las fases de gestión, urbanización y edificación posteriores.*
- *Desvincular la participación del sector 2 Norte y del sector 3 Centro de convenciones de la solución de conexiones de infraestructuras externas de movilidad y de servicios que resulte de las necesidades de desarrollo del sector 1 CTI.*
- *Incorporar al PDU la solución para compatibilizar el valor paisajístico y ambiental de la laguna existente en el ámbito del CTI con el derecho de acceso de uso exclusivo y privativo de las instalaciones y conducciones de la laguna existente en la zona verde del sector CTI, con el fin de garantizar el funcionamiento actual del riego de los campos de golf y su aportación a los espacios húmedos del entorno de la Séquia Major.*
- *Cualquier otra cuestión que se considere necesario introducir con el objeto de garantizar el correcto desarrollo urbanístico del sector 1 CTI.*

Los cambios a introducir en el plan director que ahora se plantean son coherentes con los supuestos contemplados en el artículo 7 de la normativa del PDU del CRT vigente, que establece que corresponde su modificación cuando se tengan que adecuar sus determinaciones a circunstancias no previstas o que se detecten en su seguimiento o ejecución, sin que supongan la adopción de nuevos criterios respecto a los elementos a que hace referencia el artículo 1, relativo a la definición y objetivos del plan director urbanístico.

Teniendo en cuenta lo anterior, se valora que es adecuado modificar el PDU de reordenación del ámbito del CRT en los términos expuestos, con el fin de mejorar la implantación y la ejecución de este complejo en el territorio donde se inserta.

Fundamentos de derecho

El artículo 76.1 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, y modificado por la Ley 3/2012, de 22 de febrero, establece que corresponde formular los planes directores urbanísticos a las entidades y los organismos que determine el consejero de Territorio y Sostenibilidad, una vez visto el informe de la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña, con la participación de los ayuntamientos afectados de acuerdo con lo que prevé el artículo 83.

De acuerdo con el artículo 83 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, la aprobación inicial y la aprobación provisional de los planes directores urbanísticos corresponden a la comisión territorial de urbanismo competente. Según el artículo 79 del mismo texto legal, la competencia para su aprobación definitiva corresponde al consejero de Política Territorial y Obras Públicas, con el informe previo de la Comisión de Urbanismo de Cataluña.

El artículo 96 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, prevé que la modificación de cualquiera de los elementos de una figura de planeamiento urbanístico se sujeta a las mismas disposiciones que rigen su formación.

Acuerdo

La Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña acuerda:

-1 Emitir informe favorable en relación con la propuesta de formulación de la modificación del Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou, promovida por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio del Departamento de Territorio y Sostenibilidad a instancia de la Junta de Dirección del Consorcio del CRT.

-2 Proponer al consejero de Territorio y Sostenibilidad que acuerde el inicio del procedimiento de modificación del Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou, al amparo de lo que prevé el artículo 7 de las normas urbanísticas del Plan director, y que encargue en la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio la redacción del documento, con la participación de los ayuntamientos afectados, de acuerdo con lo que disponen los artículos 76.1 y 83 Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, y modificado por la Ley 3/2012, de 22 de febrero.”

Así, en base al acuerdo de la CPTUC de 25/2/2020, el consejero de Territorio y Sostenibilidad, en fecha 2/3/2020, resolvió el inicio del procedimiento de formulación de la modificación del PDU del CRT, tal como se ha detallado en el apartado anterior.

1.3.2 Sentencia del TSJC de 29/9/2020

El 29/9/2020, la Sección 3 de la Sala de lo Contencioso Administrativo del TSJC dictó sentencia por la cual declaró la nulidad de pleno derecho de la ordenación del sector 1 CTI contenida en el PDU, con respecto a la ubicación de determinados espacios libres y equipamientos de este sector que ven limitada su funcionalidad y disfrute colectivo al encontrarse situados en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química.

En concreto el apartado “6.4. La decisión de este Tribunal” de los fundamentos de derecho de la sentencia concluye:

Por todo eso, el presente recurso contencioso administrativo tendrá que prosperar parcialmente, con la declaración de nulidad de pleno derecho (por infracción del principio de jerarquía normativa) de la ordenación del sector 1 contenida en el PDU-CRT, acompañada de la misma consecuencia con respecto al art. 34.2, 37.4, 149.5 y 150.3 de la normativa urbanística del PDU-CRT.”

Los artículos anulados son los relativos a la regulación de los suelos que el PDU califica de sistemas de espacios libres y de equipamientos del sector 1 CTI, los cuales tienen el contenido siguiente:

Artículo 34. Usos (del sistema de espacios libres públicos, clave SV)

(...)

2. En los espacios libres que estén en el ámbito sujeto a riesgo por accidentes graves derivados de establecimientos con sustancias peligrosas, se tienen que evitar acontecimientos y usos con concurrencia masiva de personas de conformidad normativa de accidentes graves (Instrucción 8/2007 de la Subdirección General de Seguridad Industrial).

Artículo 37. Definición de los usos y condiciones de ordenación (del sistema de equipamientos comunitarios, clave SE)

(...)

4. En los suelos de equipamientos que estén en el ámbito sujeto a riesgo por accidentes graves derivados de establecimientos con sustancias peligrosas, se tienen que evitar acontecimientos y usos con concurrencia masiva de

personas de conformidad normativa de accidentes graves (Instrucción 8/2007 de la Subdirección General de Seguridad Industrial).

Artículo 149. Condiciones particulares de los sistema de espacios libres, clave SV (del sector 1 CTI)

(...)

5. Los suelos calificados de espacios libres afectados por el riesgo químico en establecimientos industriales, cumplirán con los condicionantes específicos siguientes, de acuerdo con el punto 4.6 de la resolución IRP/971/2010:

- a) El diseño de estos espacios tiene que evitar que su uso cotidiano genere condiciones de pública concurrencia que al mismo tiempo puedan suponer afectaciones colectivas en caso de emergencia por riesgo químico en instalaciones que manipulan sustancias peligrosas. Así, el diseño tiene que prever que no se supera la cifra de 500 personas en estos ámbitos y que hay condiciones estructurales que generan baja densidad de población. Los diseños tienen que prever la utilización de recursos como zonas de arbolado y jardines no transitables, lagos o masas de agua, o otros similares, para asegurar que se da cumplimiento a los valores anteriores.
- b) Las zonas no se tienen que destinar ni total ni parcialmente a la población especialmente vulnerable, como son los niños, las personas mayores y las personas con movilidad reducida o similares (como enfermos crónicos, entre otros). Por lo tanto, no se tienen que prever parques infantiles ni áreas de juegos.
- c) No se pueden realizar actividades, ni puntuales ni permanentes, que supongan la pública concurrencia como: ferias, exposiciones, actividades deportivas, conciertos, zonas de pícnic o zonas de acampada, entre otros.

Artículo 150. Condiciones particulares del sistema de equipamientos, clave SE (del sector 1 CTI)

(...)

3. En los suelos de equipamientos que estén en el ámbito sujeto a riesgo por accidentes graves derivados de establecimientos con sustancias peligrosas, se tienen que evitar acontecimientos y usos con concurrencia masiva de personas de conformidad normativa de accidentes graves (Instrucción 8/2007 de la Subdirección General de Seguridad Industrial y Resolución IRP/971/2010).

1.3.3 Acuerdo de la Comisión de Territorio de Cataluña de 22/12/2020

De conformidad con la Sentencia de la Sección 3.^a de la Sala de lo Contencioso Administrativo del TSJC, de 29/9/2020, la Comisión de Territorio de Cataluña, en sesión de 22/12/2020, adoptó el acuerdo de iniciar de nuevo el procedimiento de formulación de MPDU, ampliando los objetivos de la Resolución del consejero de Territorio y Sostenibilidad, de 2/3/2020, al cumplimiento y ejecución de la Sentencia del TSJC, de 29/9/2020, con respecto a la ubicación de los espacios libres y equipamientos del sector 1 CTI, según se transcribe a continuación:

“La Comisión de Territorio de Cataluña, en la sesión virtual de 22 de diciembre de 2020, cuya acta queda pendiente de aprobación en la próxima sesión, adoptó, entre otros, el acuerdo siguiente:

Antecedentes

En fecha 25 de febrero de 2020 la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña emite un informe favorable en relación con la propuesta de formulación de la modificación del Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del Centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou, promovida por la Secretaria de la Agenda Urbana y Territorio del Departamento de Territorio y Sostenibilidad a instancia de la Junta de Dirección del Consorcio del CRT.

Los objetivos de esta modificación del PDU, según consta en el acuerdo de la CPTUC de fecha 25 de febrero de 2020, son los siguientes:

- *Modificar la administración actuante del sector 1 Complejos turísticos integrados (CTI).*
- *Priorizar la alternativa de acceso al sector mediante la conexión de las vías AP-7 y A-7 con la C-31b a través del municipio de Salou.*
- *Introducir ciertos ajustes en la normativa urbanística del PDU con el fin de mejorar su interpretación y aplicación en las fases de gestión, urbanización y edificación posteriores.*
- *Desvincular la participación del sector 2 Norte y del sector 3 Centro de convenciones de la solución de conexiones de infraestructuras externas de movilidad y de servicios que resulte de las necesidades de desarrollo del sector 1 CTI.*
- *Incorporar al PDU la solución para compatibilizar el valor paisajístico y ambiental de la laguna existente en el ámbito del CTI con el derecho de acceso de uso exclusivo y privativo de las instalaciones y conducciones de la laguna existente en la zona verde del sector CTI, con el fin de garantizar el funcionamiento actual del riego de los campos de golf y su aportación a los espacios húmedos del entorno de la Séquia Major.*
- *Cualquier otra cuestión que se considere necesario introducir con el objetivo de garantizar el correcto desarrollo*

urbanístico del sector 1 CTI.

En fecha 2 de marzo de 2020 el consejero de Territorio y Sostenibilidad ha resuelto iniciar el procedimiento de formulación de la modificación del Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou y encargar la redacción de la modificación del PDU a la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio.

En fecha 29 de septiembre de 2020 la Sección 3.ª de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña dicta Sentencia sobre el recurso ordinario número 43/2017 y resuelve estimar, en parte, el recurso contencioso administrativo mencionado y declarar la nulidad de pleno derecho de la ordenación del sector 1 contenida en el del Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou, con respecto a la ubicación de determinados espacios libres y equipamientos de este sector que ven limitada su funcionalidad y disfrute colectivo al encontrarse situados en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química.

En fecha 9 de diciembre de 2020 se dicta el Decreto de firmeza del recurso contencioso administrativo 43/2017.

Valoración

Dado que la Sentencia mencionada anteriormente constata que "(...) el grueso de los espacios libres y de los equipamientos públicos del sector 1 del PDU-CRT, habrían sido situados en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química(...)" y eso "(...) habría llevado el PDU-CRT a intentar salvar esta contradicción a través de unas medidas de seguridad (muchas de ellas de dudosa factibilidad) incompatibles con la funcionalidad que legalmente tienen que satisfacer los espacios concernidos(...)". Por todo eso, el Tribunal declara que las medidas adoptadas "(...) llevan implícito el reconocimiento de la gravedad del riesgo existente(...)" y supone "(...) una degradación no menor de la destinación propia de los espacios libres públicos y de los equipamientos comunitarios (...)". Por lo tanto, que es incompatible con la legislación vigente, Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, que tiene por objeto la prevención de accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, y la Ley 9/2014, de 31 de julio, de la seguridad industrial de los establecimientos, las instalaciones y los productos.

En consecuencia, se tiene que dar cumplimiento a la Sentencia mencionada y, por lo tanto, es necesario iniciar de nuevo el procedimiento de modificación del Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou, con el objetivo de adaptar el sector 1 CTI, con respecto a la ubicación de determinados espacios libres y equipamientos.

Fundamentos jurídicos

El artículo 96 del Texto refundido de la Ley de urbanismo prevé que la modificación de cualquiera de los elementos de una figura de planeamiento urbanístico se sujeta a las mismas disposiciones que rigen la formación.

El artículo 76.1 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, modificado por el artículo 137 de la Ley 5/2020, de 29 de abril, de medidas fiscales, financieras, administrativas y del sector público y de creación del impuesto sobre las instalaciones que inciden en el medio ambiente, establece que corresponde formular los planes directores urbanísticos a las entidades y los organismos que determine la Comisión de Territorio de Cataluña, con la participación de los ayuntamientos afectados, de acuerdo con lo que prevé el artículo 83 del mismo texto legal.

De acuerdo con el artículo 83 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, la aprobación provisional de los planes directores urbanísticos corresponde a la comisión territorial de urbanismo correspondiente, a menos que el ámbito territorial del plan afecte a más de una comisión, en cuyo caso corresponde a la Comisión de Territorio de Cataluña acordar la aprobación inicial y la definitiva. Según el artículo 79 del mismo texto legal modificado por la Ley 5/2020, la competencia para su aprobación definitiva corresponde a la Comisión de Territorio de Cataluña.

Acuerdo

La Comisión de Territorio de Cataluña acuerda:

1. INICIAR el procedimiento de formulación de la modificación del Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou, promovida por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio del Departamento de Territorio y Sostenibilidad, ampliando los objetivos de la resolución del consejero de Territorio y Sostenibilidad, de 2 de marzo de 2020, con el objetivo de adaptar el Plan a la Sentencia de 29 de septiembre de 2020 de la Sección 3.ª de la Sala del Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, con respecto a la ubicación de determinados espacios libres y equipamientos del sector 1 CTI de este Plan director.

2. ENCARGAR la redacción de la modificación el Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou, al amparo de lo que prevé el artículo 7 de las normas urbanísticas del Plan director, a la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio, con la participación de los ayuntamientos afectados, de acuerdo con lo que disponen los artículos 76.1 y 83 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, y modificado por la Ley 3/2012, de 22 de febrero."

1.3.4 Documento de Avance de la modificación del PDU

El mes de marzo de 2021 finalizó la redacción del documento de Avance de la MPDU, que contiene el Documento de objetivos y propósitos generales (DOPG) y el Documento ambiental estratégico (DAE).

En fecha 12/3/2021 se envió el documento de Avance de modificación del PDU a los ayuntamientos de Vila-seca y Salou, en cumplimiento del trámite de consulta por el plazo de un mes sobre el Documento de objetivos y propósitos generales para que pudieran presentar las sugerencias y las consideraciones que consideraran oportunas, y se solicitó informe a la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural.

1.3.5 Trámite de consulta a los ayuntamientos afectados y organismos sectoriales

Informe del Consorcio del CRT de Vila-seca y Salou

El 20/4/2021 (registro de entrada), el ayuntamiento de Vila-seca envió el informe emitido por el Consorcio del CRT de Vila-seca y Salou, de 19/4/2021, en el cual se efectúan una serie de consideraciones. A continuación constan las consideraciones efectuadas y la valoración de cada una de ellas:

1) PRIMERO. Con relación al estudio de alternativas. El Documento ambiental estratégico propone dos alternativas: una alternativa 0, con el fin de mantener el planeamiento vigente, y una alternativa 1, para efectuar las modificaciones planteadas en el propio Documento ambiental estratégico. No obstante, la jurisprudencia del Tribunal Supremo exige un análisis de varias alternativas (entre las cuales tiene que estar la alternativa 0), pero en el presente documento únicamente encontramos una alternativa (alternativa 1), sin que se hayan evaluado alternativas diferentes. Esta falta de un análisis crítico puede comportar un defecto de forma desde el comienzo de la propia tramitación que se tendría que enmendar.

Efectivamente, tal como manifiesta el Consorcio del CRT, el documento ambiental estratégico tramitado en el documento de Avance de la MPDU incorpora únicamente la alternativa 0 (mantenimiento del planeamiento vigente), y la alternativa 1 (propuesta de MPDU), que es la alternativa seleccionada por los motivos expuestos en el apartado de antecedentes 1.1.2 del Documento de objetivos y propósitos generales del documento de Avance de la MPDU. La alternativa escogida es consecuencia directa del objeto de la MPDU que, tal como determina el mismo Documento ambiental estratégico, tiene un objeto y un alcance muy concreto y limitado con el fin de dar cumplimiento y ejecución a la sentencia del TSJC, de 29/09/2020, con respecto a la ubicación de los espacios libres y equipamientos del sector 1 CTI, que ven limitada su funcionalidad y disfrute colectivo al encontrarse en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química.

En este sentido, hay que tener presente que a la hora de tramitar el vigente PDU se efectuó el estudio real de alternativas del PDU, que sigue vigente a excepción de la ordenación urbanística del sector 1 CTI de acuerdo con la sentencia del TSJC de 29/09/2020. En efecto, el PDU del CRT ya planteó la alternativa 0 (mantenimiento del planeamiento vigente) y tres alternativas en la fase de avance que se recogían en el DIE y que hacían referencia a la localización de los nuevos usos y de las reservas de suelos de cesión que posibilita la Ley 6/2014 de modificación de la Ley 2/1989 sobre centros recreativos turísticos y de establecimiento de normas en materia de tributación, comercio y juego, teniendo en cuenta las preexistencias significativas del ámbito del CRT y las nuevas reservas de suelos de cesión correspondientes; efectuándose finalmente una evaluación ambiental de las alternativas planteadas y la alternativa 0, así como la correspondiente valoración ambiental de la alternativa seleccionada (alternativa 3).

Es por este motivo que en este ejercicio de planteamiento y valoración de alternativas de la presente MPDU, y tal como ya establece el documento ambiental estratégico contenido en el avance de la MPDU, no se pusieron en duda determinadas propuestas de tipo estructural o de modelo que ya fueron consideradas en la redacción del PDU en sí mismo, ya que la presente MPDU sigue previendo el desarrollo de una zona de uso recreativo y turístico en el ámbito del CRT y, en concreto para la zona del CTI, de un espacio de aprovechamiento privado destinado a usos tales como el hotelero, área de juego, comercial, ocio y otros complementarios.

No obstante lo anterior, y con el fin de poder completar el análisis de alternativas razonables y viables técnicamente, económicamente y jurídicamente, aparte de mantener la alternativa 0 (mantenimiento del planeamiento vigente), se ha estimado oportuno incorporar al documento ambiental estratégico de esta MPDU el estudio de hasta un total de tres alternativas o subalternativas que representan diferentes opciones que, en términos generales, mantienen la propuesta de ordenación del sector 1 CTI contenida

en el PDU del CRT, salvo la configuración de los espacios públicos del sector 1 CTI contenida en la ejecución de la sentencia del TSJC de 29/09/2020. Fruto de este análisis de alternativas se considera mantener la alternativa 3, ya contenida como propuesta escogida en el documento de Avance de la MPDU como alternativa 1. El apartado 3.2.1 de la memoria de esta MPDU recoge una síntesis del estudio de alternativas.

2) SEGUNDO. Con relación al Decreto Ley 16/2019. El Consorcio del CRT manifiesta que el Decreto Ley 16/2019, de 26 de noviembre, de medidas urgentes para la emergencia climática y el impulso a las energías renovables, este facilita la ejecución de proyectos y la implantación de instalaciones de aprovechamiento de la energía solar en suelos no urbanizables. No obstante, dentro del ámbito del plan director encontramos suelos no urbanizables con características particulares, como el sistema de equipamiento comunitario recreativo (clave EPA) o la zona deportiva privada (clave Golfo). Para evitar posibles instalaciones que desvirtúen la finalidad de estos solos no urbanizables, se tendría que prever la imposibilidad de implantar instalaciones de aprovechamiento de la energía solar y/o eólica fuera de los techos de otras instalaciones o edificaciones.

El PDU vigente aprobado en el año 2016 no regula la implantación de instalaciones de aprovechamiento de energía solar en suelo no urbanizable, dado que en este tipo de suelo el PDU se limita a refundir las determinaciones provenientes del planeamiento vigente anterior. Asimismo, la MPDU a trámite no plantea el tratamiento de esta cuestión y mantiene el criterio adoptado en el PDU vigente.

3) TERCERO. Con relación al desarrollo del sistema de equipamiento comunitario recreativo (clave EPA). Desde el inicio del desarrollo del CRT de Vila-seca y Salou hasta la fecha actual, la disponibilidad de suelo no urbanizable del sistema de equipamiento comunitario recreativo (clave EPA) ha ido disminuyendo como consecuencia de la implantación del parque temático con atracciones mecánicas, el parque acuático, actividades recreativas, de espectáculos, culturales o deportivas existentes y los usos complementarios (restaurantes, hoteles temáticos, etc.). Con el fin de evitar crecimientos descontrolados convendría racionalizar su crecimiento mediante un plan estratégico anual con las inversiones de la siguiente temporada y que contara con la necesaria ratificación de la Junta directiva del Consorcio del CRT de Vila-seca y Salou para garantizar el conocimiento de los municipios afectados.

Se valora positivamente establecer la necesidad de confeccionar un plan estratégico del ámbito ocupado por el parque temático de Port Aventura, a ratificar por el Consorcio del CRT previamente al otorgamiento de las licencias de edificación que correspondan, con el objetivo de disponer de una previsión del desarrollo futuro del conjunto global del ámbito. A estos efectos se modifica el artículo 40 de la normativa urbanística del PDU, según consta detallado en el apartado 3.2.5 del presente documento.

4) QUART. Con relación a los límites del PDU y de los proyectos de urbanización y de reparcelación del CRT. La modificación del PDU supone una oportunidad para modificar y enmendar todas las inexactitudes existentes entre el actual PDU del CRT y los proyectos de urbanización y reparcelación de 2007, así como de las realidades físicas existentes.

Con el fin de regular las posibles discrepancias entre los límites de calificación del suelo y las alineaciones establecidos por el PDU y los establecidos por los planes parciales, modificaciones y documentos aprobados con anterioridad a éste, se modifica el artículo 12 de la normativa urbanística del PDU, según consta detallado en el apartado 3.2.5 del presente documento.

5) QUINTO. Con relación a la ordenación. La sentencia del TSJC de 29/9/2020 declara la nulidad de la ordenación contenida en el PDU aprobado en su momento, dado que la mayor parte de los terrenos de sistemas de cesión de espacios libres y equipamientos estaban dentro de la zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química, hecho que ha comportado la reducción sustancial del ámbito. Se prevé una reducción significativa del ámbito del sector, y la concentración de los suelos destinados a sistemas urbanísticos (espacios libres y equipamientos) en la franja que discurre en paralelo a su límite sudeste, con un doble objetivo cívico y ambiental. Aunque entre la documentación gráfica de la modificación no figura ningún plano descriptivo de estas actuaciones ni de su ordenación, se indica que, aun manteniendo el trazado de la actual autovía C-31b, se transformará su sección y la regulación de su tránsito para convertirla en vial urbano, en el tramo comprendido entre el núcleo urbano de Salou y la rotonda de la Piconadora. Gráficamente se representa de forma puramente esquemática esta intención, y se establecen criterios de conectividad ambiental y cívica que no se desarrollan ni se describen. Del documento se interpreta que de las 101 Ha iniciales del Sector 1 CTI, se excluyen aproximadamente unas 40 Ha, por lo que resultaría que el nuevo ámbito tendrá una superficie aproximada de 61 Ha. Si los suelos destinados a zonas tienen 38 Ha, quedarían unas 23 Ha destinadas a sistemas: vialidad, espacios libres y equipamientos. Reducido el ámbito del CTI y mantenida la ordenación inicialmente prevista con respecto a los suelos calificados de zona, es decir suelo privado edificable (38,37 Ha), habrá que ver como los sistemas de cesión obligatoria, espacios libres y equipamientos se ubican en el ámbito de forma coherente y con la calidad suficiente en relación con los usos a que

se destinan. Es necesario tener en cuenta la capacidad de esta red vial para absorber la intensidad de tránsito actual más la que resulte del desarrollo del sector 1 CTI.

6) **SEXO.** Con relación a la ubicación de los sistemas de espacios libres y al sistema vial. Con respecto a la ubicación de los espacios libres, se valora la propuesta de ubicación del espacio libre como elemento conector, tanto por lo que respecta en sentido oeste-este-norte, como en sentido norte-sur, pero se ve con cierta dificultad la posibilidad de compatibilizar la finalidad de descanso y ocio de estos terrenos con su proximidad a la autovía C-31b, la cual con su reordenación tendrá que absorber gran parte de la movilidad de acceso al CTI. En este sentido, habrá que ver la ordenación y justificación con respecto a este sistema vial que, incrementándose de forma muy sustancial el tránsito de vehículos, se pretende conseguir su pacificación. En cualquier caso, la solución que finalmente se adopte al efecto tendrá que estar alineada con las previsiones de los planes de movilidad urbana sostenible existentes en la zona.

Con respecto a las consideraciones 5) y 6), uno de los principales objetivos de la MPDU es modificar la ordenación del sector 1 CTI en cumplimiento de la sentencia del TSJC de 29/09/2020, excluyendo los suelos afectados por el riesgo químico y resituando los suelos de sistemas de espacios libres y de equipamientos teniendo en cuenta los requerimientos del TRLU, tanto con respecto a la superficie mínima de cada uno de los sistemas como a su calidad y funcionalidad. Con relación a la red vial, al igual que en el PDU vigente, la MPDU incorpora el correspondiente documento de evaluación de la movilidad generada que tiene en cuenta esta cuestión. Con el fin de compatibilizar la finalidad de descanso y ocio del espacio libre, la MPDU propone la creación de motas en la zona verde con el fin de reducir el impacto acústico y visual de los vehículos motorizados de la vialidad rodada.

7) **SÉPTIMO.** Con relación a la supresión del PMU. El PDU preveía la redacción de un PMU, para preservar la unidad del conjunto del proyecto y para garantizar la coherencia global, con el objetivo de garantizar la calidad arquitectónica y la integración paisajística del proyecto unitario. Así, en el art. 152.3 se decía que había que:

- a) Ser de iniciativa pública.
- b) Velar especialmente por la calidad arquitectónica de las edificaciones propuestas.
- c) Contener un estudio de integración paisajística.
- d) Efectuar la concreción de volúmenes a partir de las parcelas urbanísticas que se establecen en el proyecto de reparcelación.

La justificación legal de esta supresión la encontramos en el artículo 56.1.g) del TRLUC, según el cual corresponde en los planes directores urbanísticos la delimitación y la ordenación de sectores de interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia social o económica o de características singulares. Manifestamos que, a pesar de su supresión, consideramos necesario que, en la ordenación que se proponga en el documento para aprobación inicial, se incorpore algún documento con el grado de concreción y detalle de la ordenación suficiente para permitir el desarrollo urbanístico de la zona CTI, y que aporte la justificación con respecto a la calidad arquitectónica de las edificaciones propuestas, así como un estudio de integración paisajística de las edificaciones que se quieren implantar.

La MPDU, tal como ya se expone en el Documento de objetivos y propósitos generales, incorpora la ordenación detallada de la zona CTI teniendo en cuenta los mismos requerimientos y objetivos que tendría que haber tenido el PMU. El motivo de suprimir el PMU e incorporar su regulación en el propio cuerpo de la MPDU responde, por una parte, a la oportunidad de resolver este aspecto en un solo documento, de rango superior, conjuntamente con el resto de modificaciones que se plantean y, por otra parte, al hecho de que cuando en 2016 se aprobó definitivamente el PDU no se había resuelto todavía el concurso público iniciado el año 2014 para conceder las licencias de juego a implantar en el CTI, cuestión que hoy ya está concretada con la concesión a un solo operador.

8) **OCTAVO.** Con relación a la normativa. Sería del todo conveniente que los ajustes normativos, con el fin de mejorar su interpretación y aplicación en las fases de gestión, urbanización y edificación posteriores, fueran orientados a la simplificación y clarificación de la normativa del PDU inicial, básicamente con respecto a la regulación de alturas, evitando la aparición de una fachada continua de dimensiones excesivas.

Los ajustes normativos a introducir tienen por objeto clarificar y simplificar su interpretación en las fases posteriores de gestión, urbanización y edificación, considerando la propuesta arquitectónica y de fases de ejecución de la edificación que el operador presentó en el marco del concurso de público para la explotación de casinos en el CRT, según establece normativamente el PDU aprobado definitivamente el 29/12/2016 y también la resolución VEH 985/2018, de 22 de mayo, por la cual se autoriza la instalación y explotación de un casino de juego en el CRT de Vila-seca y Salou. Asimismo, conviene tener en cuenta

que esta propuesta es el punto de partida para concretar la ordenación de la zona CTI, antes mediante el PMU y ahora integrada en el propio documento de la MPDU.

9) **NOVENO.** *Con relación a las infraestructuras de movilidad. El documento señala que su desarrollo se vehicularía a través de un plan especial de infraestructuras o documento equivalente, que tendrá que ser objeto del correspondiente trámite de evaluación ambiental, entre otros, para evitar, como pasa con la C-31b, que se produzca un efecto barrera entre ambos lados de la vía. Asimismo y en la medida de lo posible, este instrumento de planeamiento tendría que ir en consonancia con los planes de movilidad urbana de la zona.*

La tramitación de los correspondientes planes especiales de infraestructuras u otros documentos que procedan es una cuestión que se mantiene, tal como ya prevé el PDU vigente.

Informe del ayuntamiento de Salou

El 9/6/2021 (registro de entrada), el Ayuntamiento de Salou envió el acuerdo del Pleno municipal, de 26/5/2021, por el cual se ratifica el Decreto de Alcaldía nº 1857, de 23/4/2021, de remisión de las sugerencias al documento de modificación del PDU del CRT de Vila-seca y Salou. Las cinco sugerencias enviadas por el ayuntamiento de Salou tienen un contenido muy parecido, en algunos casos literal, a algunas de las nueve sugerencias del informe del Consorcio del CRT remitido anteriormente.

1) *Con respecto a la ordenación. La sentencia del TSJC de 29/9/2020 declara la nulidad de la ordenación contenida en el PDU aprobado en su momento, dado que la mayor parte de los terrenos de cesión de espacios libres y equipamientos estaban dentro de la zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química, hecho que ha comportado la reducción sustancial del ámbito. Del documento se interpreta que de las 101 Ha iniciales del sector 1 CTI, se excluyen aproximadamente unas 40 Ha, por lo que resultaría que el nuevo ámbito tendrá una superficie aproximada de 61 Ha. Si los suelos destinados a zonas tienen 38 Ha, quedarían unas 23 Ha destinadas a sistemas, vialidad, espacios libres y equipamientos. En cualquier caso, tenemos que estar a lo previsto en el artículo 65.4 TRLUC, que aunque se refiera a los planes parciales, dispone que en los sectores de suelo urbanizable de uso no residencial, como es el del sector 1 CTI, se tiene que reservar para zona verde un mínimo del 10% de la superficie del ámbito de actuación urbanística y se tienen que reservar para equipamientos un mínimo del 5% de dicha superficie, además del suelo destinado a servicios técnicos, si procede. Reducido el ámbito del CTI y mantenida la ordenación inicialmente prevista con respecto a los suelos calificados de zona, es decir suelo privado edificable (38,37 Ha), habrá que ver como los sistemas de cesión obligatoria, espacios libres y equipamientos se ubican en el ámbito de forma coherente y con la calidad suficiente en relación con los usos a que se destinan. Con respecto a las cesiones de espacios libres y equipamientos a efectuar a las dos administraciones con competencia en el territorio, habría que prever un equilibrio a fin de que no se produzcan agravios comparativos.*

2) *Con respecto a la ubicación de los sistemas de espacios libres y al sistema vial. Con respecto a la ubicación de los espacios libres, se valora la propuesta de ubicación del espacio libre como elemento conector, tanto por lo que respecta en sentido oeste-este-norte como en sentido norte-sur, pero se ve con cierta dificultad la posibilidad de compatibilizar la finalidad de descanso y ocio de estos terrenos con su proximidad a la autovía C-31b, la cual con su reordenación tendrá que absorber gran parte de la movilidad de acceso al CTI. En este sentido, habrá que ver la ordenación y justificación con respecto a este sistema vial que, incrementándose de forma muy sustancial el tráfico de vehículos, se pretende conseguir su pacificación. En cualquier caso, la solución que finalmente se adopte al efecto tendrá que estar alineada con las previsiones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Salou, actualmente en trámite.*

Con respecto a las sugerencias 1) y 2), el principal objetivo de la MPDU es modificar la ordenación del sector 1 CTI en cumplimiento de la sentencia del TSJC de 29/09/2020, excluyendo los suelos afectados por el riesgo químico y resituando los suelos de sistemas de espacios libres y de equipamientos teniendo en cuenta los requerimientos del TRLU, tanto con respecto a la superficie mínima de cada uno de los sistemas, como a su calidad y funcionalidad. Con relación a la red vial, al igual que en el PDU vigente, la MPDU incorpora el correspondiente documento de evaluación de la movilidad generada que tiene en cuenta esta cuestión. Con el fin de compatibilizar la finalidad de descanso y ocio del espacio libre, la MPDU propone la creación de motas en la zona verde con el fin de reducir el impacto acústico y visual de los vehículos motorizados de la vialidad rodada.

3) *Con respecto a la supresión del PMU. Inicialmente el PDU preveía la redacción de un PMU, para preservar la unidad del conjunto del proyecto y para garantizar la coherencia global, con el objetivo de garantizar la calidad arquitectónica y la integración paisajística del proyecto unitario. Así, en el art. 152.3 se decía que había que:*

a) *Ser de iniciativa pública.*

- b) *Velar especialmente por la calidad arquitectónica de las edificaciones propuestas.*
- c) *Contener un Estudio de integración paisajística.*
- d) *Efectuar la concreción de volúmenes a partir de las parcelas urbanísticas que se establecen en el proyecto de reparcelación.*

La justificación legal de esta supresión la encontramos en el artículo 56.1.g) del TRLUC, según el cual corresponde en los planes directores urbanísticos la delimitación y la ordenación de sectores de interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia social o económica o de características singulares. Manifestamos que, a pesar de su supresión, la ordenación que se proponga en el documento para aprobación inicial incorpore el grado de concreción y detalle de la ordenación suficiente para permitir el desarrollo urbanístico de la zona CTI, y aporte la justificación con respecto a la calidad arquitectónica de las edificaciones propuestas y un estudio de integración paisajística de las edificaciones que se quieren implantar.

La MPDU, tal como ya se expone en el Documento de objetivos y propósitos generales, incorpora la ordenación detallada de la zona CTI teniendo en cuenta los mismos requerimientos y objetivos que tendría que haber tenido el PMU. El motivo de suprimir el PMU e incorporar su regulación en el propio cuerpo de la MPDU responde, por una parte, a la oportunidad de resolver este aspecto en un solo documento, de rango superior, conjuntamente con el resto de modificaciones que se plantean y, por otra parte, al hecho de que cuando en 2016 se aprobó definitivamente el PDU no se había resuelto todavía el concurso público iniciado el año 2014 para conceder las licencias de juego a implantar en el CTI, cuestión que hoy ya está concretada con la concesión a un solo operador.

4) Con respecto a la normativa. Sería del todo conveniente que los ajustes normativos, con el fin de mejorar su interpretación y aplicación en las fases de gestión, urbanización y edificación posteriores, fueran orientados a la simplificación y clarificación de la normativa del PDU inicial, básicamente con respecto a la regulación de alturas, evitando la aparición de una fachada continua de dimensiones excesivas. En cualquier caso, se tendrá que evitar la afectación derivada de la contaminación acústica y luminosa, por lo que se tendrá que respetar la legislación sectorial correspondiente o, incluso, fijar mínimos más allá de la propia normativa.

Los ajustes normativos a introducir tienen por objeto clarificar y simplificar su interpretación en las fases posteriores de gestión, urbanización y edificación, considerando la propuesta arquitectónica y de fases de ejecución de la edificación que el operador presentó en el marco del concurso de público para la explotación de casinos en el CRT, según establece normativamente el PDU aprobado definitivamente el 29/12/2016 y también la resolución VEH 985/2018, de 22 de mayo, por la cual se autoriza la instalación y explotación de un casino de juego en el CRT de Vila-seca y Salou. Asimismo, conviene tener en cuenta que esta propuesta es el punto de partida para concretar la ordenación de la zona CTI, antes mediante el PMU y ahora integrada en el propio documento de la MPDU.

5) Con respecto a las infraestructuras de movilidad. Reiterar en este punto la conexión de las vías AP-7 y A-7 con la C-31b a través de una nueva vía que conectará con la red vial contemplada en el POUM de Salou, aunque se tendría que tener en cuenta que esta opción podría suponer un incremento sustancial de tráfico de vehículos por la C-31b en el tramo que se pretende pacificar y, por lo tanto, se tendría que valorar la posibilidad de tomar las correspondientes medidas correctoras apropiadas al respecto. El documento señala que su desarrollo se vehicularía a través de un Plan Especial de Infraestructuras o documento equivalente, que tendrá que ser objeto del correspondiente trámite de evaluación ambiental, entre otros, para evitar, como pasa con la C-31b, que se produzca un efecto barrera entre ambos lados de la vía. Asimismo y en la medida de lo posible, este instrumento de planeamiento tendría que ir en consonancia con el PMUS de Salou. También manifestamos la propuesta planteada reiteradamente por el Ayuntamiento de Salou con respecto a la necesidad de dar salida a las urbanizaciones de Xalets de Salou y Mirador de Salou a la C-31b en todas direcciones; en este sentido, habría que considerar la ubicación de la rotonda en este punto.”

La propuesta contempla dar prioridad a la alternativa “Oeste” de acceso al CTI a través del municipio de Salou. Con respecto a la tramitación de los correspondientes planes especiales de infraestructuras u otros documentos que procedan, es una cuestión que se mantiene, tal como ya prevé el PDU vigente.

Resolución de la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural

El 20/9/2021 (registro de entrada), la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural del Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural envió la resolución de 13/9/2021, por la cual se emite el Informe ambiental estratégico de la MPDU del CRT, que concluye que la MPDU del CRT no se tiene que someter a evaluación ambiental estratégica ordinaria, dado que no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, con una serie de condiciones, e indica que habrá que solicitar

informe a este órgano ambiental, como organismo afectado por razón de sus competencias sectoriales, una vez aprobada inicialmente la MPDU y simultáneamente al trámite de información pública, de conformidad con el artículo 83.3 del TRLU. Las condiciones establecidas por la resolución son las siguientes:

1) *Hay que desarrollar el Plan de compensación ambiental con el contenido siguiente:*

- *Una solución de permeabilidad ecológica que garantice el mismo nivel de exigencia que el asumido por el PDU de 2016.*
- *Una solución que resuelva la problemática de la inundabilidad y que se base en la restauración ambiental en torno al canal de desagüe (A-7) al nordeste del ámbito de la MPDU, y en el ámbito situado al norte de els Prats de la Pineda y al este de la carretera TV-3148.*

De acuerdo con la resolución de la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural del Departamento de Acción Climática, se incorpora el Plan de compensaciones ambientales al documento de la MPDU.

Asimismo, se ha redactado el documento “*Propuestas de permeabilización ecológica de la carretera C-31B y TV-3148 de la Modificación del PDU de reordenación del CRT*”, y que da cumplimiento a la primera condición del Informe ambiental estratégico.

2) *Hay que completar el Documento ambiental estratégico con las conclusiones de los estudios complementarios con incidencia ambiental y su repercusión en la MPDU.*

El Documento Ambiental Estratégico de la MPDU incorpora las conclusiones de los estudios complementarios con incidencia ambiental, así como su repercusión en la MPDU. Estos estudios complementarios se resumen en el apartado 6, llamado “*estudios complementarios con incidencia ambiental*”, e incorpora las conclusiones de los siguientes estudios complementarios:

- Estudio de evaluación de la movilidad generada.
- Estudio de inundabilidad.
- Estudio de permeabilidad ecológica.

Asimismo, el apartado 8 de medidas y condicionantes ambientales, del mismo Documento Ambiental Estratégico de la MPDU, también incorpora las conclusiones del plan de compensación añadiendo un punto 8.1. *Plan de Compensación Ambiental.*

3) *Hay que garantizar un presupuesto que permita la ejecución de todas las medidas ambientales determinadas por la modificación del Plan, el PDU y los documentos ambientales de ambos instrumentos.*

Se garantiza la partida presupuestaria que permite la ejecución de las medidas ambientales determinadas por el PDU, la MPDU y los documentos ambientales de ambos instrumentos, mediante la correspondiente partida presupuestaria en el documento de Evaluación económica y financiera de la MPDU.

4) *Hay que definir un plan de ejecución de la MPDU que garantice que las medidas ambientales se llevarán a cabo o bien antes o bien de manera simultánea al inicio de los instrumentos de desarrollo y ejecución previstos por la modificación.*

Con el fin de garantizar y dar cumplimiento a la ejecución de las medidas ambientales contenidas en el Informe Ambiental Estratégico de la MPDU, se modifica el artículo 209 de la normativa del PDU.

En concreto, este artículo distingue dos tipologías de medidas ambientales:

- Por una parte, las medidas preventivas y correctoras, así como el coste de ejecución, serán incluidas en los diferentes proyectos de urbanización que se lleven a cabo para el desarrollo del sector 1 CTI, según indica el artículo 209.2 de la normativa urbanística de la MPDU, en relación con el artículo 147.2 de la misma normativa.
- Por otra parte, las medidas de tipo compensatorio, que se tendrán que desarrollar mediante un

plan especial urbanístico, un plan especial de protección del medio natural y del paisaje o el proyecto que corresponda, promovido por el órgano ambiental en colaboración con los agentes implicados en el territorio, que acabará de concretar estas actuaciones en función de las necesidades ambientales y posibilidades de obtención de la correspondiente disponibilidad de suelo, según lo que indica el artículo 209.3 de la normativa urbanística de la MPDU, en relación con el artículo 147.2 de la misma normativa.

Adicionalmente, en el marco de la MPDU se ha añadido una nueva función al Responsable de seguimiento, que precisamente se orienta a velar para que la ejecución de las medidas ambientales, especialmente las preventivas y correctoras, se lleven a cabo antes o de manera simultánea al desarrollo y ejecución previstos.

5) Hay que completar el análisis de alternativas con el fin de explicitar la consideración y valoración de las diferentes opciones que se han tenido en cuenta en la toma de decisiones, que consolidará la propuesta de ordenación final de la MPDU, en relación con la configuración y reubicación de los espacios libres y de los suelos de cesión del sector 1 CTI.

El Documento ambiental estratégico tramitado en el documento de Avance de la MPDU incorpora únicamente la alternativa 0 (mantenimiento del planeamiento vigente), y la alternativa 1 (propuesta de la MPDU), que es la alternativa seleccionada por los motivos expuestos en el apartado de antecedentes 1.1.2 del Documento de objetivos y propósitos generales del documento de avance de la MPDU. La alternativa escogida es consecuencia directa del objeto de la MPDU que, tal como determina el mismo Documento ambiental estratégico, tiene un objeto y un alcance muy concreto y limitado con el fin de dar cumplimiento y ejecución a la sentencia del TSJC, de 29/09/2020, con respecto a la ubicación de los espacios libres y equipamientos del sector 1 CTI, que ven limitada su funcionalidad y disfrute colectivo al encontrarse en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química.

En este sentido, hay que tener presente que a la hora de tramitar el vigente PDU se efectuó el estudio real de alternativas del PDU, que sigue vigente a excepción de la ordenación urbanística del sector 1 CTI, de acuerdo con la sentencia del TSJC de 29/09/2020. En efecto, el PDU del CRT ya planteó la alternativa 0 (mantenimiento del planeamiento vigente) y tres alternativas en la fase de avance que se recogían en el DIE y que hacían referencia a la localización de los nuevos usos y de las reservas de suelos de cesión que posibilita la Ley 6/2014, de modificación de la Ley 2/1989 sobre centros recreativos turísticos y de establecimiento de normas en materia de tributación, comercio y juego, teniendo en cuenta las preexistencias significativas del ámbito del CRT y las nuevas de reservas de suelos de cesión correspondientes; efectuándose finalmente una evaluación ambiental de las alternativas planteadas y la alternativa 0, así como la correspondiente valoración ambiental de la alternativa seleccionada (alternativa 3).

Es por este motivo que en este ejercicio de planteamiento y valoración de alternativas de la presente MPDU, y tal como ya establece el Documento ambiental estratégico contenido en el avance de la MPDU, no se pusieron en duda determinadas propuestas de tipo estructural o de modelo que ya fueron consideradas en la redacción del PDU en sí mismo, ya que la presente MPDU sigue previendo el desarrollo de una zona de uso recreativo y turístico en el ámbito del CRT y, en concreto para la zona del CTI, de un espacio de aprovechamiento privado destinado a usos tales como el hotelero, área de juego, comercial, ocio y otros complementarios.

No obstante lo anterior, y con el fin de poder completar el análisis de alternativas razonables y viables técnicamente, económicamente y jurídicamente, aparte de mantener la alternativa 0 (mantenimiento del planeamiento vigente), se ha estimado oportuno incorporar al Documento ambiental estratégico de esta MPDU el estudio de hasta un total de tres alternativas o subalternativas que representan diferentes opciones que, en términos generales, mantienen la propuesta de ordenación del sector 1 CTI contenida en el PDU del CRT, salvo la configuración de los espacios públicos del sector 1 CTI contenida en la ejecución de la sentencia del TSJC de 29/09/2021. Fruto de este análisis de alternativas, se considera mantener la alternativa 3, ya contenida como propuesta escogida en el documento de Avance de la MPDU como alternativa 1. El apartado 3.2.1 de la memoria de esta MPDU recoge una síntesis del estudio de alternativas.

6) Hay que incluir en el Documento ambiental estratégico un apartado a modo de memoria no técnica que explique cómo se han incorporado los criterios de sostenibilidad ambiental a la propuesta definitiva de la MPDU, una vez consideradas las cuestiones analizadas en esta resolución.

En relación con esta cuestión, el apartado 9 del Documento Ambiental Estratégico, denominado “incorporación de criterios de sostenibilidad ambiental a la propuesta”, explica a modo de memoria no técnica cómo se han incorporado los criterios ambientales de la propuesta de la MPDU.

1.4 Justificación de la conveniencia y oportunidad de la modificación

La justificación, conveniencia y oportunidad de tramitar la presente MPDU deriva de los correspondientes acuerdos de la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña de 25/02/2020 y de la Comisión de Territorio de Cataluña de 22/12/2020 y, en concreto, de la necesidad de adaptar el PDU a la sentencia del TSJC de 29/9/2020, el contenido de los cuales ha sido ampliamente detallado en el apartado anterior 1.2. Antecedentes.

1.5 Marco legal

El artículo 76.1 del TRLU establece que corresponde formular los planes directores urbanísticos a las entidades y los organismos que determine la Comisión de Territorio de Cataluña, con la participación de los ayuntamientos afectados, de acuerdo con lo que prevé el artículo 83.

De acuerdo con el artículo 83.1 del TRLU, la aprobación inicial y la aprobación provisional de los planes directores urbanísticos corresponden a la comisión territorial de urbanismo competente al afectar a una sola comisión, teniendo que consultarse a los ayuntamientos afectados por un plazo de un mes con respecto a los objetivos y los propósitos generales de la iniciativa. Asimismo y de acuerdo con el artículo 79 a) del TRLU, la competencia para su aprobación definitiva corresponde a la Comisión de Territorio de Cataluña.

El artículo 96 del TRLU prevé que la modificación de cualquiera de los elementos de una figura de planeamiento urbanístico se sujeta a las mismas disposiciones que rigen su formación.

El artículo 7 de la normativa urbanística del PDU de reordenación del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou establece que corresponde su modificación cuando se hayan de adecuar sus determinaciones a circunstancias no previstas o que se detecten en su seguimiento o ejecución, sin que supongan la adopción de nuevos criterios respecto de los elementos a que hace referencia el artículo 1, relativo a la definición y objetivos del Plan director urbanístico.

El artículo 118.1 del Reglamento de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto 305/2006, de 18 de julio, establece las determinaciones y la documentación que tienen que contener las modificaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico y el apartado 4 del mismo artículo dispone que, en todo caso, las modificaciones de los planes urbanísticos que se sometan a evaluación ambiental o aquellas otras que tengan una repercusión ambiental tienen que incorporar el informe ambiental correspondiente.

1.6 Tramitación

Las modificaciones de las figuras de planeamiento urbanístico se sujetan por las mismas disposiciones que regulan su formación.

La presente modificación no responde a ninguna de las excepciones que dispone el artículo 96 del TRLU y, por lo tanto, sigue el procedimiento que establece el artículo 83.1 del TRLU que hace referencia a la tramitación de los planes directores urbanísticos.

De acuerdo con lo que dispone el artículo 83.1, la Comisión Territorial de Urbanismo del Camp de Tarragona es la competente para llevar a cabo la aprobación inicial y provisional de la modificación del PDU, dado que el ámbito territorial del plan afecta sólo a una comisión. La aprobación definitiva corresponde a la Comisión de Territorio de Cataluña, de acuerdo con el artículo 79 a) del TRLU.

Con carácter previo a la aprobación inicial, los ayuntamientos afectados han sido consultados por un plazo de un mes sobre el Documento de objetivos y propósitos generales para que pudieran presentar las sugerencias y las consideraciones que consideraran oportunas, de acuerdo con el artículo 83.1 del TRLU.

De acuerdo con la Ley estatal 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley autonómica 6/2009 de evaluación ambiental de planes y programas y la disposición adicional 8ª de la Ley 16/2015, de 21 de julio, de simplificación de la actividad administrativa de la Administración de la Generalitat y de los gobiernos locales de Cataluña y de impulso de la actividad económica, la presente modificación se tiene que someter al procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada (AAES). En este sentido, el Documento de objetivos y propósitos generales se tramitó en el órgano ambiental para su valoración, que emitió el informe ambiental estratégico correspondiente.

Asimismo y de acuerdo con el artículo 83.2 del TRLU, una vez se apruebe inicialmente la modificación, se someterá a información pública por un plazo de un mes, y una vez acabado el plazo de información pública la modificación del PDU se tiene que someter, también por un mes, al trámite de información a los entes locales comprendidos en el ámbito territorial respectivo.

Asimismo y de acuerdo con el artículo 83.3 del TRLU, simultáneamente al trámite de información pública se solicitarán los correspondientes informes a los departamentos interesados y a los organismos afectados por razón de sus competencias sectoriales, los cuales lo tienen que emitir en el plazo de un mes a menos que una disposición autorice uno más largo.

Finalmente hay que tener presente que, de acuerdo con lo que dispone el artículo 1.16.5 del Plan territorial parcial del Camp de Tarragona, es necesario también un informe del Programa de Planeamiento Territorial para la aprobación de los planes directores urbanísticos.

1.7 Redacción y contenido del documento

La redacción de la modificación del PDU de reordenación del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou ha sido efectuada por técnicos de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo (DGOTU) del Departamento de la Vicepresidencia y de Políticas Digitales y Territorio, y del Instituto Catalán del Suelo.

1.7.1 Documentación de la modificación del PDU

La modificación del PDU de reordenación del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou está integrada por los documentos siguientes.

- Memoria
- Normativa urbanística
- Planos
- Documento ambiental estratégico (Anthesis Lavola)
- Estudio de evaluación de la movilidad generada (MCRIT)
- Estudio de integración paisajística (Anthesis Lavola)
- Evaluación económica y financiera (Gabinete de Estudios Económicos)
- Estudio hidrológico y de inundabilidad (ICGC)
- Estudio de permeabilidad de la fauna (EGAM)
- Plan de compensaciones ambientales (Gisela Loran)
- Criterios de ordenación del espacio público (EMF)

1.7.2 Listado de planos

Planos de información

	Título plano	Escala
i.01	Marco territorial y ámbito del PDU	1/50.000
i.02	Ortofotomapa	1/10.000
i.03	PDU aprobado definitivamente el 29/12/2016. Clasificación del suelo	1/8.000
i.04	PDU aprobado definitivamente el 29/12/2016. Calificación del suelo	1/4.000

Planos de ordenación

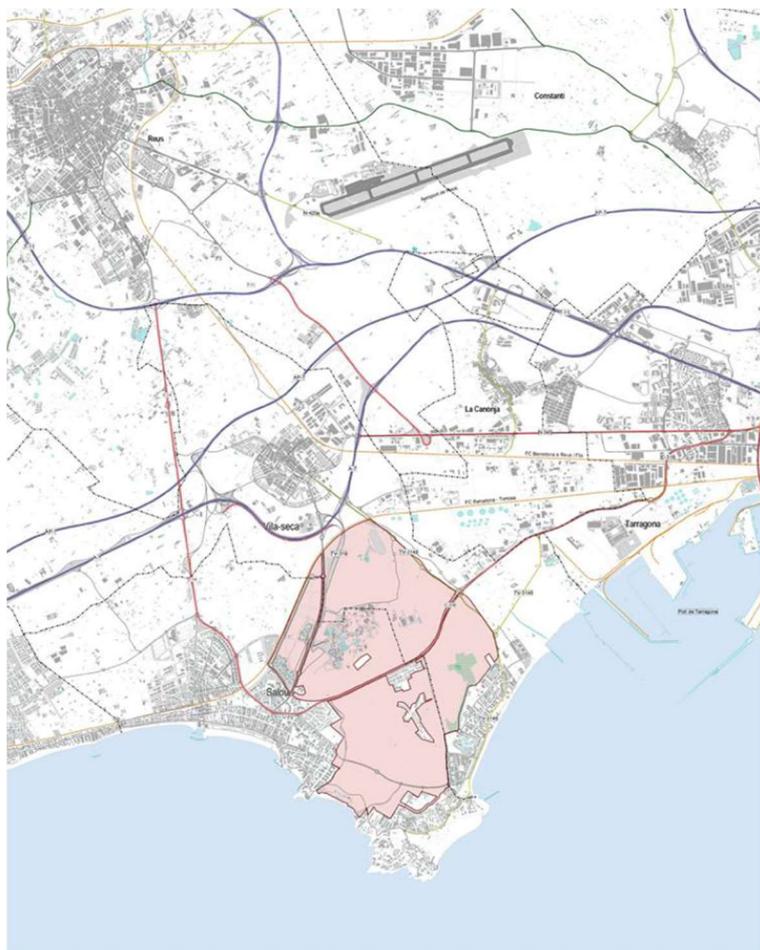
	Título plano	Escala
o.00	Ámbito de suspensión de licencias	1/8.000
o.01	Ámbitos de las modificaciones del PDU	1/8.000
o.02.1	Clasificación del suelo. Delimitación del suelo	1/8.000
o.02.2	Clasificación del suelo. Sectores	1/8.000
o.03.1	Calificación del suelo. Ámbito global CRT	1/8.000
o.03.2	Calificación del suelo detallada	1/4.000
o.04.1	Zona CTI. Parcelas urbanísticas y unidades parcelarias	1/2.000
o.04.2	Zona CTI. Cotas de referencia de planta baja	1/2.000
o.04.3	Zona CTI. Ordenación de la edificación	1/2.000
o.04.4	Zona CTI. Implementación fase 1	1/2.000
o.05.1	Red vial propuesta ámbito CRT y C-31B. Planta fase 1 de edificación	1/4.000
o.05.2	Red vial propuesta ámbito CRT y C-31B. Planta fase final de edificación	1/4.000
o.05.3	Red vial propuesta. Secciones	1/250
o.06.1	Esquema redes servicios existentes y propuestos. Agua potable	1/6.000
o.06.2	Esquema redes servicios existentes y propuestos. Aguas residuales	1/8.000
o.06.3	Esquema redes servicios existentes y propuestos. Aguas pluviales	1/6.000
o.06.4	Esquema redes servicios existentes y propuestos. Eléctrica	1/8.000
o.06.5	Esquema redes servicios existentes y propuestos. Telecomunicaciones	1/6.000
o.06.6	Esquema redes servicios existentes y propuestos. Gas	1/2.000
o.07	Actuaciones singulares	1/10.000
o.08	Ordenación indicativa sector CTI. Planta	1/2.000

2 MEMORIA DE INFORMACIÓN

2.1 Situación y ámbito de actuación

El ámbito de actuación del vigente PDU se corresponde con el perímetro que aparece en el anexo 1 del Decreto 152/1989, de 23 de junio, por el cual se aprueba la instalación de un centro recreativo turístico en Vila-seca y Salou, en el cual figura también la descripción de los límites. El CRT constituye una centralidad dentro del Camp de Tarragona, con el parque temático de atracciones de Porto Aventura y el llamado “resort”, con los campos de golf y el “beach-lub”, que ejercen como uno de los grandes motores económicos de la zona.

El ámbito del CRT, de carácter discontinuo, tiene una superficie de 816,32 Ha y limita al noroeste con la línea del ferrocarril de Valencia a Barcelona; al este con la carretera TV-3148 de Vila-seca a la Pineda y la carretera TV-3146 de Salou a Tarragona por la costa; al sureste con las partes traseras del barrio de la Pineda en Vila-seca; al sur con la urbanización Port-Pirata y la playa Llarga de Salou; y al suroeste con el camping la Unió, la urbanización Mar i Camp y los crecimientos hoteleros de Salou.

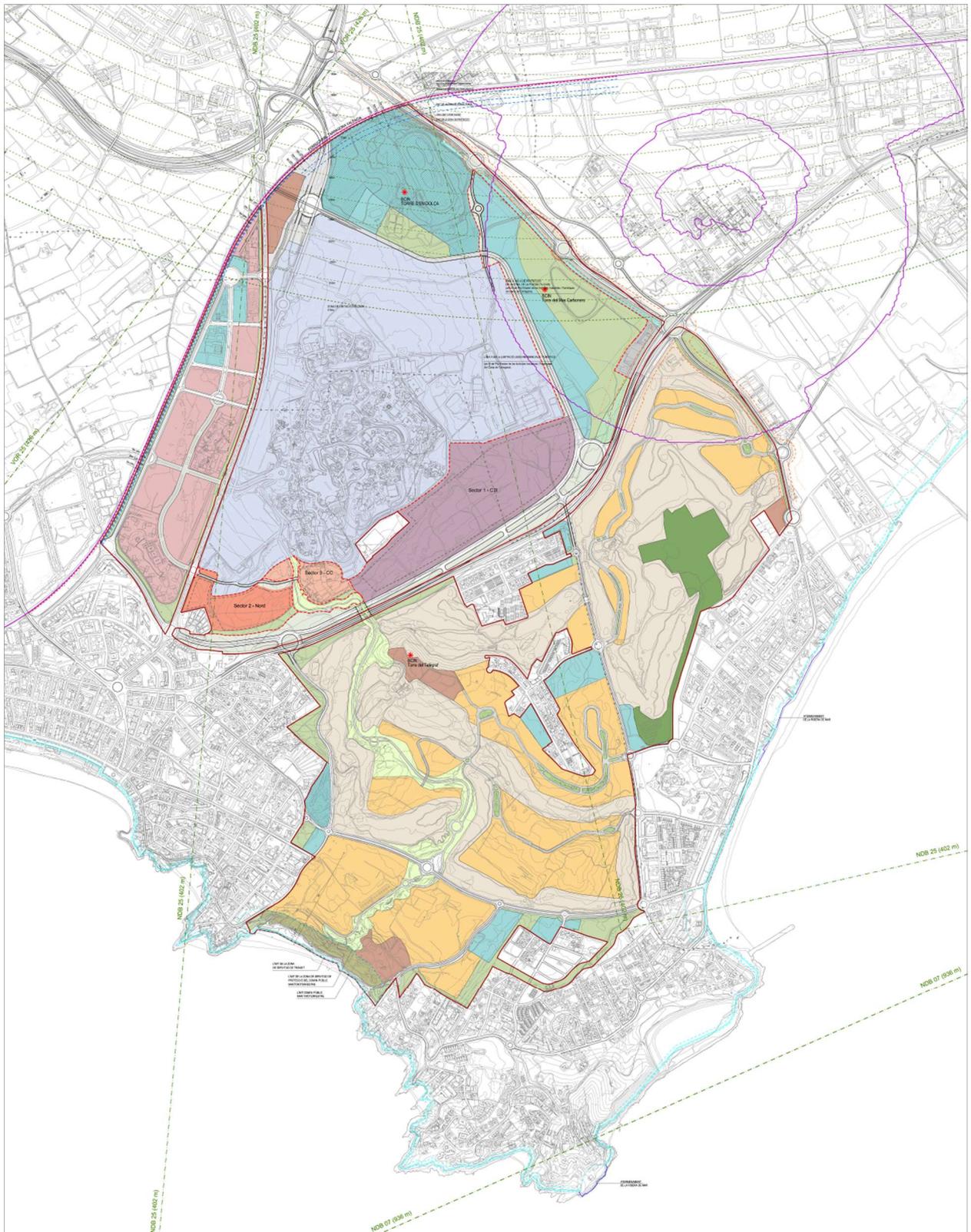


Ámbito del PDU CRT

Fuente: PDU de reordenación del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou (Memoria de información)

El ámbito de actuación de la presente MPDU, atendiendo al alcance y al contenido de las modificaciones que se proponen según se detallarán más adelante, se enmarca desde un punto de vista general dentro del ámbito global del CRT, pero desde un punto de vista más concreto se limita principalmente al ámbito del sector 1 CTI, respecto del cual la sentencia del TSJC de 29/9/2020 declara nula su ordenación. Secundariamente, las modificaciones previstas también afectan a los otros dos sectores delimitados y

ordenados por el vigente PDU, el sector 2 Norte y el sector 3 Centro de convenciones, así como a las infraestructuras viales externas a los sectores.



Calificación del suelo. Ámbito global CRT

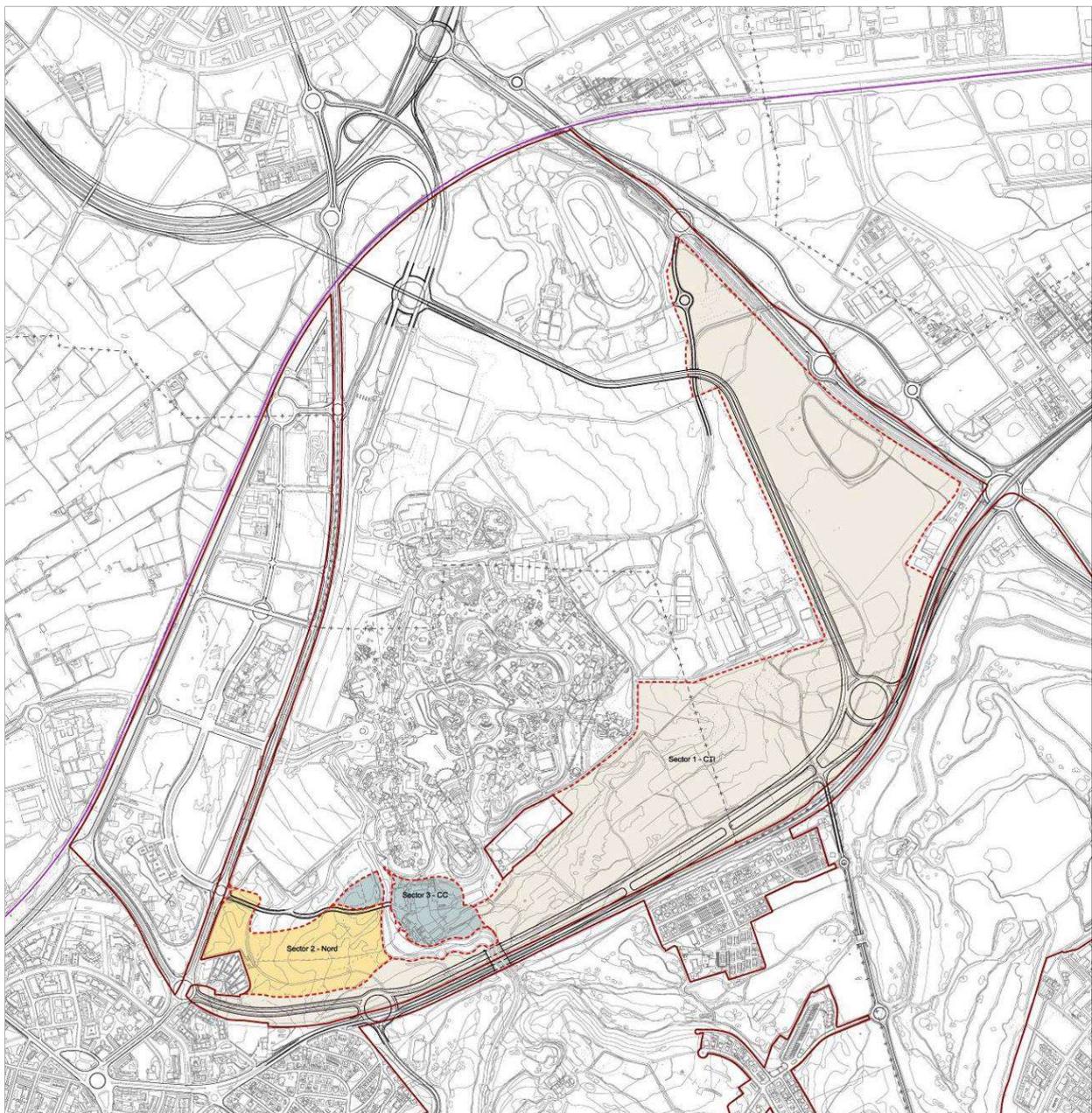
Fuente: PDU de reordenación del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou (Plano o.03.1)

2.2 Planeamiento urbanístico vigente

2.2.1 PDU de reordenación del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou

El planeamiento vigente en el ámbito de actuación es el PDU de reordenación del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou, aprobado definitivamente por el consejero de Territorio y Sostenibilidad en fecha 29/12/2016 (DOGC 30/12/2016), en adelante PDU. Entre otras determinaciones, el PDU delimita tres sectores de actividad económica relacionada con el turismo de negocios, congresos, convenciones, hoteles, comercio y actividades de juego y apuestas, y establece la ordenación detallada del suelo con el nivel y la documentación propios de un plan urbanístico derivado:

- Sector 1 Complejos turísticos integrados (CTI), en suelo urbanizable delimitado, de 102 Ha.
- Sector 2 Norte, en suelo urbano no consolidado, de 11 Ha.
- Sector 3 Centro de convenciones, en suelo urbano no consolidado, de 5 Ha.

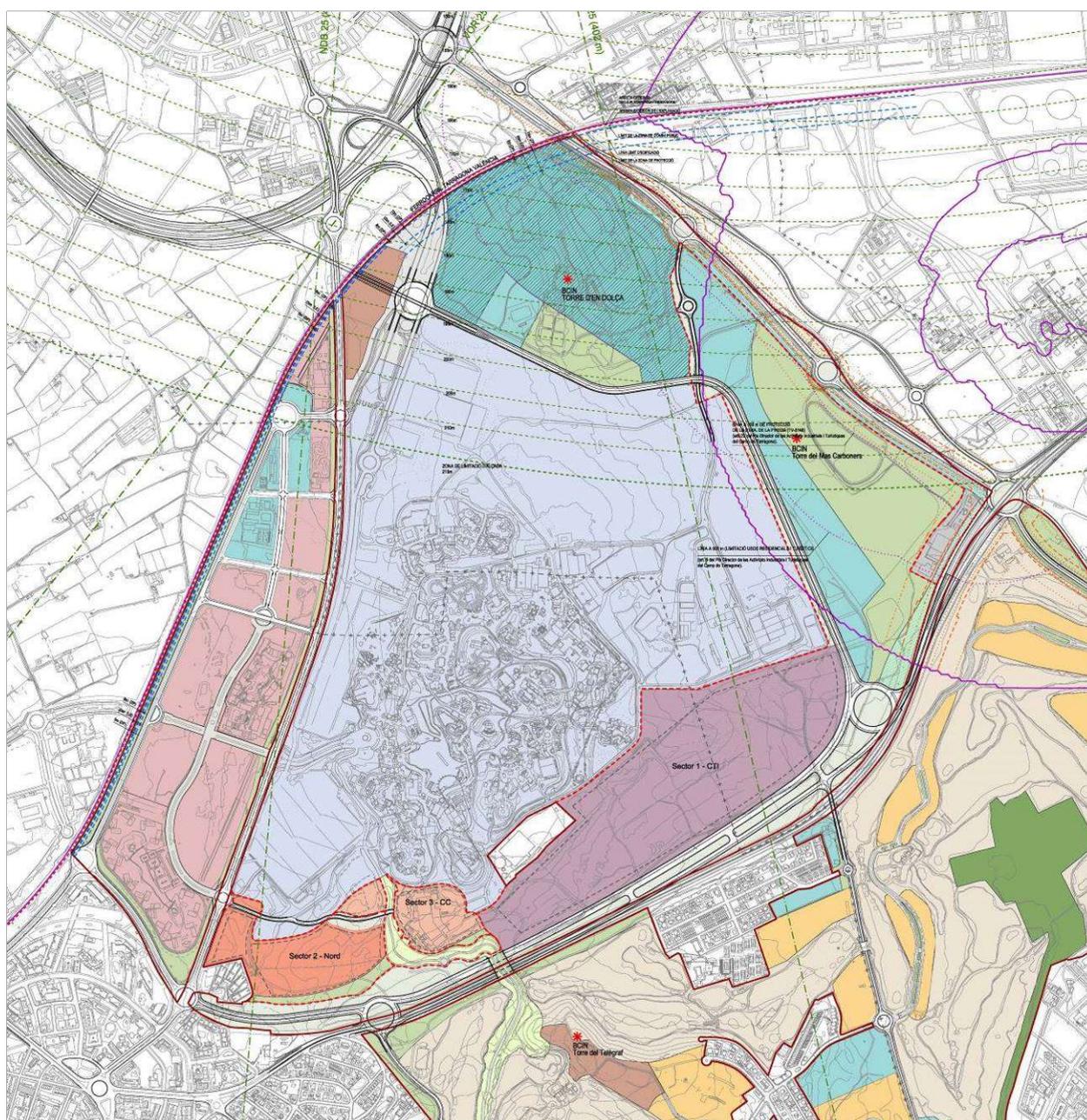


Sector 1 CTI, Sector 2 Norte, Sector 3 CC

Fuente: PDU de reordenación del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou (Plano o.02.2)

De la zonificación fijada por el PDU para el sector 1 CTI, resulta una única pieza de suelo calificada de zona de Complejos turísticos integrados (clave CTI), de una superficie de 38 Ha, que queda encajada entre el recinto del parque de atracciones de Port Aventura al norte y la autovía C-31b al sur. Los parámetros básicos que el PDU fija para el sector 1 CTI son:

- Superficie: 1.017.110 m².
- Sistemas: 633.403 m² (62,3%)
- Zonas: 383.707 m² (37,7%) → Zona de Complejos turísticos integrados (clave CTI).
- Techo máximo: 745.000 m²t.
- Usos: hotelero, área de juego, comercial, ocio, servicios.
- Sistema de actuación: cooperación.
- Administración actuante: Consorcio CRT.



Calificación del suelo. Sectores

Fuente: PDU de reordenación del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou (Plano o.03.2)

El artículo 152.2 de la normativa del PDU determina que el desarrollo de la zona CTI se tiene que hacer en base a un proyecto unitario y de conjunto; que para garantizar la coherencia global y para efectuar la concreción de volúmenes es necesaria la formulación de un PMU, previo al otorgamiento de las correspondientes licencias urbanísticas; y que este PMU se tiene que redactar a partir de la propuesta arquitectónica unitaria ajustada a las determinaciones del PDU, correspondiente al operador u operadores que hayan obtenido autorización para la instalación y explotación de casinos de juego.

La normativa urbanística del PDU regula en su "Título V. Suelo urbanizable" (artículos 144 a 156) los terrenos incluidos en el sector 1 CTI.

2.2.2 Parámetros básicos del sector 1 CTI

Los artículos 144 a 147 de la normativa urbanística del PDU regulan los parámetros básicos y las condiciones de ejecución del sector 1 CTI. En el artículo 144.4 se fija el techo máximo del sector desglosado por usos, según se transcribe a continuación.

Artículo 144. Ámbito del sector

1. ...

2. ...

3. ...

4. El techo máximo sobre rasante del sector es de 745.000 m²t, repartido en función de los usos de la manera siguiente:

TECHO sobre rasante	745.000 m²t	100%
Hotelero	425.000 m ² t	57,0%
Área de juego	30.000 m ² t	4,0%
Comercial	50.000 m ² t	6,7%
Ocio	120.000 m ² t	16,1%

Los 120.000 m²t restantes de techo sobre rasante se tienen que destinar a otros usos al servicio del techo de actividad económica (servicios técnicos, aparcamiento, etc.), sin perjuicio que se destine una mayor superficie en caso de no agotar el techo máximo establecido para los usos hotelero, área de juego, comercial y de ocio.

Los otro usos al servicio del techo de actividad económica, se refieren a usos complementarios de la actividad principal, como son el aparcamiento y los servicios técnicos, entendiéndose estos últimos como aquellos usos necesarios para el desarrollo de la actividad principal pero que no requieren de una presencia de personas, como pueden ser salas de maquinaria (agua, electricidad, climatización, residuos, etc.) o de contadores y otros elementos técnicos, y no incluyendo, por lo tanto, dentro de esta categoría las cocinas, lavanderías, almacenes y otros espacios, también necesarios, pero que forman parte del uso principal.

2.2.3 Parámetros y condicionantes de la zona CTI

Los artículos 151 a 156 de la normativa urbanística del PDU regulan los parámetros y condicionantes aplicables a los suelos calificados de zona de Complejos turísticos integrados (clave CTI), según se transcribe a continuación.

Artículo 151. Definición

1. Esta zona comprende la totalidad del suelo susceptible de aprovechamiento privado existente en el sector CTI, delimitado por este PDU, destinado a acoger los complejos turísticos integrados caracterizados por incluir, entre otros, hoteles, centros de reuniones, convenciones y congresos, zona comercial, teatros y salas de espectáculos, espacios de restauración y áreas de juego.

2. Se trata de una zona que define un modelo de ordenación en el cual se interrelacionan los espacios con usos públicos y privados, a diferentes niveles y con diferentes destinaciones y usos.

Artículo 152. Desarrollo y ejecución

1. Se prevé que en esta zona se puedan concretar en el proyecto de reparcelación entre 1 y 4 parcelas urbanísticas correspondientes a cada una de las posibles autorizaciones para la instalación y explotación de casinos de juego que se podrían llegar a adjudicar en el correspondiente concurso público, además de la parcela urbanística de cesión del 15% del aprovechamiento.

2. En cualquier caso, el desarrollo de la zona se tiene que hacer en base a un proyecto unitario y de conjunto, con independencia del número de parcelas urbanísticas en el cual se divida, las cuales pueden tener una distribución irregular de los aprovechamientos urbanísticos, según resulte del mencionado concurso público y del proyecto de reparcelación consiguiente. Para garantizar la coherencia global y efectuar la concreción de volúmenes es necesaria la formulación de un plan de mejora urbana, previo al otorgamiento de las correspondientes licencias urbanísticas.

Este plan de mejora urbana se tiene que redactar a partir de la propuesta arquitectónica unitaria ajustada a las determinaciones de este PDU correspondiente al operador u operadores que hayan obtenido autorización para la instalación y explotación de casinos de juego, con las modificaciones que, si procede, se acuerden en la resolución del concurso para la obtención de las posibles autorizaciones.

Este plan de mejora urbana tiene que tener como objeto garantizar la calidad arquitectónica y la integración paisajística del proyecto unitario.

3. El plan de mejora urbana a que hace referencia el apartado 2 tiene que:

- a) Ser de iniciativa pública.
- b) Velar especialmente por la calidad arquitectónica de las edificaciones propuestas.
- c) Contener un Estudio de integración paisajística.
- d) Efectuar la concreción de volúmenes a partir de las parcelas urbanísticas que se establezcan en el proyecto de reparcelación.

Dentro de cada una de las parcelas urbanísticas se podrá constituir el régimen de comunidad que corresponda, de acuerdo con la legislación aplicable que garantice la administración y conservación de los elementos comunes del conjunto edificatorio o del complejo inmobiliario que determine el plan de mejora urbana a que hace referencia el apartado 2. Las unidades parcelarias mínimas privativas de este conjunto tienen que cumplir las condiciones que determina el artículo siguiente, a concretar por el plan de mejora urbana a que hace referencia el apartado 2, que tendrán que ser coherentes con el diseño arquitectónico y volumétrico que recoja el referido instrumento.

Se entenderá por parcelas urbanísticas las referidas en el apartado 1 de este artículo; se entenderá por unidades parcelarias aquellas fincas registrales independientes resultantes del régimen de división horizontal o complejo inmobiliario privado que se constituya, en su caso, en cada parcela urbanística.

En todo caso, se tienen que respetar los parámetros fijos que establece este Plan director. El resto de parámetros los tiene que establecer el plan de mejora urbana, dentro de los márgenes de variación que en algunos casos se determinan y sin alterar el aprovechamiento urbanístico global de la zona.

e) Señalar los espacios no edificados y la vialidad interna, así como la programación de las obras de urbanización y de edificación a realizar.

f) En caso de que la ejecución de la zona no se haga de manera unitaria, hay que garantizar que en cada una de las etapas de ejecución coexisten todos los usos previstos, según los porcentajes fijados.

Sección 4. Parámetros para el desarrollo de la zona

Artículo 153. Condiciones de parcelación

Número máximo de parcelas urbanísticas	La zona CTI se puede dividir en, como máximo, 5 parcelas urbanísticas (4 correspondientes a las posibles autorizaciones de juego y 1 correspondiente a la cesión del 15% del aprovechamiento).
	La división de la zona CTI en varias parcelas urbanísticas se tiene que hacer de manera que cada una de ellas confronte con el nuevo vial proyectado en el límite sur de la zona.
	Las parcelas urbanísticas podrán ser objeto de regímenes de comunidad de propietarios o complejos inmobiliarios privados, en los términos que determine el Plan de mejora urbana, de acuerdo con el apartado 3.d) del artículo anterior.
Superficie mínima de parcela urbanística	50.000 m ²
Frente mínimo de parcela urbanística	200 m a lo largo del nuevo vial del límite sur de la zona.

<i>Superficie mínima de unidad parcelaria</i>	25.000 m ²
<i>Gestión y desarrollo</i>	<i>La gestión urbanística y el desarrollo de la zona se tiene que hacer por parcela urbanística entera, sin perjuicio de las etapas de ejecución que se puedan determinar.</i>
	<i>En caso de que la ejecución de la zona se haga en más de una parcela urbanística, hay que garantizar que en cada una de las parcelas urbanísticas coexistan todos los usos previstos y en los porcentajes fijados, excepto en la parcela de cesión del 15% del aprovechamiento donde no se admite el uso de área de juego.</i>
	<i>No se limita el número de establecimientos, salvo los destinados al uso de área de juego, para los cuales se establece un máximo de 4 en todo el sector. Cada uno de los establecimientos podrá constituirse en unidad parcelaria o finca/s registral/es independiente/s dentro del régimen de comunidad o complejo inmobiliario que se pueda constituir, siempre de acuerdo con las determinaciones del Plan de mejora urbana. En cualquier caso e independientemente del número, tipo y uso de las actividades, tiene que constar un gestor único para cada una de las parcelas urbanísticas.</i>

Artículo 154. Condiciones de edificación

<i>Tipo de ordenación</i>	<i>Edificación aislada: la forma de la edificación se determina a partir de los parámetros básicos siguientes:</i>	<i>Forma y medida de la parcela</i>	<i>Según el artículo anterior.</i>
		<i>Separaciones mínimas</i>	<i>Según gálibo delimitado en los planos de ordenación escala 1/2000, posibilitando llegar a límite de parcela como máximo a lo largo de un 10% de la longitud total del frente posterior a que limita con el recinto de Port Aventura.</i>
		<i>Ocupación máxima</i>	<i>Según el presente artículo, en función del gálibo.</i>
		<i>Altura reguladora máxima</i>	<i>Según el presente artículo.</i>
		<i>Número máximo de plantas</i>	
<i>La edificación se estructura en 3 partes: zócalo, sobre zócalo y volumen en altura, con condiciones de edificación y usos propios, atendiendo a aspectos como las posibles relaciones con el exterior, el perfil volumétrico y el encaje paisajístico buscado, la funcionalidad y optimización de los usos, entre otros.</i>			
<i>Reglas para la determinación de las partes del edificio</i>	<i>La definición de cada una de las 3 partes del edificio (zócalo, sobre zócalo y volumen en altura) se hará a partir de la definición de la cota de referencia vinculada a la cota definitiva del vial límite sur de la zona, de acuerdo con las secciones esquemáticas adjuntas.</i>		
<i>Altura reguladora máxima</i>	<i>Total</i>	<i>75 m desde la cota de la calle situada en el punto medio del frente de la zona CTI (equivalente a la cota 91 sobre el nivel del mar), con la excepción relativa a los volúmenes en altura que se detalla en el apartado correspondiente de este cuadro.</i>	
	<i>Zócalo</i>	<i>Hasta 16 m desde la cota de referencia equivalente, como máximo, a 4 plantas.</i> <i>Si a causa de la pendiente de la calle, quedan vistas plantas o partes de planta sótano, la altura aparente final en cualquier punto de la fachada en esta calle podrá ser, como máximo, de 20 m, con una posible variación de como máximo una planta.</i> <i>(Ver figura 1 adjunta)</i>	
	<i>Sobre zócalo</i>	<i>Hasta 32 m de la cota de referencia equivalente, como máximo, a 4 plantas más por encima de la cota 16 m de coronamiento del zócalo, con una posible variación de como</i>	

		<p>máximo una planta. (Ver figura 1 adjunta)</p>
	Volumen en altura	<p>Resto de plantas hasta la altura de 75 m desde la cota de la calle situada en el punto medio del frente de la zona CTI (equivalente a la cota 91 sobre el nivel del mar). (Ver figura 2 adjunta)</p> <p>En el tercio este de la zona CTI se admite alcanzar la altura de 90 m desde la cota de calle situada en el punto medio del frente de la zona CTI (equivalente a la cota 106 sobre el nivel del mar).</p>
Reglas para la determinación de alturas		<p>La altura máxima de la edificación del suelo y del sobre zócalo se contará a partir de la cota de referencia.</p> <p>La altura máxima de la edificación de volumen en altura se contará a partir de la cota de la calle situada en el punto medio del frente de la zona CTI (cota 16 sobre el nivel del mar), y que se identifica en los planos de ordenación de las series o.03 y o.04.</p>
		<p>Por encima de la altura máxima sólo se permitirá, siempre dentro del envolvente del edificio y sin visión desde el exterior:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la cubierta definitiva del edificio. - las cámaras de aire y elementos de cobertura, con una altura total de 60 cm. - las barandillas hasta una altura máxima de 1,80 m. - los elementos técnicos de las instalaciones. - las finalizaciones de la edificación de carácter exclusivamente decorativo, con 3 m de altura máxima.
Planta baja y cota de referencia		<p>La planta baja es la planta situada en la cota más próxima a la rasante de la calle.</p>
		<p>La cota de referencia a partir de la cual se tiene que contar la altura máxima de la edificación, se emplaza en los cuatro puntos medios resultantes de dividir todo el frente de fachada de la calle en 4 partes iguales.</p>
Techo máximo por actividad económica		<p>625.000 m²t</p>
		<p>En el cómputo de edificabilidad se tiene que incluir las superficies de todas las plantas con usos propios de la zona CTI (hotelero, área de juego, comercial, ocio), independientemente de si se trata de una planta soterrada o no.</p> <p>También se tienen que computar los cuerpos salientes cerrados o semicerrados.</p>
Ocupación máxima	Plantas sótano	75%
	Zócalo	75%
	Sobre zócalo	40%
	Volumen en altura	5%
Volumetría	Zócalo	Hay que evitar la aparición de una fachada paralela y continua a lo largo de la calle.
	Sobre zócalo	Puede adquirir la misma volumetría que el volumen en altura siendo de aplicación las condiciones de uso propias.

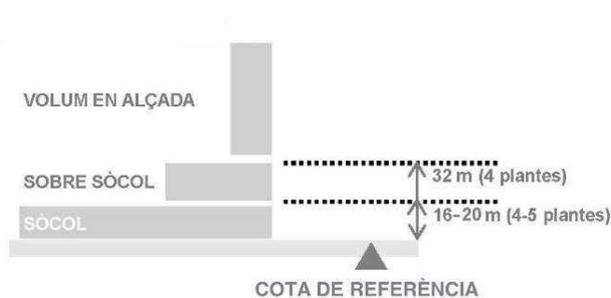


Figura 1



Figura 2

Artículo 155. Condiciones de uso

<i>Uso principal</i>	<i>Complejos turísticos integrados</i>	<i>Conjuntos de unidades de negocio que conforman, cada uno de ellos, servicios turísticos integrados que incluyen, entre otros, los usos siguientes: hotelero, comercial, restauración, cultural, ocio y área de juego.</i>
<i>Usos generales de los CTI</i>	<i>Admitidos</i>	<i>Turístico-hotelero, sólo en la modalidad de hotel, sin que estos establecimientos se puedan constituir en régimen de propiedad horizontal u otros regímenes de condominio.</i>
		<i>Área de juego.</i>
		<i>(Excepto en la parcela de suelo de cesión del 15% del aprovechamiento, donde este uso no se admite.)</i>
		<i>Comercio, bar, restauración, actividades recreativas, de espectáculos, de servicios a las personas, culturales, deportivas y, en general, de ocio.</i>
		<i>Terciario de oficinas vinculado al uso principal.</i>
		<i>Aparcamiento.</i>
		<i>Los propios del sistema de equipamientos, de servicios técnicos, etc.</i>
<i>Distribución de los usos permitidos en la edificación</i>	<i>Zócalo</i>	<i>Todos los usos admitidos excepto habitaciones de hotel.</i>
	<i>Sobre zócalo</i>	<i>Todos los usos admitidos excepto el aparcamiento.</i>
	<i>Volumen en altura</i>	<i>Todos los usos admitidos excepto el aparcamiento.</i>
	<i>Plantas sótano</i>	<i>Se autorizan todos los usos, excepto habitaciones de hotel, si se dota el local de medidas técnicas seguras que cubran los riesgos de incendio, explosión y otros y el desalojo, con seguridad, de las personas en estos casos.</i>
<i>Dotación mínima de aparcamiento</i>	<i>Uso hotelero</i>	<i>1 plaza de aparcamiento / 10 plazas de alojamiento</i>
	<i>Resto de usos</i>	<i>1 plaza de aparcamiento / 8 personas de aforo</i>
	<i>Comercial</i>	<i>2 plazas de aparcamiento/ 100 m^{2t}</i>
		<i>En el trámite de licencia, en el cual se tendrá que presentar un estudio de movilidad más detallado, se tendrán que concretar las reservas de aparcamiento necesarias según los resultados del estudio presentado, que pueden ser más elevadas que los mínimos fijados.</i>
<i>Dotación mínima de aparcamiento de bicicletas</i>	<i>Usos comercial, ocio, área de juego y convenciones</i>	<i>1 plaza/ 100 m^{2t}</i>
	<i>Uso</i>	<i>5 plazas/ 100 m^{2t}</i>

	<i>equipamientos</i>	
	<i>Uso espacios libres</i>	<i>1 plaza/ 100 m² suelo</i>

Artículo 156. Condiciones de los espacios no edificados

<i>Viales y espacios libres de uso público</i>	<i>Los viales rodados tienen que tener una anchura mínima de 10 m y tienen que estar dimensionados de acuerdo con las condiciones de la vialidad pública.</i>
<i>Espacio libre de parcela</i>	<i>Los espacios libres de parcela tienen que estar ajardinados o pavimentados y no se pueden destinar a almacenes al aire libre. Los suelos libres sin un destino específico tienen que ser de uso público.</i>
<i>Depósito de agua existente</i>	<i>Habrà que posibilitar el acceso al depósito de agua existente de SOREA, situado entre el recinto de Port Aventura al norte y el sector 1 CTI al sur, mediante la servidumbre de paso necesaria a través del sector.</i>

2.3 Autorización para la instalación y explotación de un casino de juego en el CRT

La resolución VEH/985/2018, de 22 de mayo, por la cual se autoriza la instalación y explotación de un casino de juego en el centro recreativo y turístico de Vila-seca y Salou, autorizó a Hard Rock BCN IR SAU la instalación y explotación de un casino de juego en el centro recreativo y turístico de Vila-seca y Salou y aprobar el proyecto arquitectónico, los servicios complementarios y las medidas de seguridad, tal como constan a la propuesta presentada por la sociedad titular de la autorización, teniendo en cuenta el cumplimiento de los requisitos observados por la Comisión Evaluadora de los aspectos urbanísticos y de la Comisión de Seguimiento.

2.4 Situación respecto de las infraestructuras y los servicios

Accesos al sector

El 10/01/2020, la Junta de dirección del Consorcio del CRT solicitó al Departamento de Territorio y Sostenibilidad que la MPDU priorizara el acceso al sector desde las vías AP-7 y A-7 mediante la propuesta oeste, recogida e identificada en el PDU del 2016 como alternativa Oeste C. Esta alternativa estaba incluida en las posibles alternativas de acceso al ámbito en el PDU aprobado en el 2016, pero sin que se concretaran las actuaciones necesarias más allá de un esquema de trazado y sin que el estudio de evaluación de la movilidad generada considerara esta variante.

Una vez analizada esta petición, el 25/2/2020 la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña incluyó como uno de los objetivos de la modificación del PDU priorizar la alternativa de acceso al sector mediante la conexión de las vías AP-7 y A7 con la C-31b a través del municipio de Salou.

No obstante, con el fin de garantizar unos niveles de servicio aceptables y una movilidad fluida en el acceso este del sector, se mantienen las propuestas de acceso en torno a la A-7 en el este.

En cuanto a las alternativas de accesos para el ámbito oeste propuestas en el PDU aprobado en 2016 se descarta la alternativa identificada como Oeste A, dado que de los estudios de movilidad y trazado se concluye que son más idóneas las identificadas como Oeste B u Oeste C.

Movilidad

El presente documento recoge la actualización de las previsiones de movilidad de transporte privado y la mejora de calibración del modelo del PDU.

Por otra parte, se ha actualizado el modelo con los datos de movilidad generada por la ampliación del Puerto de Tarragona descritos en el *Plan Especial de Infraestructuras de los accesos de la ZAL del*

Puerto de Tarragona. También se ha tenido en cuenta la liberación del peaje de la AP-7 por el rebalance generado con la A-7 y las otras vías principales.

Vialidad interna

En esta modificación se modifica la vialidad interna del sector 1 CTI con respecto a la definida en el PDU aprobado en 2016. El principal cambio es que se mantiene la mayor parte de la actual C-31b en el frente del sector CTI, si bien su sección se modifica para adaptarla a un entorno urbano. La vialidad consiste en la implantación en la C-31b de 3 rotondas que enlazan con el vial confrontando a la parcela privada CTI, y una cuarta rotonda que, al igual que en el PDU del 2016, se sitúa en el cruce con la avenida de la Pedrera y que permite dirigirse hacia las playas, hacia el centro de Salou o hacia el nuevo vial que también forma parte de la vialidad del sector CTI y que enlaza con la avenida de Pere Molas.

La vialidad interna de los sectores 2 Norte y 3 Centro de Convenciones se mantienen igual tanto a nivel de trazado como de sección.

Servicios

La nueva reordenación del sector CTI, junto con la información actualizada tanto de las necesidades de servicios del operador que obtuvo la autorización para la instalación y explotación de un casino de juego en el centro recreativo y turístico de Vila-seca y Salou, como de las redes de servicios existentes, han comportado unos ajustes en las redes de servicios propuestas en el PDU de reordenación del CRT aprobado definitivamente en diciembre de 2016 para cada uno de los sectores incluidos en este Plan director urbanístico.

En este documento se rediseñan las redes de servicios de manera que estas sean independientes para cada uno de los sectores.

2.5 Estructura de la propiedad

La estructura de la propiedad es la correspondiente al Plan Director Urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou aprobado definitivamente el 29 de diciembre de 2016.

3 MEMORIA DE ORDENACIÓN

3.1 Ordenación propuesta

3.1.1 Descripción de las modificaciones

A continuación se exponen y se justifican cada una de las modificaciones propuestas, que se han agrupado por los aspectos y/o capítulos del PDU a los cuales afectan, con independencia que durante la tramitación de la MPDU se puedan añadir otras de complementarias o derivadas que se consideren necesarias, con el objeto de garantizar el correcto desarrollo urbanístico del sector 1 CTI, con el objetivo de adaptar el PDU a la sentencia del 29 de septiembre de 2020 de la Sección 3.ª de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, con respecto a la ubicación de determinados espacios libres y equipamientos del sector 1 CTI.

Ordenación:

- Modificación del ámbito y de la ordenación del sector 1 CTI, en cumplimiento de la sentencia del TSJC de 29/9/2020.
- Concreción de la ordenación de la zona CTI y suprimir la redacción del PMU, los objetivos del cual quedan integrados en el presente documento. Doble calificación de sistema vial y de corredor de actividades del paso inferior de la autovía C-31b.
- Compatibilidad del valor paisajístico y ambiental de la laguna de riego existente con su uso privado.
- Establecer la necesidad de un plan estratégico global previo al otorgamiento de licencias en el ámbito del parque temático de Port Aventura.

Normativa:

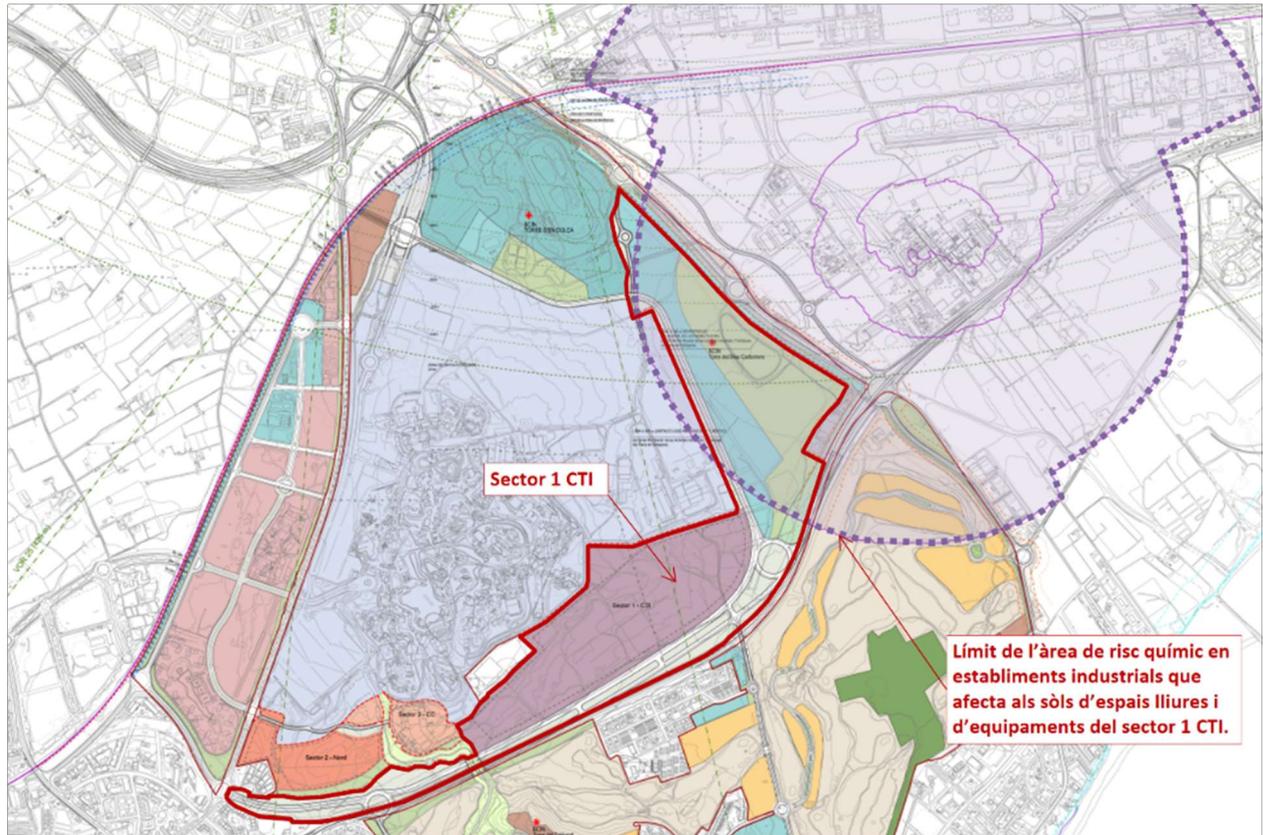
- Modificación de la normativa en coherencia con los cambios introducidos en el PDU.
- Interpretaciones normativas relativas a la zona 1 CTI, con el fin de mejorar su interpretación y aplicación en las fases de gestión, urbanización y edificación posteriores.

Movilidad y servicios:

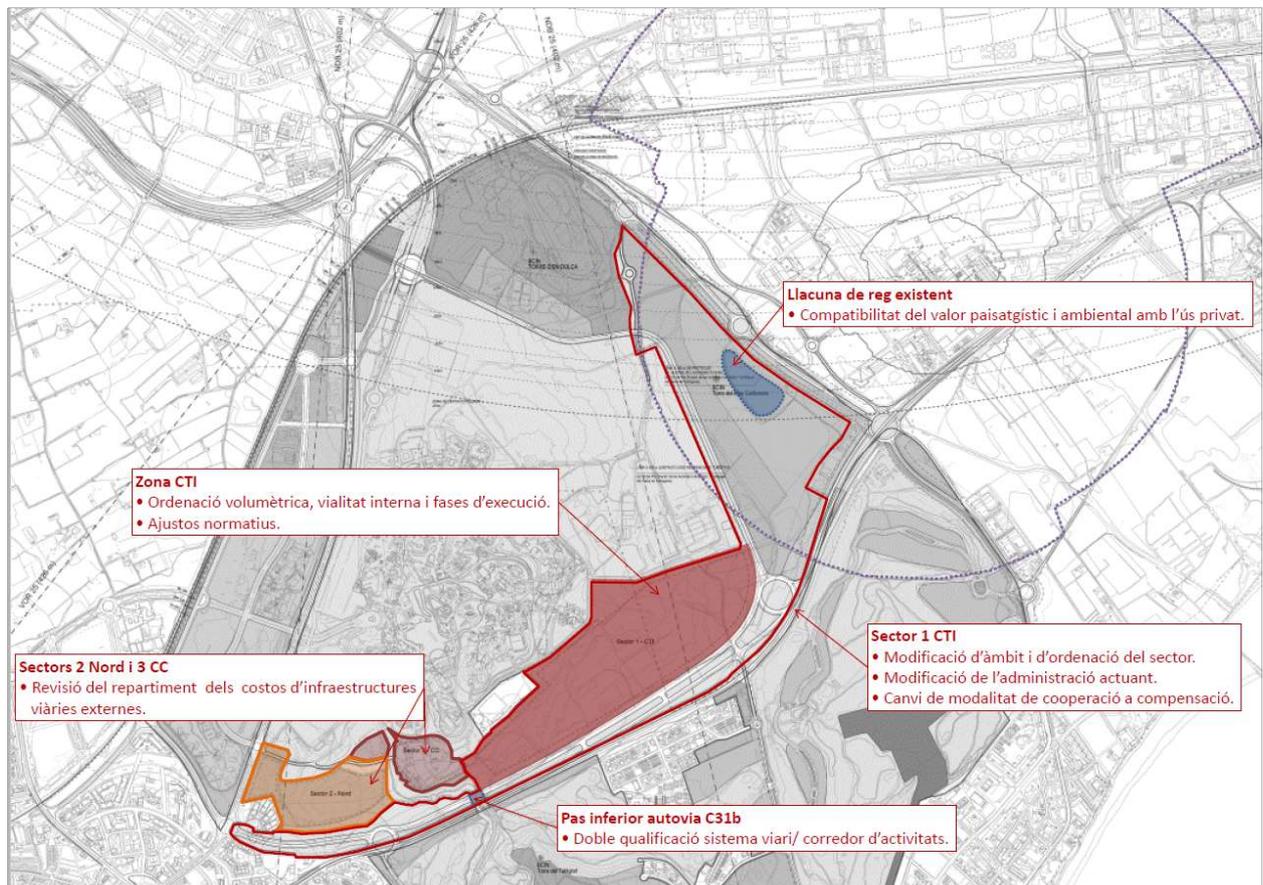
- Desarrollo de los accesos viales externos a los tres sectores priorizando la alternativa "Oeste".
- Revisión del criterio de reparto de los costes comunes entre el sector 1 CTI, sector 2 Norte, y sector 3 Centro de convenciones.
- Definición de los accesos viales internos del sector 1 CTI y de las intersecciones con las infraestructuras viales externas.
- Actualización de las redes de servicios según información transmitida por las empresas suministradoras.

Gestión:

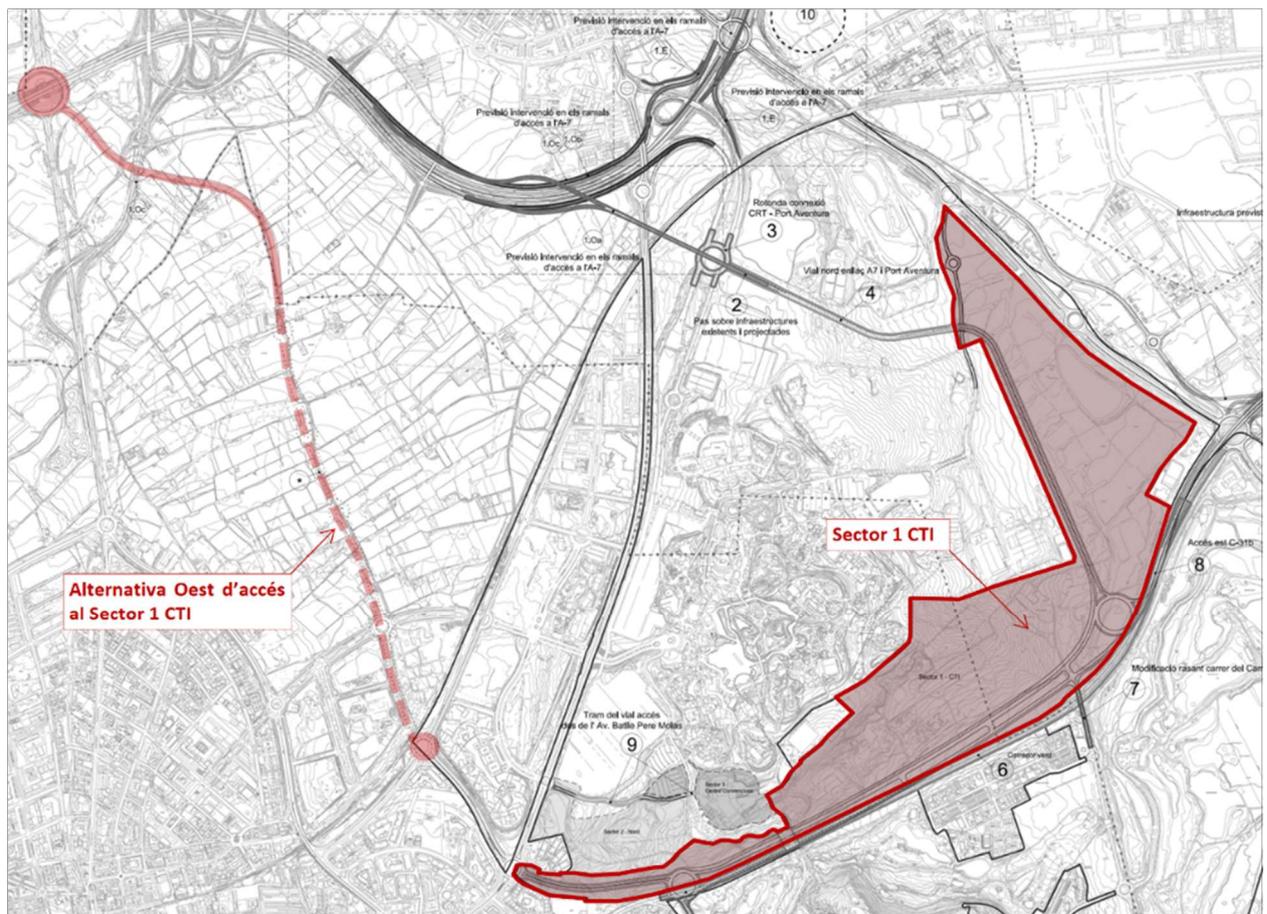
- Modificación de la administración actuante del sector 1 CTI.
- Cambio de modalidad del sistema de actuación del sector 1 CTI, pasando de cooperación a compensación básica.
- Regulación de la posible discrepancia de límites establecidos por el PDU y otros documentos urbanísticos aprobados con anterioridad.



Afectación de los sistemas del sector 1 CTI por el riesgo químico. Sentencia del TSJC, de 29/9/2020



Esquema de ubicación de las modificaciones del PDU propuestas



Alternativa "Oeste" de acceso al sector 1 CTI

3.1.2 Ámbito de suspensión de licencias

El ámbito de suspensión de licencias es el correspondiente a la delimitación del ámbito del Plan Director Urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo turístico de Vila-seca y Salou aprobado definitivamente el 29/12/2016.

Mientras esté suspendida la tramitación de procedimientos y el otorgamiento de licencias en aplicación de lo que establece el artículo 73.2 de la Ley de urbanismo, se pueden tramitar los instrumentos u otorgar las licencias fundamentales en el régimen vigente que sean compatibles con las determinaciones del nuevo planeamiento inicialmente aprobado, en el caso que, por la naturaleza de los cambios propuestos, no se ponga en riesgo la aplicación del nuevo planeamiento una vez aprobado definitivamente.

3.2 Sector 1 CTI

3.2.1 Síntesis de alternativas consideradas

El Documento ambiental estratégico propone 3 alternativas consideradas, más allá de la alternativa 0, que en términos generales mantienen la propuesta de ordenación del sector 1 CTI contenida en el PDU del CRT aprobado definitivamente el 29/12/2016, modificándose únicamente la configuración de los espacios públicos del sector en ejecución de la sentencia del TSJC de 29/09/2020.

Considerando la resolución por la cual se autoriza la instalación y explotación de un casino de juego en el CRT, las tres alternativas consideradas mantienen el emplazamiento y dimensiones de la zona con aprovechamiento urbanístico, la cual es coincidente con la ordenación que preveía el PDU aprobado definitivamente el año 2016. La MPDU propone para el sector CTI una pieza central destinada a zona verde y equipamientos, entendiendo este espacio como parque conector, recorrido por viales de naturaleza de vía verde.

El PDU propone un modelo de ordenación que pretende conformar un territorio permeable entre el nuevo complejo turístico y las tramas urbanas existentes del entorno, pacificando el tramo de autovía existente de la C-31b, a su paso colindante con los sectores que desarrolla el PDU del CRT, y creando una red de caminos de conexión entre el nuevo centro turístico y su entorno. El factor limitante por la aceptación de una alternativa u otra ha sido la valoración de la estructura vial propuesta y su capacidad de absorción de la movilidad generada por los nuevos sectores.

Acto seguido se detallan las alternativas consideradas:

- **Alternativa 0. Mantenimiento del PDU de 2016**

Corresponde a la alternativa planteada según el Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del Centro Recreativo y Turístico de Vila-seca y Salou aprobado definitivamente en el año 2016.

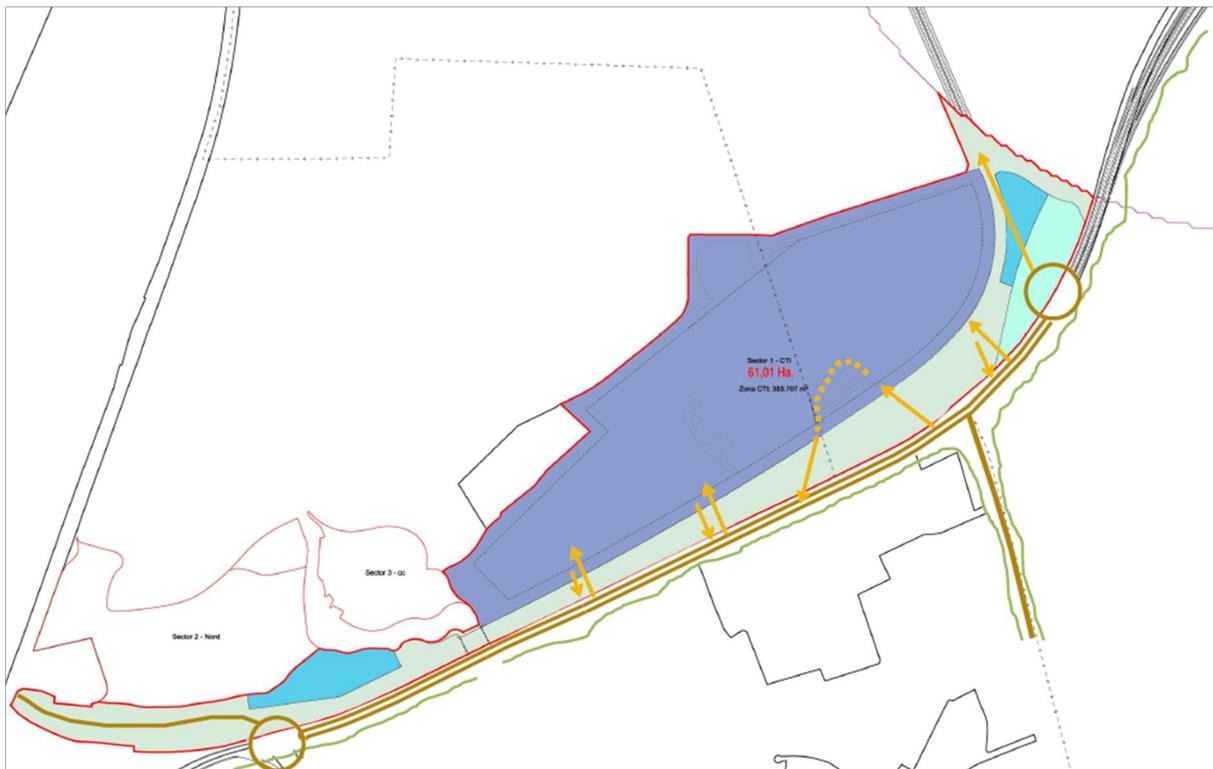
Sobre esta alternativa, el PDU aprobado definitivamente, el 29/9/2020 la Sección 3.^a de la Sala de lo Contencioso Administrativo del TSJC dictó sentencia por la cual declaró la nulidad de pleno derecho de la ordenación del sector 1 CTI contenida en el PDU, con respecto a la ubicación de determinados espacios libres y equipamientos de este sector que ven limitada su funcionalidad y disfrute colectivo al encontrarse situados en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química.

La sentencia anula los artículos relativos a la regulación de los suelos que el PDU califica de sistemas de espacios libres y de equipamientos del sector 1 CTI. A partir de esta sentencia y con las bases establecidas en el PDU del año 2016, se desarrollan y plantean las diferentes alternativas que se presentan en la presente MPDU.

Esta modificación se enmarca dentro del ámbito global del CRT, pero desarrolla la ordenación del ámbito del sector 1 CTI, respecto del cual la sentencia del TSJC de 29/9/2020 declara nula su ordenación. Secundariamente, las modificaciones previstas también afectan a los otros dos sectores delimitados y ordenados por el Plan director vigente, el sector 2 Norte y el sector 3 Centro de convenciones, así como a las infraestructuras viales externas a los sectores.

Como criterio común, las alternativas 1, 2 y 3, con el fin de dar cumplimiento a la sentencia citada, clasifican los espacios libres del oeste y noroeste, del PDU del año 2016, como Suelo No Urbanizable.

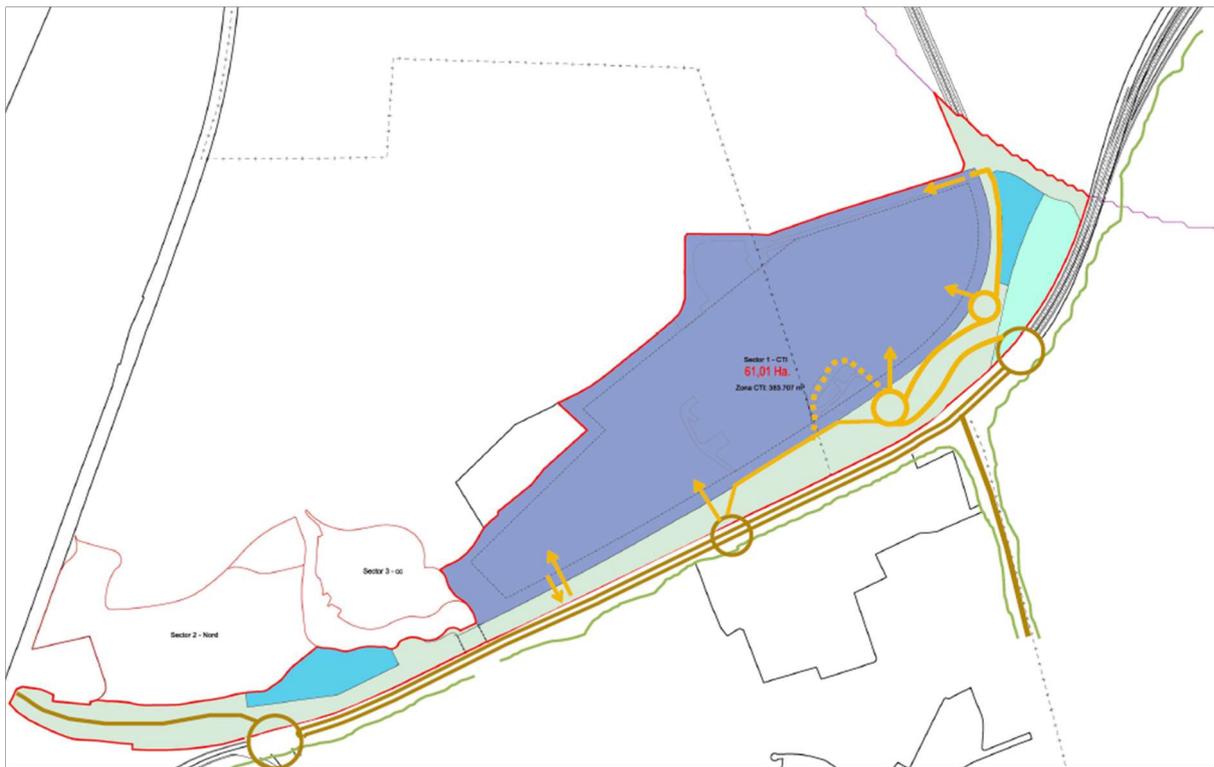
- **Alternativa 1**



La alternativa 1 propone mantener la autovía C-31b como estructura viaria intermunicipal y como vial de distribución principal de acceso al sector. A partir de la C-31b se ordenan los diferentes viales de acceso a las diferentes unidades parcelarias en forma de espina de pescado. Esta distribución del tráfico crea una amplia zona de espacios libres a lo largo de la carretera C-31b, la cual va siendo fraccionada por el paso de los viales perpendiculares a la C-31b de acceso a las unidades parcelarias. Si bien en esta alternativa se fracciona la gran pieza de espacios libres centrales por una serie de viales, en tanto que no requiere la configuración de rotondas y viales de acceso perimetral a las parcelas, se consigue obtener la máxima anchura en esta pieza de verde central, factor importante si tenemos en cuenta que se concibe como corredor de conexión territorial. Los equipamientos se plantean en el extremo este del CTI, al sur del Suelo No Urbanizable.

Una vez realizados los estudios de movilidad generada, se concluye que la actividad generada en las zonas con aprovechamiento privado provocan una movilidad que no es absorbible con la ordenación de la vialidad propuesta.

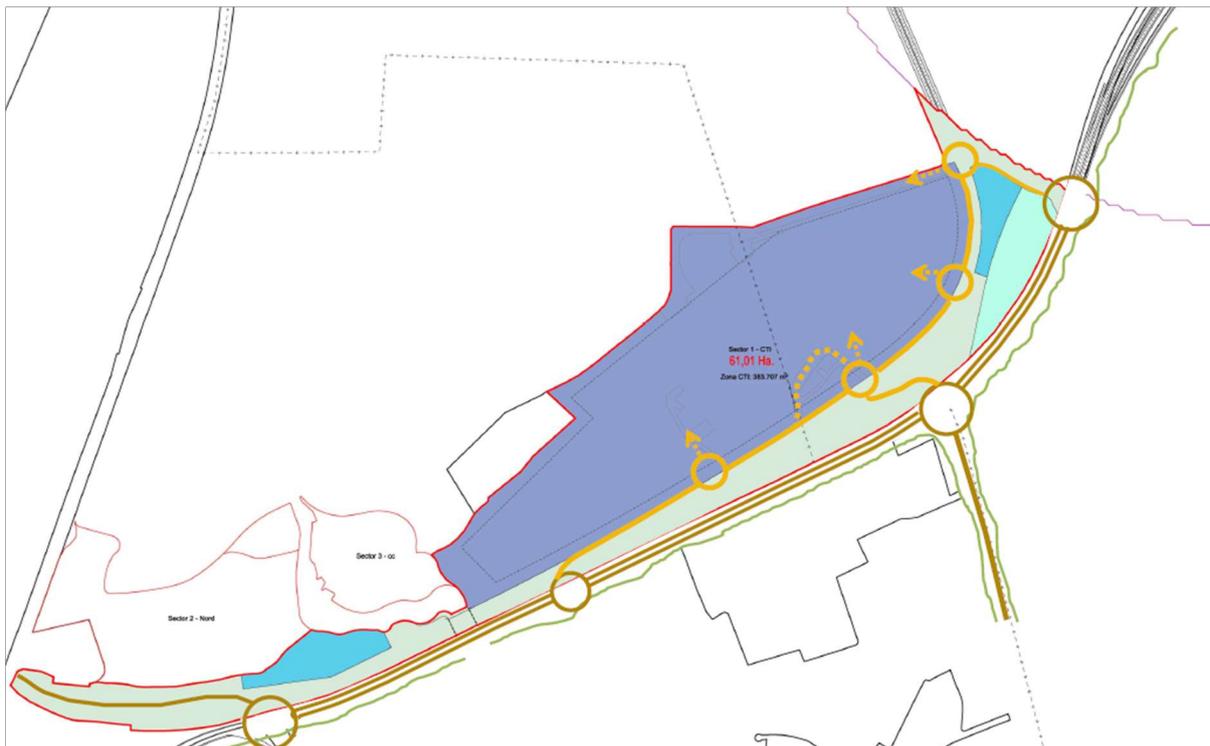
- **Alternativa 2**



La alternativa 2, con el fin de mejorar las condiciones de movilidad respecto de la alternativa 1 presentada, propone la traza de un vial perimetral de acceso a las unidades parcelarias del sector CTI en la mitad nordeste de la zona destinada a aprovechamiento privado, con conexión a la C-31b a través de dos nuevas rotondas. Para acceder a las unidades parcelarias de la mitad suroeste de la zona CTI, se propone mantener los viales perpendiculares a la C-31b. Con esta opción, se intenta maximizar la anchura del espacio verde central en su parte más estrecha (extremo suroeste), situando las rotondas de acceso a la zona CTI en el espacio verde que dispone de más anchura (extremo nordeste).

Si bien con esta alternativa se consigue mejorar las condiciones de la movilidad generada respecto de la alternativa 1, permitiendo absorber la nueva movilidad generada de los diferentes sectores sin colapsar el sistema vial del territorio, en esta opción el trazado vial fragmenta en exceso el espacio verde central, provocando la pérdida de la funcionalidad social, ecológica y territorial de este espacio.

- **Alternativa 3**



En la alternativa 3 se propone el trazado de un vial perimetral de acceso a las diferentes unidades parcelarias de la zona CTI con conexión con la C-31b a través de tres nuevas rotondas situadas sobre la autovía. La rotonda central que tiene que dar el acceso principal al complejo se sitúa en la intersección de la autovía con el Camí del Racó, solucionando con esta intersección la confluencia del camino con la autovía pacificada. El vial perimetral prevé un conjunto de rotondas que dan acceso a las diferentes unidades parcelarias. Con el fin de intentar maximizar la anchura de la pieza central de espacio verde, el sistema vial destinado a las rotondas penetra hacia el interior de la zona CTI.

Con esta alternativa, el trazado de la red vial da respuesta a la movilidad generada por el desarrollo de los tres sectores del CRT, así como permite que la zona verde propuesta pueda desarrollar la funcionalidad social, ecológica y territorial.

Por lo tanto, se considera esta alternativa como la escogida en el Documento ambiental estratégico.

3.2.2 Modificación del ámbito y de la ordenación del sector 1 CTI

La sentencia del TSJC de 29/9/2020 declara la nulidad de pleno derecho de la ordenación del sector 1 CTI.

En consecuencia, con el fin de adaptar el PDU a la sentencia del TSJC, se modifica la ordenación del sector 1 CTI con una reducción sustancial del ámbito de este sector, equivalente al grueso de los suelos calificados de equipamientos y de espacios libres situados en zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química de acuerdo con la sentencia.

Así, el nuevo sector reduce sustancialmente su ámbito, pasando de una superficie de 1.017.110 m², según delimitación del PDU aprobado el año 2016, a una superficie de 610.030 m², según delimitación del presente documento de modificación del PDU, lo que supone una reducción de 407.080 m², el 40% respecto del sector original.

A continuación consta el cuadro de superficies, donde se desglosan las diferentes calificaciones del suelo resultantes de la nueva ordenación propuesta:

SECTOR 1_ COMPLEXOS TURÍSTICS INTEGRATS- CTI

Sòl	m ²	%
SH Hidràulic	28.611 m ² sòl	4,69%
SV Espais lliures	108.804 m ² sòl	17,84%
SE Equipaments	30.538 m ² sòl	5,01%
SX Vials	58.370 m ² sòl	9,57%
SISTEMES	226.323 m² sòl	37,10%
CTI Complex turístic integrat	383.707 m ² sòl	62,90%
ZONES	383.707 m² sòl	62,90%
TOTAL SECTOR	610.030 m² sòl	100,00%

La estructura vial del sector mantiene el actual trazado de autovía C-31b, pero transformando su sección y la regulación del tránsito para convertirla en vial urbano en el tramo comprendido entre el núcleo urbano de Salou y la rotonda de la Piconadora y, por otra parte, se prevé una nueva vialidad confrontando a la zona CTI que dará acceso a las diferentes partes del complejo turístico integrado.

Los suelos de espacios libres se configuran como un gran parque lineal equipado de anchura variable, que da continuidad a los recorridos de peatones y bicicletas que provienen de los núcleos de Vila-seca y Salou y que se extiende de oeste a este, en paralelo al vial estructurante del sector, al nordeste. Los suelos de equipamientos se concentran en dos piezas, una situada al oeste del sector, a tocar del sector 2 Norte en el término de Salou, y la otra situada en el extremo este del sector, en el término de Vila-seca.

Justificación del cumplimiento de las cesiones mínimas de suelos calificados de sistemas de espacios libres y de equipamientos

Dado que los usos admitidos (hotelero, área de juego, comercial, ocio y otros usos) en el sector 1 CTI son todos los usos no residenciales, son de aplicación las cesiones mínimas de sistemas fijadas en el artículo 65.4 del TRLU, que establece que:

“En los sectores de uso no residencial, los planes parciales urbanísticos tienen que reservar para zona verde un mínimo del 10% de la superficie del ámbito de actuación urbanística y tienen que reservar para equipamientos un mínimo del 5% de dicha superficie, además del suelo destinado a servicios técnicos, si procede.”

La ordenación establecida para el sector CTI en el presente documento resulta con unas cesiones de sistemas de espacios libres y de equipamientos del 14,7% y del 5,0%, respectivamente, que cumplen con el mínimo fijado por la legislación urbanística, por la cual en los sectores de uso no residencial se tienen que reservar para espacios libres un mínimo del 10% de la superficie del ámbito de actuación urbanística y para equipamientos un mínimo del 5% de dicha superficie, además del suelo destinado a servicios técnicos, si procede.

Fases de edificación de la zona CTI

La presente MPDU establece dos fases de edificación de la zona CTI:

1. La primera fase de consolidación de la edificación, que permite la materialización del aprovechamiento urbanístico de hasta 247.074 m² (desglosado en 135.324 m² en la parcela 1 y 111.750 m² en la parcela 2), en la distribución de usos y techos regulados en el plano de ordenación 0.04. La primera fase de la edificación de la zona CTI requiere la ejecución de los sistemas y las cargas externas según queda regulado en el plano de ordenación 0.05.1, así como la actuación señalada con el número 5 del plano de ordenación 0.07.

2. La segunda fase de consolidación de la edificación, que permite la materialización del resto del aprovechamiento urbanístico hasta el máximo de 745.000 m²t, en la distribución de usos y techos regulados en el plano de ordenación o.03. La segunda fase de la edificación requiere la ejecución de la totalidad de los sistemas y las cargas externas, según queda regulado en los planos de ordenación o.05.02 y las actuaciones señaladas con los números 1, 2, 3, 4, y 6 del plano de ordenación o.07.

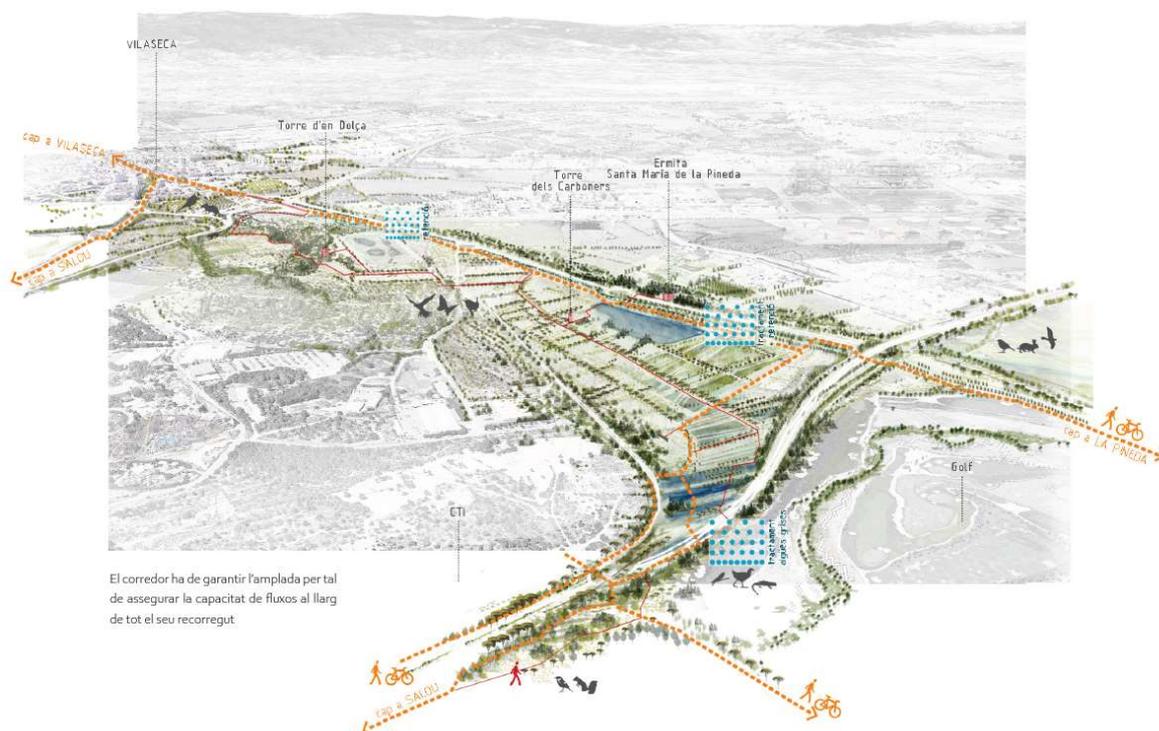
3.2.3 Ordenación del espacio público del sector

Sistema de espacios libres y sistema de equipamientos

La MPDU propone para el sector CTI una pieza central destinada a zona verde, entendiendo este espacio como parque conector, recorrido por viales de naturaleza de vía verde, que interconecta los dos equipamientos previstos en los extremos del sector, junto con la zona destinada a aprovechamiento urbanístico.

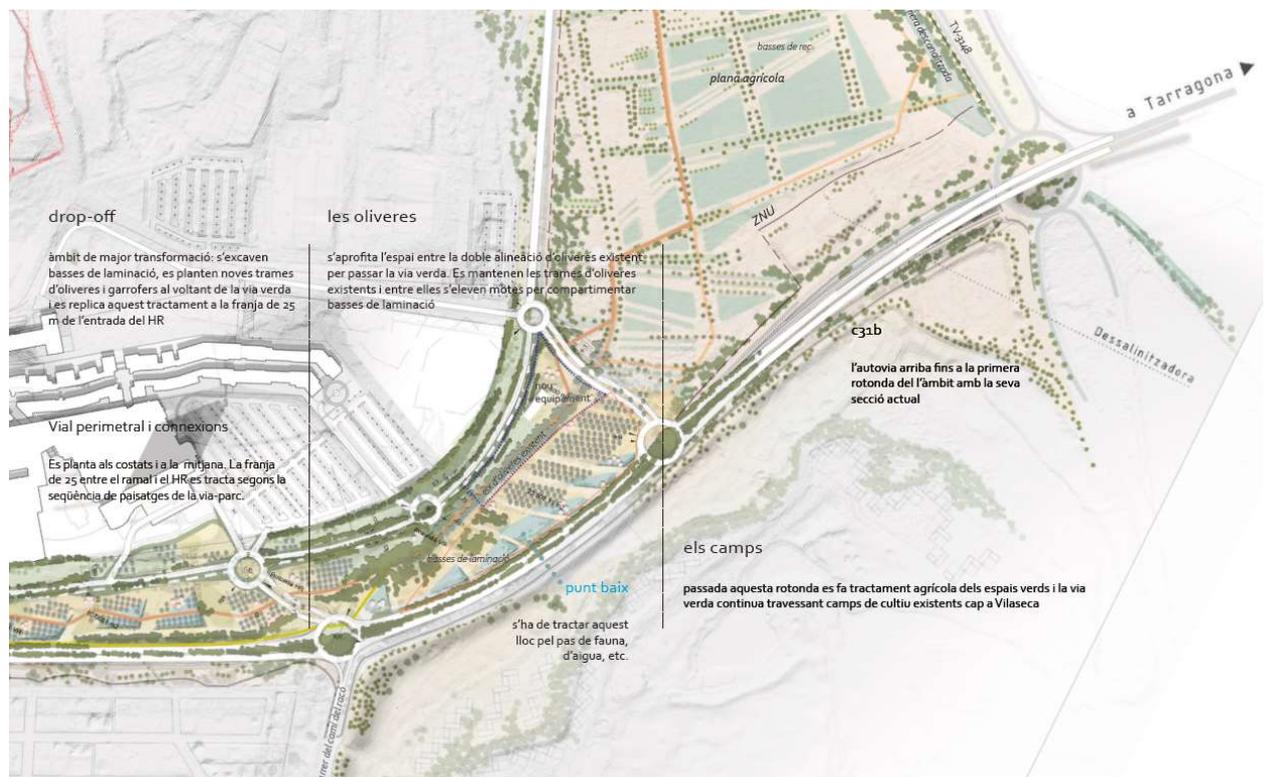
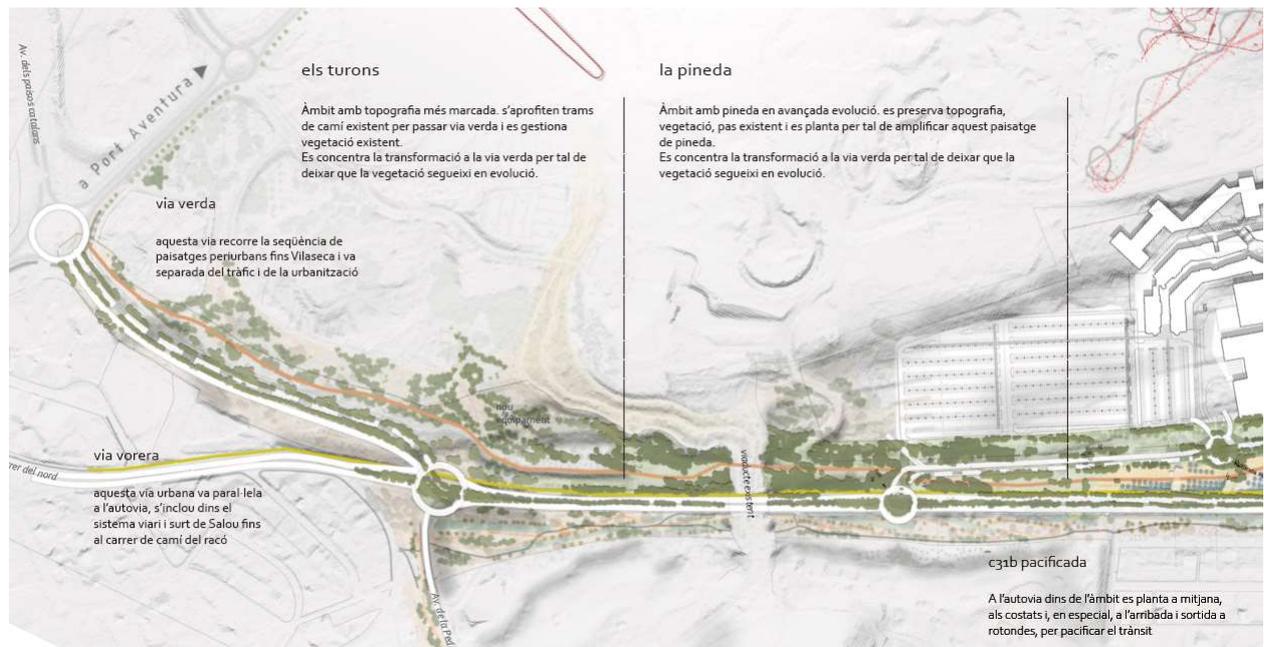
El litoral del Camp de Tarragona es un paisaje único en Cataluña, donde se han desarrollado un conglomerado de sectores monofuncionales de usos singulares y de gran escala. Así, encontramos el puerto, el complejo de la petroquímica, Port Aventura, los condominios de hoteles, golfs y servicios anexos, que han generado un paisaje diverso, con multitud de programas agrícolas, industriales, de ocio, residenciales, etc., sin una lectura evidente ni identidad clara, más bien un mosaico de usos yuxtapuesto sin ningún elemento vertebrador que cohesione el paisaje como tal.

En este sentido, la propuesta de espacios libres públicos puede suponer una oportunidad para establecer una estructura territorial 'resiliente' a las transformaciones que el territorio experimentará, una infraestructura a modo de corredor territorial multifuncional que religue Vila-seca, Salou y la Pineda.



Así, se explora la manera de introducir de manera funcional el mayor número de flujos posibles, hidráulicos, ecológicos, energéticos, de vehículos privados, de transporte público, y de peatones y ciclistas; dando a cada uno de estos flujos unos estándares elevados de seguridad, calidad y confort.

Se pretende convertir las aguas pluviales en una oportunidad de crear paisaje; mantener un paisaje productivo donde la conectividad, los servicios ecosistémicos y el ocio encuentren sinergias. Pretendiendo que, independientemente de la evolución que puedan tener los espacios económicos



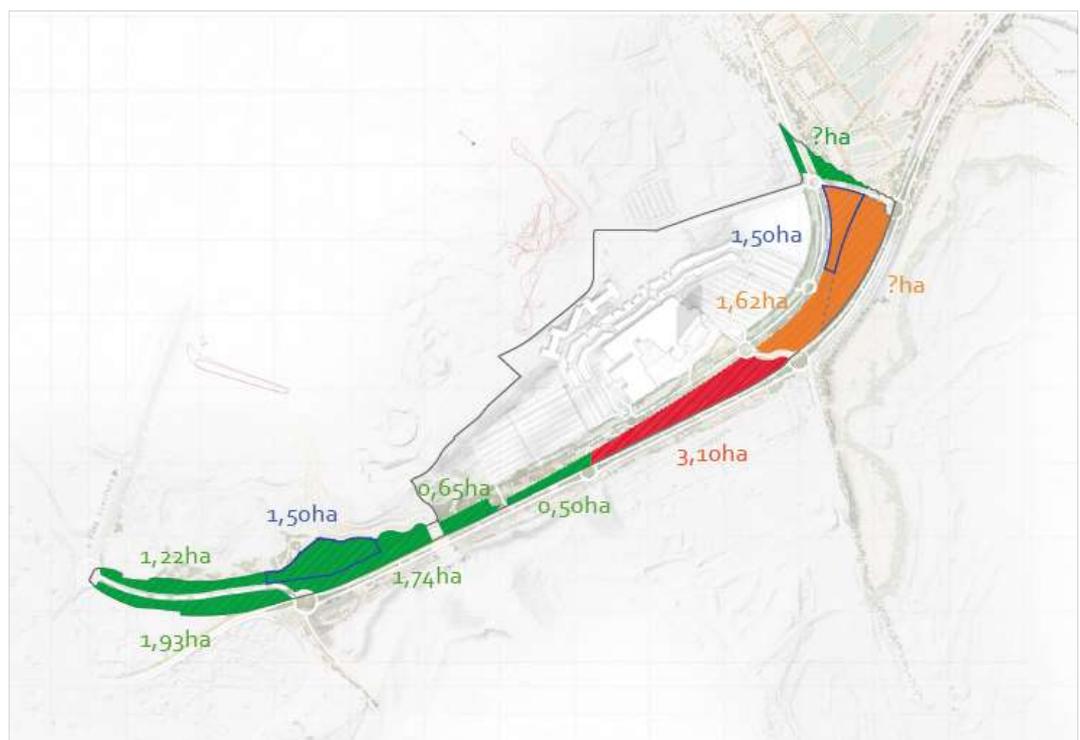
A continuació se exposen un conjunt de criteris de ordenació per al sistema d'espais lliures del sector 1 CTI:

1. Prioritzar la preservació davant la transformació

- Gestionar els paisatges existents. Els paisatges madurs se incorporen al parc.



- Minimizar y concentrar las áreas de transformación. Preservando los paisajes existentes, permite reducir las áreas de transformación, lo que permite concentrar las inversiones en los espacios que serán más transformados y preservar los valores de aquellos que ya tienen.



2. Minimizar los movimientos de tierras

- Preservar las cotas de terrenos naturales con el fin de preservar la vegetación existente en evolución.
- Crear motas de tierras para reducir el impacto acústico de los vehículos motorizados.

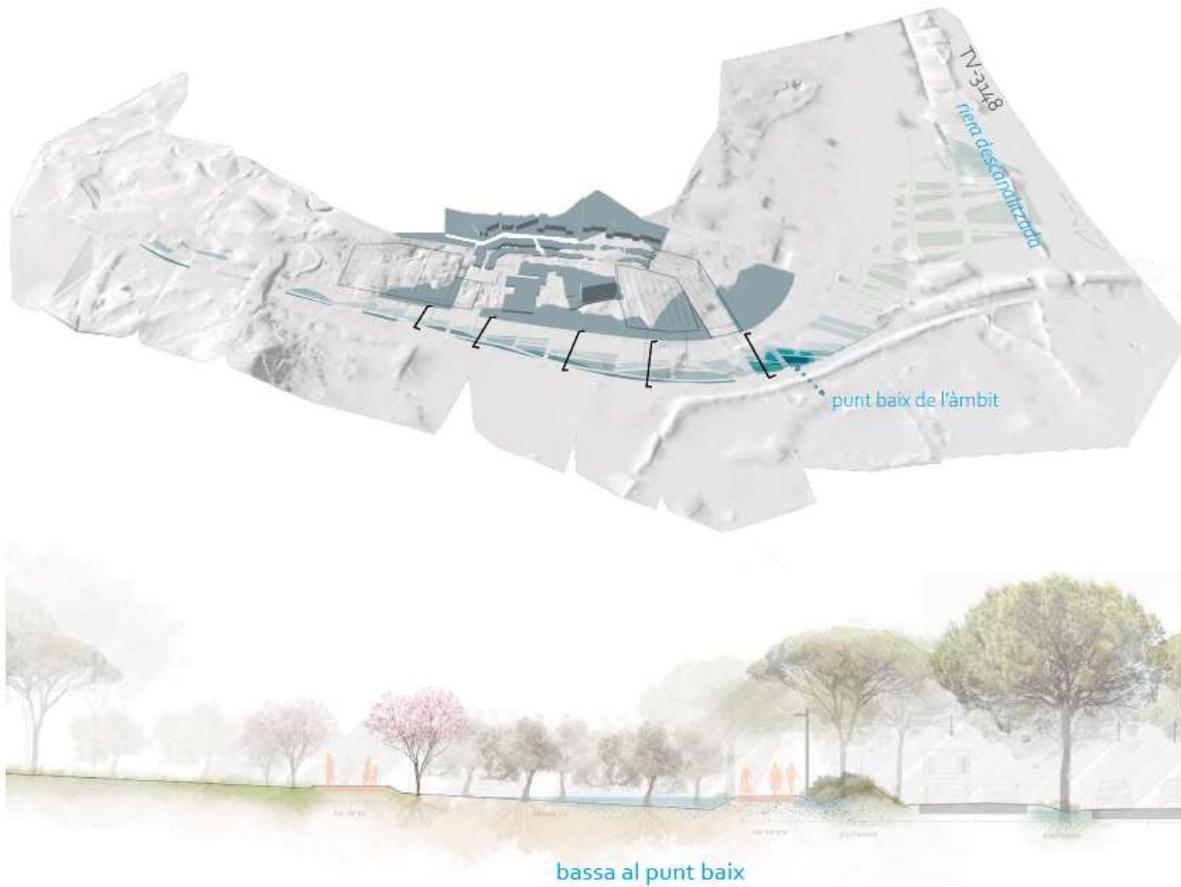


- Prever las balsas de laminación en las zonas donde no abunde vegetación existente.

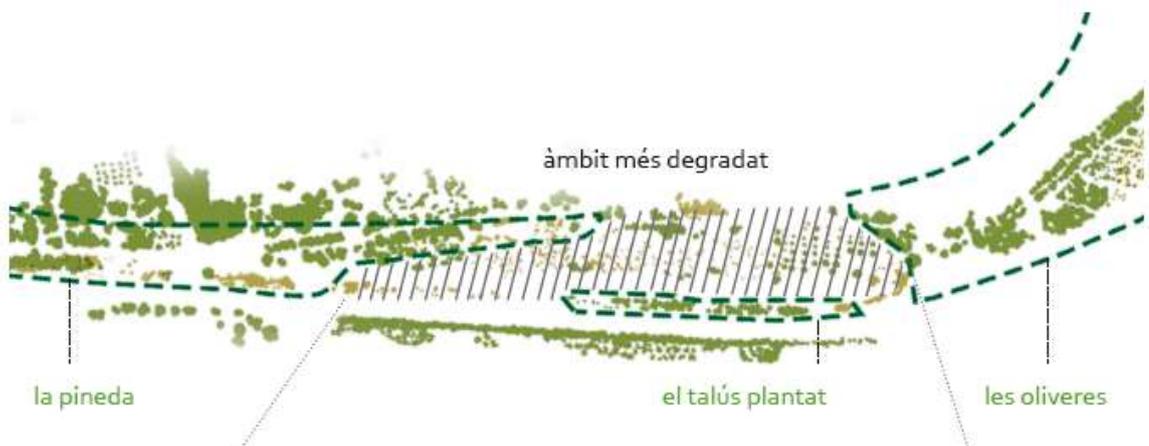


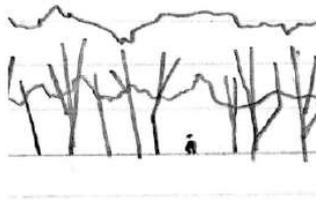
3. Gestionar las aguas pluviales del ámbito con la creación de balsas de laminación en los puntos más bajos.





- Recorridos en la sombra, preservando las estructuras de paisaje más importantes para incorporarlas al parque y ampliando los paisajes existentes con plantaciones similares.

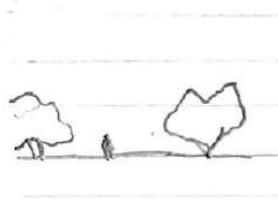




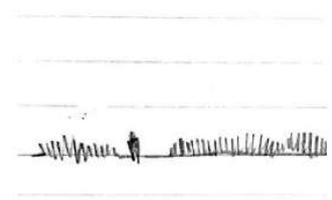
pineda



Parc del Pinar de Perruquet, vilaseca



oliveres, ametllers



conreus, prat alt

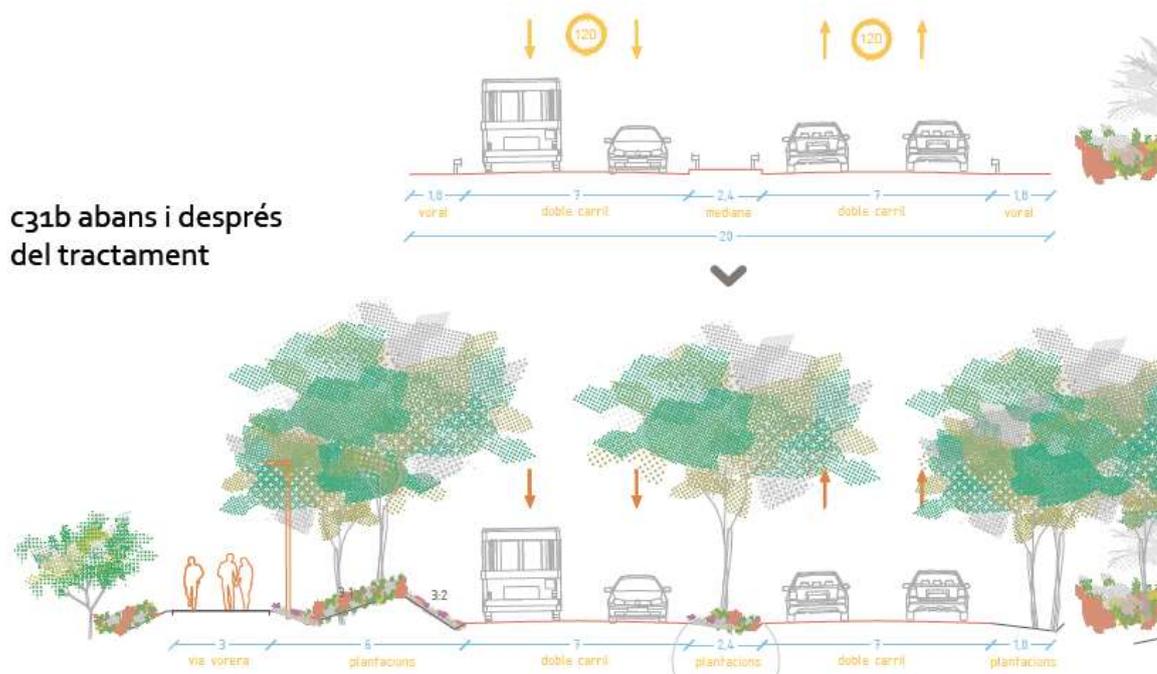


15m
10
5

Sistema vial

La vialidad se estructura a través de un vial perimetral a lo largo de las parcelas con aprovechamiento urbanístico, el cual da conexión a las parcelas y unidades parcelarias en que se divide el suelo. El vial perimetral tiene una anchura de 23 m, de los cuales se prevé que se desarrollen en calzada 7 m de anchura, correspondientes a dos carriles de circulación. En el resto del suelo calificado como vialidad se prevén plantaciones arbóreas y arbustivas a ambos lados del vial. En la fase final de edificación de la zona CTI, se prevé que los dos extremos de la vialidad perimetral amplíen su anchura de calzada, convirtiéndose en cuatro carriles en su extremo sur y en tres en el extremo norte. En la fase final de edificación se prevén plantaciones arbóreas y arbustivas en los laterales y la mediana de la vialidad, según corresponda por su sección definida. La definición de la vialidad y la definición de las actuaciones correspondientes a las fases de edificación quedan detalladas en los planos de Red vial propuesta o.05.1 y o.05.2.

Por otro lado, se transformará la actual autovía a fin de que forme parte del conector cívico arriba mencionado. En este sentido, se planteará la pacificación del tráfico y la permeabilidad social de este tramo que discurrirá en paralelo a la pieza de sistemas urbanísticos del sector. Manteniendo el trazado de la actual autovía C-31b, se transformará su sección y la regulación de su tráfico para convertirla en vial urbano en el tramo comprendido entre el núcleo urbano de Salou y la rotonda de la Piconadora.



La C-31b y el nuevo vial perimetral a lo largo de las parcelas con aprovechamiento urbanístico se enlazan mediante unas nuevas rotondas y los ramales que las conectan.



Si iniciamos el recorrido por la C-31b al este del ámbito, esta enlaza con la nueva vialidad del sector CTI, que discurre paralelamente a la parcela, mediante una rotonda.

Esta rotonda está diseñada para soportar y distribuir gran parte de los vehículos que accederán al sector CTI. Se implanta en la C-31b aprovechando gran parte del trazado actual. Por el norte enlazará con un ramal con calzada de 2 carriles por sentido de circulación, separados por una mediana, que conectará con el vial paralelo a la parcela y con el nuevo vial que bordeará Port Aventura por el este y el norte. Por el oeste enlazará con la nueva versión pacificada de la C-31b, en la cual cada sentido presenta una calzada única con 2 carriles, con una mediana naturalizada. Esta rotonda en la C-31b y el ramal de conexión con el vial paralelo a la parcela se ejecutarán en la fase final de edificación.



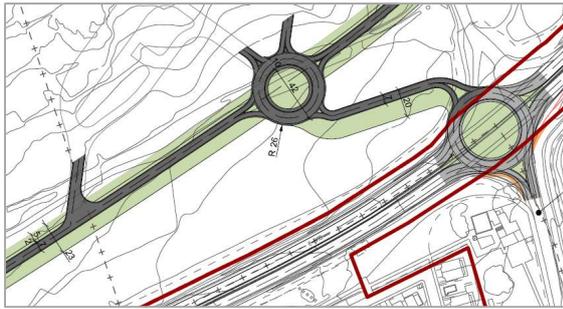
Ejecución en fase 1 de edificación



Ejecución en fase final de edificación

Si continuamos hacia el oeste, se crea otra rotonda situada en el cruce con la calle del Camí del Racó, dando acceso y salida segura y funcional a els Xalets de Salou. Ésta enlaza en sentido norte con un ramal de conexión que acaba en la intersección con el vial paralelo a la parcela, en una rotonda que se conforma como el punto central y principal de acceso a la parcela del sector.

Como se muestra en las siguientes figuras, en la 1.ª fase de edificación el ramal de conexión se ejecuta con un carril por sentido de circulación, ampliándose en fase final hasta 2 carriles por sentido, con una mediana intermedia para facilitar el cruce del vial a los peatones y bicicletas.



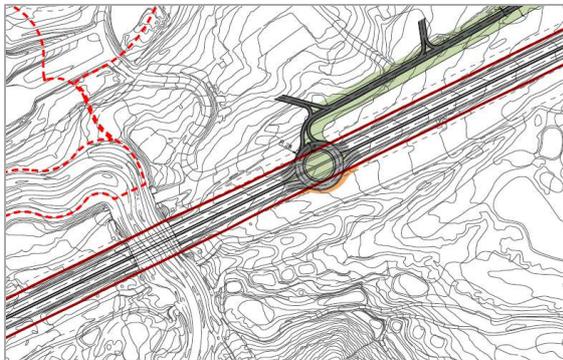
Ejecución en fase 1 de edificación



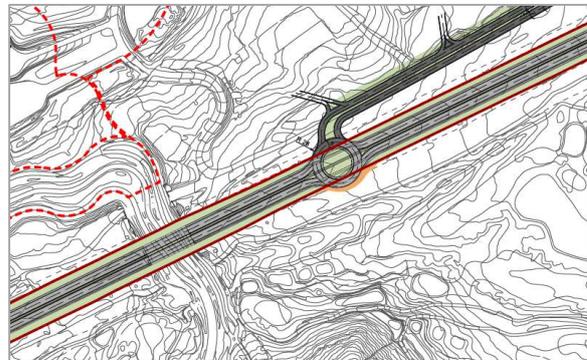
Ejecución en fase final de edificación

Continuando el recorrido, encontramos una nueva rotonda antes de llegar al falso túnel. Este enlace permite cerrar la anilla de la vialidad interior del sector CTI.

Como se muestra en las siguientes figuras, en la 1.^a fase de edificación el ramal de conexión se ejecuta con un carril por sentido de circulación, ampliándose en fase final hasta 2 carriles por sentido, con una mediana intermedia para facilitar el cruce del vial a los peatones y bicicletas.

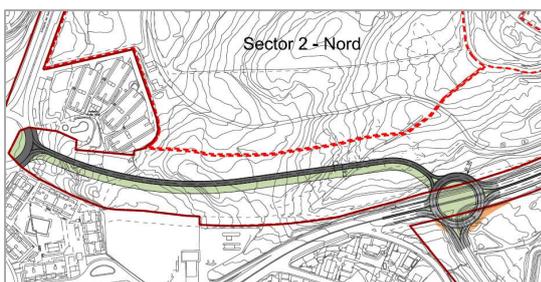


Ejecución en fase 1 de edificación



Ejecución en fase final de edificación

Siguiendo en dirección este, encontramos en el cruce con la avenida de la Pedrera una nueva rotonda; esta rotonda ya estaba incluida en el PDU del 2016. Permite dividir los tráficos: los que continúan por la C-31b hacia la plaza de Europa y los que se desvían por un nuevo vial que conectará con la avenida del Alcalde Pere Molas. Este nuevo vial se ejecutará en 1.^a fase de edificación. El ramal de conexión se ejecuta con un carril por sentido de circulación, ampliándose en fase final hasta 2 carriles por sentido.



Ejecución en fase 1 de edificación

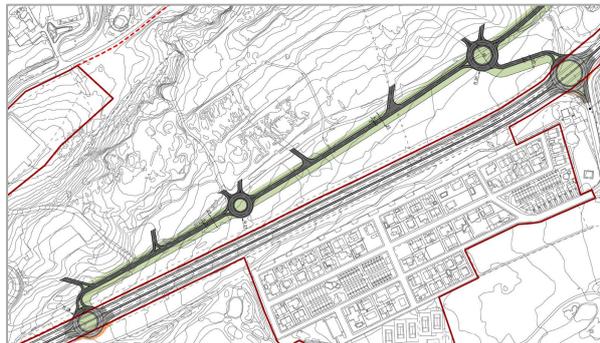


Ejecución en fase final de edificación

El nuevo vial perimetral a lo largo de las parcelas con aprovechamiento urbanístico dispondrá de varios puntos de conexión con las parcelas y unidades parcelarias en que se divide el suelo. Estas conexiones se realizan en algunos puntos con cruce en T y en otros puntos con rotondas.

En el tramo más al oeste de la parcela, el vial perimetral se inicia en una de las nuevas rotondas de la C-31b y discurre hasta una 1.^a rotonda en el frente de la parcela. En este tramo hay 2 accesos más a la parcela en T. Tal como muestran las figuras, en la 1.^a fase de edificación se ejecuta con un carril por sentido de circulación, ampliándose en fase final hasta 2 carriles por sentido.

El siguiente tramo continúa hasta una nueva rotonda considerada el acceso principal al complejo y, por lo tanto, su dimensión es superior a las otras del vial perimetral. La sección del vial en este tramo es de un carril por sentido de circulación y se ejecuta en la 1.ª fase de edificación.



Ejecución en fase 1 de edificación

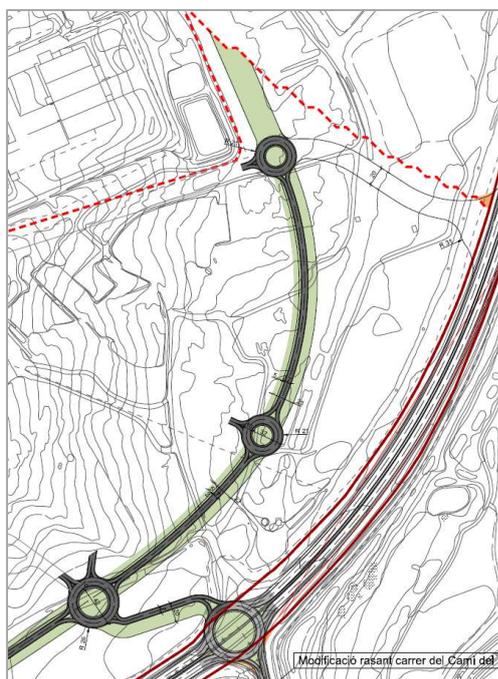


Ejecución en fase final de edificación

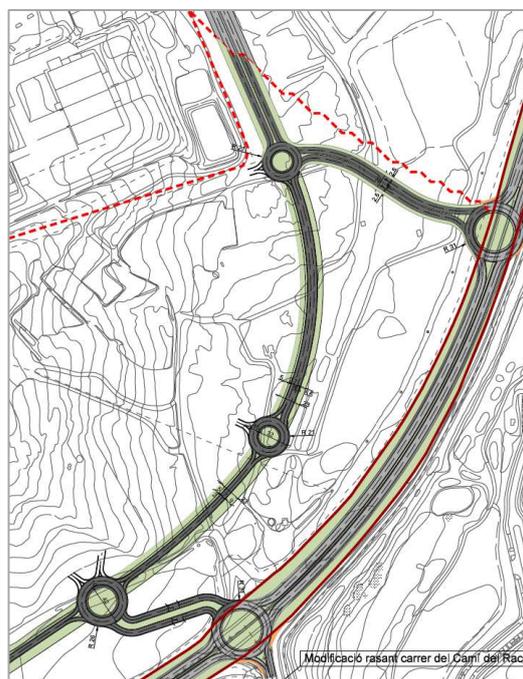
El vial continúa hacia el este hasta una nueva rotonda de acceso. La sección del vial en este tramo es de un carril por sentido de circulación y se ejecuta en la 1.ª fase de edificación.

El siguiente tramo finaliza en otra rotonda que da acceso a la parcela de cesión del aprovechamiento y a la unidad parcelaria del sector CTI situada más al norte. Tal como muestran las figuras, en la 1.ª fase de edificación se ejecuta con un carril por sentido de circulación, ampliándose en fase final hasta 2 carriles por sentido.

A partir de esta rotonda la vía continúa hacia el norte, hasta enlazar con el vial perimetral que bordea Port Aventura y hasta acabar en una nueva rotonda ante el acceso de Port Aventura. Este tramo de vial se ejecutará en la fase final de edificación de la zona CTI.



Ejecución en fase 1 de edificación



Ejecución en fase final de edificación

En cualquier caso, la solución vial concreta incluida dentro de los terrenos que la MPDU califica de sistema vial es indicativa y, por lo tanto, se podrá ajustar en los correspondientes proyectos de urbanización.

Con respecto a la movilidad peatonal, todo el recorrido dispondrá de aceras accesibles según las disposiciones del Decreto 344/2006 de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad

generada. Estas aceras religan los itinerarios peatonales existentes, conectando la calle del Camí del Racó, la avenida del Alcalde Pere Molas, la avenida de la Pedrera y la carretera de la Pineda.

La movilidad en bicicleta se vehicularía a través de la franja verde mencionada anteriormente, situada entre el nuevo vial perimetral y la nueva C-31b. Este recorrido tendrá continuidad con los itinerarios existentes.

3.2.4 Ordenación de la zona CTI

La normativa urbanística del PDU de reordenación del ámbito del CRT de Vila-seca y Salou, aprobado definitivamente el año 2016, establece la necesidad de tramitar con posterioridad un plan de mejora urbana con el objeto de concretar la ordenación de la zona de complejos turísticos integrados (clave CTI).

Posteriormente, la resolución VEH/985/201, de 22 de mayo, autorizó a la sociedad Hard Rock BCN IR SAU la instalación y explotación de un casino de juego en el CRT de Vila-seca y Salou, y aprobó el proyecto arquitectónico presentado, en coherencia con el PDU aprobado anteriormente.

Dado que el PDU es objeto de modificación, se considera oportuno que el presente documento ya incorpore el grado de concreción y detalle de la ordenación suficiente para permitir el desarrollo urbanístico de la zona CTI, sin necesidad que con posterioridad se tenga que tramitar un plan de mejora urbana.

En este sentido, el artículo 152 (apartados 2 y 3) de la normativa del PDU establece los condicionantes a tener en cuenta para el desarrollo de la zona CTI, según constan en el apartado 2.2 del presente documento relativo al planeamiento urbanístico vigente.

“Artículo 152. Desarrollo y ejecución

1. (...)

2. *En cualquier caso, el desarrollo de la zona se tiene que hacer en base a un proyecto unitario y de conjunto, con independencia del número de parcelas urbanísticas en el cual se divida, las cuales pueden tener una distribución irregular de los aprovechamientos urbanísticos, según resulte del mencionado concurso público y del proyecto de reparcelación consiguiente. Para garantizar la coherencia global y efectuar la concreción de volúmenes es necesaria la formulación de un plan de mejora urbana, previo al otorgamiento de las correspondientes licencias urbanísticas.*

Este plan de mejora urbana se tiene que redactar a partir de la propuesta arquitectónica unitaria ajustada a las determinaciones de este PDU correspondiente al operador u operadores que hayan obtenido autorización para la instalación y explotación de casinos de juego, con las modificaciones que, si procede, se acuerden en la resolución del concurso para la obtención de las posibles autorizaciones.

Este plan de mejora urbana tiene que tener como objeto garantizar la calidad arquitectónica y la integración paisajística del proyecto unitario.

3. *El plan de mejora urbana a que hace referencia el apartado 2 tiene que:*

a) *Ser de iniciativa pública.*

b) *Velar especialmente por la calidad arquitectónica de las edificaciones propuestas.*

c) *Contener un Estudio de integración paisajística.*

d) *Efectuar la concreción de volúmenes a partir de las parcelas urbanísticas que se establezcan en el proyecto de reparcelación.*

Dentro de cada una de las parcelas urbanísticas se podrá constituir el régimen de comunidad que corresponda, de acuerdo con la legislación aplicable que garantice la administración y conservación de los elementos comunes del conjunto edificatorio o del complejo inmobiliario que determine el plan de mejora urbana a que hace referencia el apartado 2. Las unidades parcelarias mínimas privativas de este conjunto tienen que cumplir las condiciones que determina el artículo siguiente, a concretar por el plan de mejora urbana a que hace referencia el apartado 2, que tendrán que ser coherentes con el diseño arquitectónico y volumétrico que recoja el referido instrumento.

Se entenderá por parcelas urbanísticas las referidas en el apartado 1 de este artículo; se entenderá por unidades parcelarias aquellas fincas registrales independientes resultantes del régimen de división horizontal o complejo inmobiliario privado que se constituya, en su caso, en cada parcela urbanística.

En todo caso, se tienen que respetar los parámetros fijos que establece este Plan director. El resto de parámetros los tiene que establecer el plan de mejora urbana, dentro de los márgenes de variación que en algunos casos se determinan y sin alterar el aprovechamiento urbanístico global de la zona.

e) Señalar los espacios no edificados y la vialidad interna, así como la programación de las obras de urbanización y de edificación a realizar.

f) En caso de que la ejecución de la zona no se haga de manera unitaria, hay que garantizar que en cada una de las etapas de ejecución coexisten todos los usos previstos, según los porcentajes fijados.”

La resolución VEH/985/2018, de 22 de mayo, autorizó a la sociedad Hard Rock BCN IR SAU la instalación y explotación de un casino de juego en el CRT de Vila-seca y Salou, y aprobó el proyecto arquitectónico presentado por la sociedad titular de la autorización. La propuesta presentada en fase de concurso por Hard Rock BCN IR SAU es el punto de partida para la concreción de la ordenación de la zona CTI. Hay que tener en cuenta, especialmente, el punto “segundo” de la resolución, que se transcribe a continuación:

“Segundo. Aprobar el proyecto arquitectónico, los servicios complementarios y las medidas de seguridad, tal como constan en la propuesta presentada por la sociedad titular de la autorización, teniendo en cuenta el cumplimiento de los requisitos siguientes observados por la Comisión Evaluadora de los aspectos urbanísticos y por la Comisión de Seguimiento y los cuales quedarán concretados en el Plan de mejora urbana (PMU, en adelante) previsto en el Plan director urbanístico de reordenación del ámbito del centro recreativo y turístico de Vila-seca y Salou (PDU, en adelante):

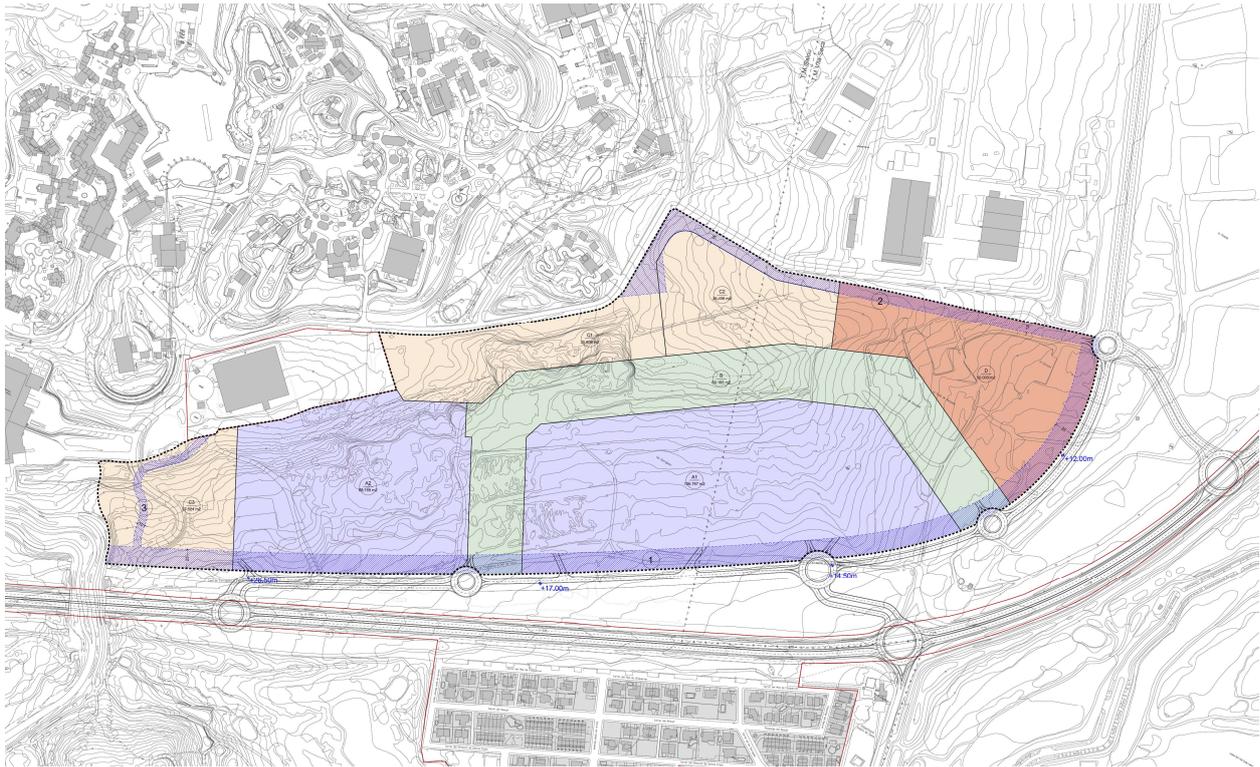
a) El encaje de la zona del CTI con su entorno más inmediato tiene que adaptarse al sistema vial con que limita, tal como prevé el PDU aprobado definitivamente. En todo caso, el PMU pendiente de redacción tiene que garantizar una propuesta coherente y unitaria del frente de parcela en relación con el nuevo vial urbano que confronta. Tiene que dar énfasis en el diseño del espacio no edificado que tiene que ser proyectado en conjunto con las nuevas edificaciones, y tiene que resolver la relación entre espacio privado y espacio público. En este sentido, se hace constar que la transformación de la autovía C-31b en un nuevo vial urbano y los corredores y los ejes cívicos previstos para peatones y bicicletas incluidos en el PDU, se tienen que entender como una oportunidad de conectividad y establecimiento de relaciones cívicas entre el complejo CTI y su entorno.

(...)”

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente documento incorpora la concreción de la ordenación detallada de la zona CTI, tanto a nivel gráfico como normativo, en sustitución del plan de mejora urbana previsto y dando cumplimiento a los requisitos y condicionantes establecidos tanto por el PDU vigente como por la resolución VEH/985/2018, en relación con el desarrollo de esta zona.

La ordenación de la zona CTI parte, en primer término, de las dos parcelas urbanísticas siguientes:

- Parcela urbanística 1, correspondiente a la materialización del aprovechamiento urbanístico de la zona CTI, según la propuesta arquitectónica correspondiente al operador que ha obtenido la autorización para la instalación y explotación de un casino de juego en el CRT de Vila-seca y Salou, de acuerdo con la resolución VEH/985/2018.
- Parcela urbanística 2, correspondiente a la cesión a la administración actuante del sector donde se materializa el 15% del aprovechamiento urbanístico.



Zona CTI. Parcelas urbanísticas y unidad parcelarias (Plano o.04.1)

De acuerdo con la propuesta arquitectónica y de desarrollo del conjunto presentada por el operador que ha obtenido la autorización para la instalación y explotación de un casino de juego en el CRT de Vila-seca y Salou, la parcela urbanística 1 se subdivide en las seis unidades parcelarias siguientes, teniendo en cuenta los usos admitidos en cada una de ellas y las fases de desarrollo previstas:

- Unidades parcelarias A1 y A2, destinadas a usos mixtos (hotelero, área de juego, comercial, ocio y usos complementarios).
- Unidad parcelaria B, destinada a uso comercial.
- Unidades parcelarias C1, C2 y C3, destinadas a uso hotelero.

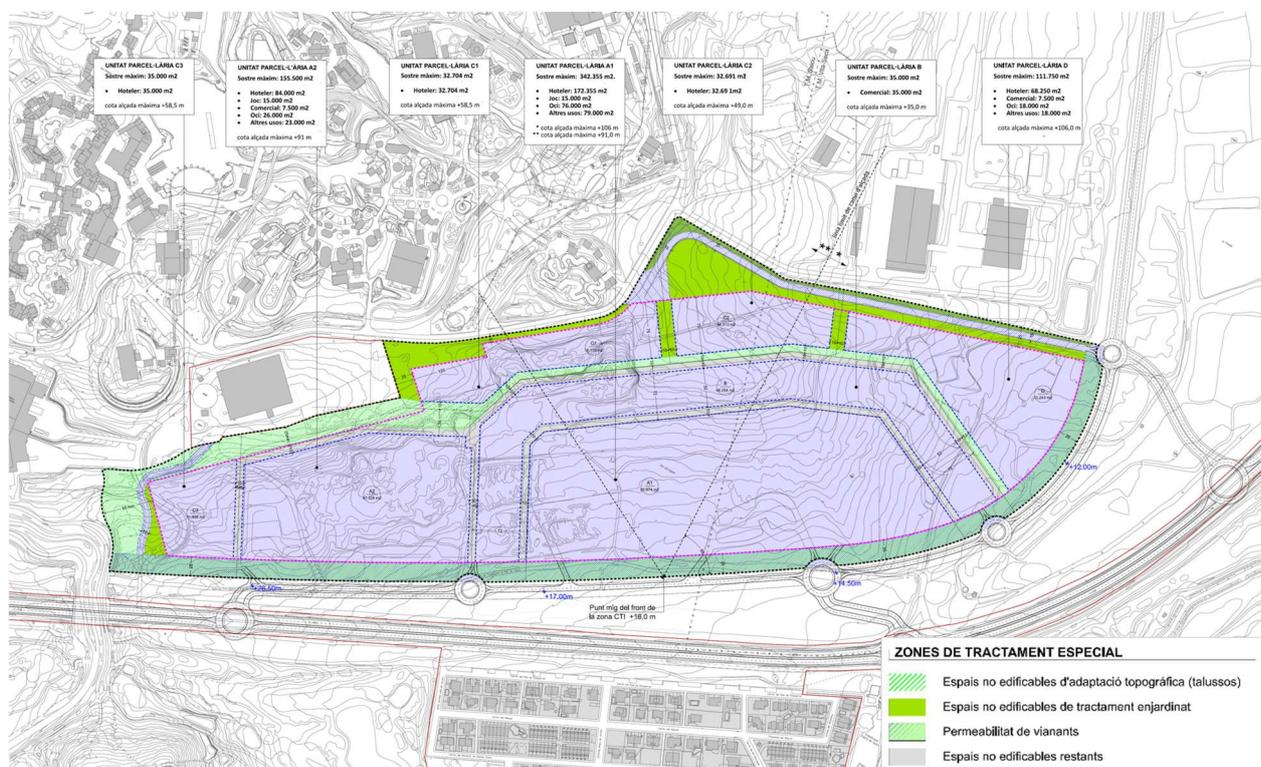
A partir de esta organización interna de la zona CTI, la propuesta fija en cada unidad parcelaria los techos máximos desglosados por usos, los parámetros volumétricos de la edificación, la regulación de los espacios no edificables y las condiciones de integración paisajística, previendo además su desarrollo en dos fases de edificación de la zona CTI.

La propuesta de desarrollo de la zona CTI establecida en el presente documento prevé la implantación de la totalidad del techo máximo de 745.000 m²t admitido por el PDU vigente, que se reparte en dos fases de edificación, con 247.074 m²t (33% del techo total) en fase 1 de edificación y con 497.926 m²t (67% del techo total) en fase 2 (fase final) de edificación. A continuación consta el cuadro donde se detallan los techos máximos desglosados por usos en cada unidad parcelaria, para cada una de las dos fases de edificación previstas.

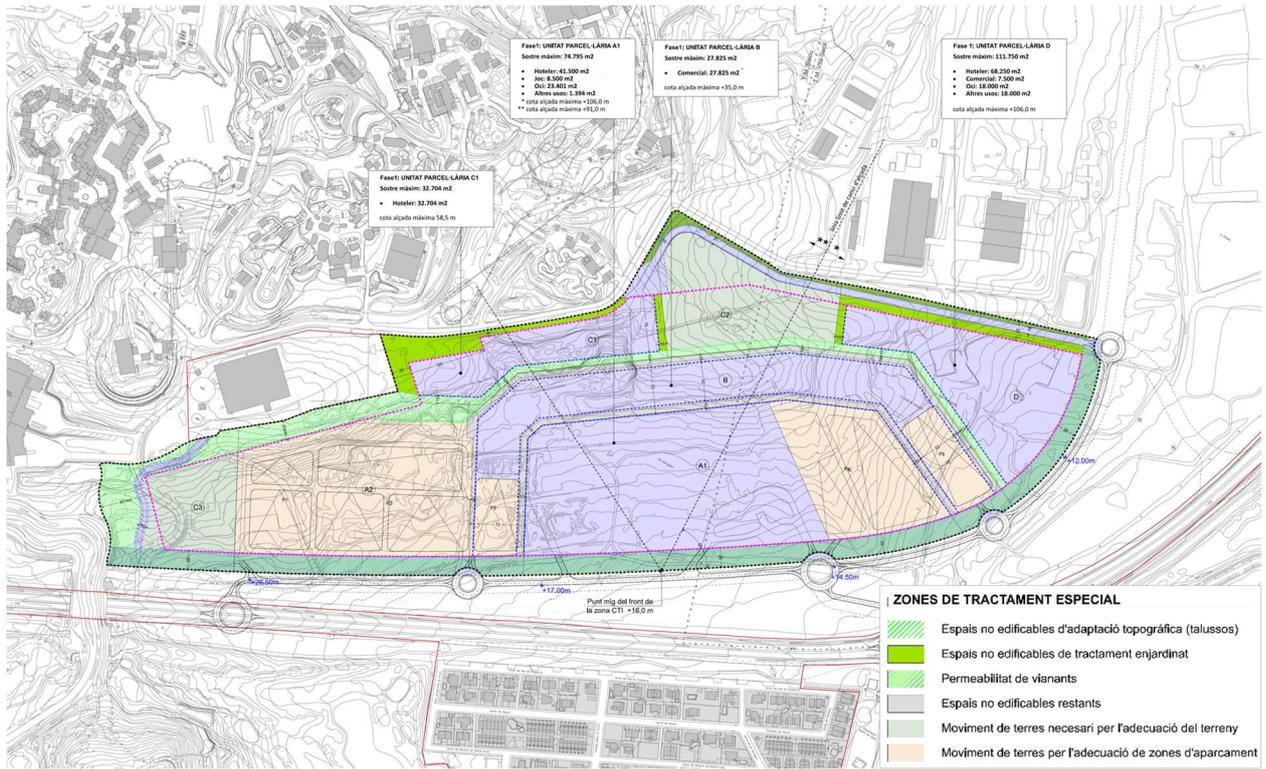
Fases	Unitats parcel·làries	Sostres màxims desglossats per usos					
		hoteler	joc	comercial	oci	altres	total
Fase 1	A1	41.500	8.500	0	23.401	1.394	74.795
	B	0	0	27.825	0	0	27.825
	C1	32.704	0	0	0	0	32.704
	D	68.250	0	7.500	18.000	18.000	111.750
	Fase 1 total	142.454	8.500	35.325	41.401	19.394	247.074
Fase 2	A1	130.855	6.500	0	52.599	77.606	267.560
	A2	84.000	15.000	7.500	26.000	23.000	155.500
	B	0	0	7.175	0	0	7.175
	C2	32.691	0	0	0	0	32.691
	C3	35.000	0	0	0	0	35.000
	Fase 2 total	282.546	21.500	14.675	78.599	100.606	497.926
Total		425.000	30.000	50.000	120.000	120.000	745.000

Total	A1	172.355	15.000	0	76.000	79.000	342.355
	A2	84.000	15.000	7.500	26.000	23.000	155.500
	B	0	0	35.000	0	0	35.000
	C1	32.704	0	0	0	0	32.704
	C2	32.691	0	0	0	0	32.691
	C3	35.000	0	0	0	0	35.000
	D	68.250	0	7.500	18.000	18.000	111.750
Total		425.000	30.000	50.000	120.000	120.000	745.000

De acuerdo con la regulación establecida en los artículos 153 a 156 de la normativa del PDU vigente, la presente modificación introduce el nuevo artículo 156.bis de desarrollo y concreción de la ordenación de la zona CTI en los términos que hubiera tenido que concretar el plan de mejora urbana posterior que ahora se suprime. En este nuevo artículo de la normativa, conjuntamente con la documentación gráfica correspondiente, se concretan y se regulan, en cada una de las unidades parcelarias para cada una de las fases previstas, la implantación de los diferentes complejos, la ordenación volumétrica, el techo máximo asignado desglosado por usos, los espacios no edificados, etc.



Zona CTI. Ordenación de la edificación (Plano o.04.3)



Zona CTI. Implementación fase 1 (Plano o.04.4)

3.2.5 Normativa urbanística. Modificación e interpretaciones

Este apartado relativo a la normativa urbanística del PDU se subdivide en dos partes: una primera parte, donde se detallan y se justifican las modificaciones que se propone introducir en la normativa a consecuencia de la modificación de la delimitación y de la ordenación del sector 1 CTI y de la concreción de la ordenación de la zona CTI, y una segunda parte donde se detallan varias interpretaciones de la normativa del plan director vigente para las cuales no se contempla su modificación.

Modificaciones normativas

A continuación se detallan los cambios propuestos en la normativa urbanística del PDU a consecuencia de la modificación de la delimitación y la ordenación del sector 1 CTI y de la concreción de la zona CTI. En concreto, se modifican los artículos 1, 12, 14, 15, 17, 34, 37, 40, 144, 145, 147, 149, 150, 152, 153, 156, 172, 192, 193, 199, 206, 207 y 209, y se introducen los nuevos artículos 144.bis y 156.bis, en los términos siguientes.

Por otro lado, la modificación del artículo 157 y la introducción del nuevo artículo 169.bis, que también se contempla, se detalla en el apartado 3.4 del presente documento relativo al suelo no urbanizable.

TÍTULO I. DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

- **Artículo 1. Definición y objetivos del Plan director urbanístico**

Se modifican los apartados 1, 2 y 3, añadiendo la referencia a la sentencia del TSJC de 29/9/2020 recaída sobre el PDU y precisando el redactado con respecto a las remisiones legislativas que constan relativas a la Ley 2/1989, de 16 de febrero, sobre centros recreativos turísticos; al Decreto 152/1989, de 23 de junio, por el cual se aprobó la instalación del centro recreativo turístico; y a la Ley 6/2014, de 10 de junio, de modificación de la Ley 2/1989, en base a la cual se tramitó y redactó el PDU aprobado el año 2016.

- **Artículo 12. Reconocimiento y regulación de las preexistencias**

Se añade el nuevo apartado 3, relativo a la precisión de los límites parcelarios y de alineaciones en caso de que haya discrepancias entre los límites establecidos por el PDU y los establecidos por los planes parciales, modificaciones y documentos de gestión aprobados con anterioridad a la aprobación definitiva del PDU, de acuerdo con el informe de sugerencias relativo al documento de avance de la MPDU emitido por el Consorcio del CRT, en fecha 19/4/2021, según se ha detallado en el apartado 1.3.5 del presente documento relativo al trámite de consulta a los ayuntamientos afectados y organismos sectoriales.

- **Artículo 14. Desarrollo en relación con la clasificación del suelo urbanizable delimitado**

Se modifican los apartados 1, 3, 5 y 6, en coherencia con la nueva delimitación y ordenación establecida para el sector 1 CTI, actualizando la descripción de su ámbito territorial y el cuadro de superficies de cada una de las calificaciones del suelo que resultan de la nueva ordenación propuesta para el sector, aspectos que constan más detalladamente en el apartado 3.2.2 del presente documento relativo a la modificación del ámbito y de la ordenación del sector 1 CTI.

Se suprime el apartado 4, aunque incorporando su contenido al apartado 1 para una mayor claridad normativa.

Se añade el nuevo apartado 9, relativo a la distribución de los rendimientos obtenidos de la gestión, liquidación, inspección y recaudación de los tributos locales derivados del desarrollo urbanístico del sector 1 CTI entre los ayuntamientos de Salou y Vila-seca, según se detalla en el apartado 1.1 de este documento.

- **Artículo 15. Obras comunes de urbanización**

Se modifican los apartados 1, 2 y 3, corrigiendo la referencia en el nuevo plano de ordenación o.07.

Se modifica en el apartado 2 el criterio y porcentaje de reparto de costes entre los tres sectores –Sector 1 CTI, Sector 2 Norte y Sector 3 CC–, estableciendo que se realiza en base a la movilidad generada atribuida a cada uno de ellos, según se detalla y justifica en el apartado 3.3.2 del presente documento relativo al reparto de los costes de las infraestructuras externas.

Se modifica el orden de los apartados 5 y 6, en coherencia con su contenido, y el del apartado 4.

- **Artículo 17. Sistema de actuación urbanística, administración actuante y seguimiento del Plan**

Se modifica el apartado 3, en tanto se modifica la administración actuante del sector 1 CTI pasando del Consorcio del CRT al Instituto Catalán del Suelo, aunque manteniendo al Consorcio del CRT como administración actuante del sector 2 Norte y del sector 3 CC, según se ha detallado en el apartado 3.6 del presente documento relativo a las estrategias de gestión.

En el segundo párrafo del mismo apartado 3 se precisa que el seguimiento del PDU corresponde a la DGOTU y a las administraciones actuantes de los sectores 1, 2 y 3.

TÍTULO III. SISTEMAS URBANÍSTICOS

- **Artículo 34. Usos del sistema de espacios libres públicos (clave SV)**

Se suprime el apartado 2, relativo a las restricciones aplicables a los suelos de espacios libres que ven limitada su funcionalidad al encontrarse situados en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química, de acuerdo con la sentencia del TSJC de 29/9/2020 recaída sobre el PDU y según se ha detallado en el apartado 1.3.2 del presente documento.

- **Artículo 37. Usos y condiciones de ordenación del sistema de equipamientos comunitarios (clave SE)**

Se suprime el apartado 4, relativo a las restricciones aplicables a los suelos de equipamientos que ven limitada su funcionalidad al encontrarse situados en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química, de acuerdo con la sentencia del TSJC de 29/9/2020 recaída sobre el PDU y según se ha detallado en el apartado 1.3.2 del presente documento.

- **Artículo 40. Condiciones de ordenación del sistema de equipamiento comunitario recreativo (clave EPA)**

Se añade el nuevo apartado 3, que condiciona la autorización de nuevas instalaciones y edificaciones en el ámbito ocupado por el parque temático de Port Aventura a la ratificación de un plan estratégico de desarrollo global por parte del Consorcio del CRT, de acuerdo con el informe de sugerencias relativo al documento de Avance de la MPDU emitido por el Consorcio del CRT, en fecha 19/4/2021, según se ha detallado en el apartado 1.3.5 del presente documento relativo al trámite de consulta a los ayuntamientos afectados y organismos sectoriales.

TÍTULO V. SUELO URBANIZABLE

- **Artículo 144. Ámbito del sector**

Se modifican los apartados 1, 2 y 3, en coherencia con la nueva delimitación y ordenación establecida para el sector 1 CTI, actualizando la descripción de su ámbito territorial y el cuadro de superficies de cada una de las calificaciones del suelo que resultan de la nueva ordenación, aspectos que constan más detalladamente en el apartado 3.3.1 del presente documento relativo a la modificación del ámbito y de la ordenación del sector 1 CTI.

En el apartado 3, se añade la regulación de la doble calificación prevista en el área donde el corredor de actividades cruza a diferente nivel la autovía C-31b, según se detalla en el apartado 3.2.6 del presente documento. En concreto, se establece que el suelo se califica de sistema vial (clave SX) y se incluye en el Sector 1 CTI; y el vuelo mantiene la calificación de zona de corredor de actividades (clave CA) de titularidad privada y queda excluido del sector a todos los efectos de gestión urbanística.

- **Artículo 144.bis. Fases de edificación de la zona CTI**

Se introduce el nuevo artículo 144.bis, relativo a la regulación de las dos fases de edificación previstas para la zona CTI, de acuerdo con la distribución detallada de los aprovechamientos urbanísticos, en cada una de las parcelas y unidades parcelarias, que constan en el cuadro de distribución de techos y de usos del apartado 3.2.2 y 3.2.4 del presente documento relativo a la ordenación de la zona CTI, así como en los planos de ordenación o.04.3 y o.04.4.

- **Artículo 145. Sistema de actuación urbanística y modalidad de actuación del sector**

Se modifica la modalidad del sistema de actuación urbanística del sector 1 CTI pasando a compensación básica, aspecto que consta explicado más detalladamente en el apartado 3.6.2 del presente documento relativo al cambio de modalidad de cooperación a compensación.

- **Artículo 147. Obras de urbanización del sector**

Se modifica el apartado 2, añadiendo que son a cargo de los propietarios del sector la ejecución de las medidas ambientales establecidas en el artículo 209 de la normativa, además de las obras externas referidas al artículo 15, que ya constaban anteriormente.

Se añaden los nuevos apartados 4 y 5, de regulación de las dos fases de edificación previstas en la zona CTI con respecto a la ejecución en cada una de ellas de los suelos de sistemas y de las cargas externas.

Se añade el nuevo apartado 6, relativo a la declaración de utilidad pública de las obras externas al sector CTI y de la necesidad de ocupación de los terrenos afectados.

Se añade el nuevo apartado 7 de regulación de la simultaneidad de las obras de urbanización y de edificación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 39 del Decreto 64/2014, de 13 de mayo.

- **Artículo 149. Condiciones particulares del sistema de espacios libres (clave SV)**

Se modifica el apartado 1, en coherencia con la nueva delimitación y ordenación establecida para el sector 1 CTI, actualizando la descripción de los suelos que se califican de sistema de espacios libres en el sector.

Se suprimen los apartados 4 y 5, relativos a las restricciones aplicables a los suelos de espacios libres que ven limitada su funcionalidad al encontrarse situados en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química, de acuerdo con la sentencia del TSJC de 29/9/2020 recaída sobre el PDU y según se ha detallado en el apartado 1.3.2 del presente documento.

- **Artículo 150. Condiciones particulares del sistema de equipamientos (clave SE)**

Se modifica el apartado 1, en coherencia con la nueva delimitación y ordenación establecida para el sector 1 CTI, actualizando la descripción de los suelos que se califican de sistema de equipamientos en el sector.

Se modifica el apartado 2, fijando la edificabilidad máxima de 1 m²t/m² para los suelos de equipamientos, en coherencia con la regulación genérica para este sistema establecida por el PDU; y se añade la precisión que los usos que se implanten en estos suelos tendrán en cuenta adecuarse al desarrollo y usos del sector 1 CTI.

Se suprime el apartado 3, relativo a las restricciones aplicables a los suelos de equipamientos que ven limitada su funcionalidad al encontrarse situados en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química, de acuerdo con la sentencia del TSJC de 29/9/2020 recaída sobre el PDU y según se ha detallado en el apartado 1.3.2 del presente documento.

- **Artículo 152. Desarrollo y ejecución de la zona CTI**

Se modifica el apartado 1, concretando que en la zona CTI resultan un total de 2 parcelas urbanísticas, una correspondiente a la sociedad que obtuvo la autorización para la instalación y explotación de un casino de juego en el CRT de Vila-seca y Salou, de acuerdo con la resolución VEH/985/2018, de 22 de mayo, y la otra correspondiente a la cesión del 15% del aprovechamiento urbanístico del sector. En consecuencia, se suprime la posibilidad establecida anteriormente de que pudieran resultar entre 1 y 4 parcelas urbanísticas.

Se modifican los apartados 2 y 3, en tanto que se suprime la formulación posterior de un plan de mejora urbana, aunque se mantienen sus objetivos, que se integran y se concretan en la presente MPDU, según se detalla en el apartado 3.2.2 y 3.2.4 del presente documento relativo a la ordenación de la zona CTI.

Se suprime la letra f) del apartado 3, dado que a consecuencia de la adjudicación a una única sociedad deja de tener sentido la limitación establecida en este punto. La distinción entre actuación unitaria o actuación no unitaria se refería a que la resolución del concurso hubiera autorizado la instalación de casinos de juego a un solo operador en el primer caso o a varios operadores en el segundo caso. Dado que la autorización se otorgó a una única sociedad, la ordenación de la zona CTI tiene la consideración

de actuación unitaria, independientemente de que ésta contenga varias fases de ejecución de la edificación.

- **Artículo 153. Condiciones de parcelación**

Se modifica el apartado primero relativo al número máximo de parcelas urbanísticas, concretando en el primer párrafo que en la zona CTI resultan un total de 2 parcelas urbanísticas, una correspondiente a la sociedad que obtuvo la autorización para la instalación y explotación de un casino de juego en el CRT de Vila-seca y Salou, de acuerdo con la resolución VEH/985/2018, de 22 de mayo, y la otra correspondiente a la cesión del 15% del aprovechamiento urbanístico del sector; y suprimiendo del tercer párrafo la referencia al plan de mejora urbana posterior, dado que se suprime su tramitación.

Se modifica el apartado quinto relativo a gestión y desarrollo, concretando en el tercer párrafo que el número de establecimientos destinados al uso de área de juego es de un máximo de un casino en todo el sector, que puede tener varias salas de juego en las dos unidades parcelarias grafiadas en el plano de ordenación o.04.3, bajo la explotación del mismo titular de la autorización para la instalación de un casino de juego, de acuerdo con la resolución VEH/985/2018; y suprimiendo la referencia al plan de mejora urbana, dado que se suprime su tramitación.

- **Artículo 156. Condiciones de los espacios no edificados**

Se modifica el apartado segundo relativo al espacio libre de parcela, suprimiendo la condición establecida para aquellos espacios que no tengan un destino específico que tienen que ser de uso público, dado que la concreción de la ordenación de la zona CTI que se incorpora al presente documento asigna un destino y/o uso específico a la totalidad de suelos, de acuerdo con la regulación establecida en el artículo 156.bis y en los planos de ordenación de la serie o.4.

- **Artículo 156.bis. Ordenación de la zona CTI**

Se introduce el nuevo artículo 156.bis, relativo a la regulación de la ordenación de la zona CTI en sustitución del plan de mejora urbana que el plan director preveía, según consta detallado en el apartado 3.2.4 del presente documento relativo a la ordenación de la zona CTI. En concreto, se regulan y se establecen los condicionantes a tener en cuenta en relación con los parámetros siguientes:

- Parcelación, estableciendo dos parcelas urbanísticas y subdividiendo en seis unidades parcelarias la parcela otorgada a la sociedad ganadora del concurso público según la resolución VEH/985/2018.
- Fases de edificación, previendo dos fases y concretando en que parcelas y/o unidades parcelarias se admite edificar en cada una de ellas.
- Asignación de techo y usos, que se detalla para cada una de las parcelas y unidades parcelarias de la zona CTI para cada una de las fases de edificación previstas.
- Parámetros de ordenación volumétrica, concretando las cotas de referencia de planta baja, la altura máxima, el gálibo máximo de ocupación, la ocupación máxima, la distancia mínima entre edificaciones y las vallas.
- Espacios no edificables, distinguiendo los espacios con servidumbre de paso de uso público o de uso restringido, los espacios de adaptación topográfica, los espacios de tratamiento ajardinado y los espacios restantes que se destinan preferentemente a vialidad interna.
- Condiciones de integración paisajística, regulando los criterios de adaptación topográfica, los muros de contención y las medidas de integración paisajística.
- Condiciones de la edificación, estableciendo los criterios de tratamiento de fachadas.

TÍTULO VII. NORMATIVA GENERAL DE CARÁCTER AMBIENTAL

- **Artículo 172. Infiltración**

Se modifica el apartado 3, estableciendo que los sistemas de separación y recogida de aceites e hidrocarburos procedentes de los vehículos previos al vertido a la red de pluviales urbana, también se tienen que prever en los suelos destinados al sistema vial, aparte de las áreas destinadas a aparcamiento que el PDU ya preveía.

Se añaden los nuevos apartados 4, 5 y 6, donde se establece que en los suelos de espacios libres será preciso reducir la pavimentación con el fin de maximizar las superficies permeables y prever áreas de recogida y almacenaje de agua, para reducir las necesidades de riego; y previendo que las rotondas y las cunetas actúen como espacios para mitigar inundaciones, dada su capacidad de recoger la escorrentía.

- **Artículo 192. Criterios de ajardinamiento de zonas verdes y espacios libres urbanos**

Se modifican los apartados 1 y 2, estableciendo que el ajardinamiento de los espacios libres se efectuará preferentemente con especies autóctonas y que en ningún caso se utilizarán especies con demostrado comportamiento invasor.

Se añaden los nuevos apartados 3 y 4, estableciendo que en el sector 1 CTI se conservará la mayor superficie posible de los hábitats de pinar y matorral existentes, velando por su integración tanto en la zona CTI como en suelos de cesión de sistemas del sector; y previendo que en el diseño de los espacios ajardinados se utilizará la vegetación como instrumento fundamental de proyecto para generar ambientes de calidad.

- **Artículo 193. Criterios de restauración de las zonas alteradas**

Se modifican los apartados 1 y 2, estableciendo que previamente a la plantación habrá que reperfil el terreno con el fin de optimizar sus aptitudes de estabilidad, revegetación e hidrología; y añadiendo la precisión que en las áreas a restaurar, además de aplicar siembra o hidrosiembra, también se podrá aplicar una manta orgánica reforzada.

Se añaden los nuevos apartados 3 y 4, estableciendo que en las zonas de pendiente, siempre que sea viable, es aconsejable crear terrazas para mejorar la escorrentía y facilitar zonas donde resulte más fácil el crecimiento de la vegetación; y que en caso de detectar la presencia de algún ejemplar de las especies incluidas en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo español de especies exóticas invasoras, habrá que proceder a su correcta eliminación.

- **Artículo 199. Medidas para la integración paisajística**

Se modifica el apartado 1 añadiendo las nuevas letras b) y c), estableciendo que en el sector 1 CTI habrá que minimizar los movimientos de tierras para evitar la aparición de grandes taludes en el perímetro de la zona CTI; y que se potenciará la utilización de plantaciones vegetales para atenuar la presencia de las fachadas de las edificaciones desde el entorno inmediato.

Se añade el nuevo apartado 2, con el fin de asegurar la continuidad y mantenimiento en el ámbito del gran parque lineal del sector, con el objetivo de aportar una mayor seguridad, confort y calidad paisajística, para separar y mitigar el impacto de los viales y para reducir la polución acústica y la banalidad visual.

- **Artículo 206. Criterios para evitar la colisión de la avifauna en las nuevas edificaciones**

Se modifica el apartado 1, añadiendo la referencia a la adecuación de la iluminación de los edificios para evitar la atracción de aves migrantes nocturnas, así como a la condición de evitar la transparencia y la reflexión de los cristales.

Se añaden los nuevos apartados 2 y 3, estableciendo que se tienen que evitar el uso de siluetas de aves de rapiña como medida disuasiva y las esquinas transparentes angulosas en los edificios e infraestructuras de nueva construcción.

- **Artículo 207. Permeabilización de las infraestructuras viales**

Se modifica el apartado 1 añadiendo que, con el fin de llevar a cabo las actuaciones pertinentes, también se tendrá en cuenta el estudio de permeabilización ecológica de la C-31b y la TV-3148, aparte del EAE tal como ya establecía el PDU aprobado el año 2016.

Se añade el nuevo apartado 2, estableciendo que se tendrá que mantener la mayor superficie continua posible de los hábitats de pinar y matorral, así como ejemplares de especies agrícolas existentes, concentrando los usos que requieran urbanización y edificación en terrenos con menor relevancia ambiental, con el fin de garantizar su pervivencia y desarrollo y favorecer la conectividad ecológica y el mantenimiento de la matriz forestal en este ámbito.

Se añade el nuevo apartado 3, estableciendo que se potenciará la existencia de espacios naturalizados o seminaturalizados que permitan, en la medida de lo que sea posible, el mantenimiento de la conectividad entre los diversos espacios no urbanizables y garantizar los movimientos faunísticos.

Se añade el nuevo apartado 4, estableciendo que se potenciará la función de corredor biológico del entorno del nuevo vial pacificado, manteniendo espacios de tranquilidad para la fauna y tomando las medidas necesarias para evitar atropellos de la fauna.

Se añade el nuevo apartado 5, estableciendo que se minimizará el uso de elementos constructivos que disminuyan la permeabilidad del entorno del CRT, fijando que las vallas tendrán que constituirse preferentemente con elementos vegetales, hileras de vegetación arbórea, relieves ondulados u otros elementos que permitan la permeabilidad para mamíferos pequeños, evitando muros o elementos que supongan una barrera a esta permeabilidad.

- **Artículo 209. Medidas ambientales de la documentación ambiental asociada al planeamiento urbanístico**

Se modifica el apartado 1, concretando los diferentes estudios y documentos ambientales del PDU a tener en cuenta, con respecto a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias a aplicarse durante la ejecución de las obras de urbanización y de edificación, así como durante la fase posterior de explotación del sector.

Se añaden los nuevos apartados 2 y 3, de regulación de las medidas preventivas y correctoras de un lado y de las medidas compensatorias del otro.

Interpretaciones normativas relativas a la zona CTI

A continuación se aclara la interpretación de tres aspectos que quedan regulados en el artículo 154 de la normativa urbanística del PDU relativo a las condiciones de edificación de la zona CTI, para el cual no se contempla su modificación, pero que a consecuencia de la concreción de la ordenación de la zona CTI que se incluye en el presente documento se ha creído conveniente complementar el texto normativo con su transcripción gráfica que se incorpora en los planos de ordenación de la zona CTI.

- **Separaciones mínimas**

El apartado del artículo 154 relativo al tipo de ordenación por edificación aislada, en que se regulan diferentes parámetros, regula las separaciones mínimas de la edificación de la siguiente manera:

“Separaciones mínimas: Según gálibo delimitado en los planos de ordenación a escala 1/2000, posibilitando conseguir el límite de parcela como máximo a lo largo de un 10% de la longitud total del frente posterior que limita con el recinto de Port Aventura.”

Con el objeto de simplificar la aplicación de este precepto y teniendo en cuenta la propuesta presentada por la sociedad adjudicataria de acuerdo con la Resolución VEH/985/2018, en los planos de concreción de la ordenación de la zona CTI se ha modificado el límite posterior del gálibo máximo de ocupación, que cumple con la limitación de la longitud máxima del 10% a lo largo del límite posterior de la parcela. De esta manera se evitan los cálculos numéricos posteriores a efectuar en la fase de tramitación de la licencia de obras y se simplifica su interpretación, en tanto que se ha modificado y adaptado el gálibo máximo de ocupación de la zona CTI en el frente posterior de parcela, de acuerdo con la propuesta presentada por la sociedad adjudicataria.

- **Tercios de la zona CTI**

El apartado del artículo 154 relativo a la altura reguladora máxima, establece la regulación de la parte de la edificación que se llama ‘volumen en altura’ de la siguiente manera:

“Volumen en altura: Resto de plantas hasta la altura de 75 m desde la cota de la calle situada en el punto medio del frente de la zona CTI (equivalente a la cota 91 sobre el nivel del mar). (Ver figura 2 adjunta). En el tercio este de la zona CTI se admite alcanzar la altura de 90 m desde la cota de calle situada en el punto medio del frente de la zona CTI (equivalente a la cota 106 sobre el nivel del mar).”

Con el objeto de clarificar la interpretación de este precepto, el presente documento de MPDU incorpora el plano o.04.2, donde se dibujan y se identifican los tres tercios en que se divide la zona CTI, que se configuran de forma radial tomando como centro el punto medio del frente de la zona CTI (correspondientes a la cota 16 sobre el nivel del mar). En los tres tercios definidos el, PDU establece

unas alturas máximas de 91 m (tercios oeste y central) y de 106 m (tercio este), ambas alturas referidas en cotas sobre el nivel del mar, de acuerdo con la regulación del artículo 154.

- **Cotas de referencia**

El apartado del artículo 154 relativo a la planta baja y cota de referencia, define estos dos conceptos de la siguiente manera:

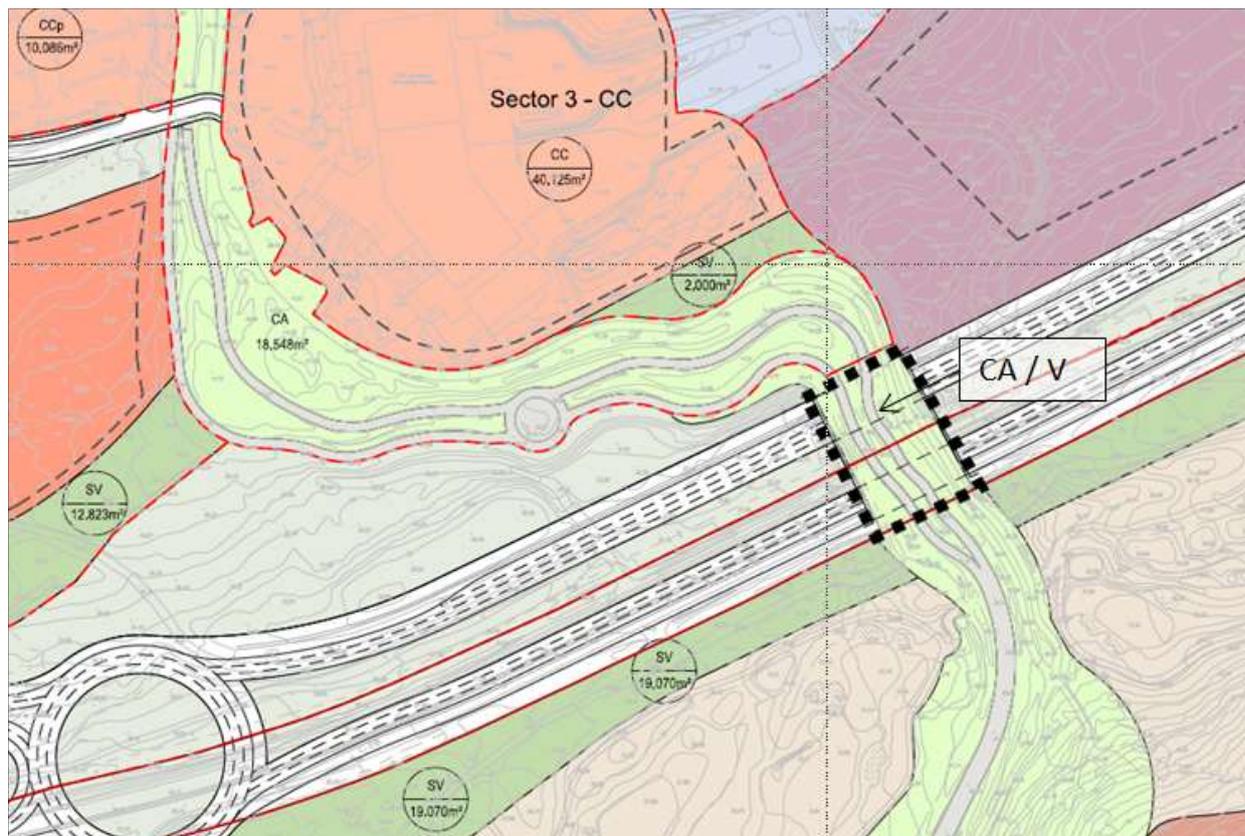
“Planta baja y cota de referencia: La planta baja es la planta situada en la cota más próxima a la rasante de la calle. La cota de referencia a partir de la cual se tiene que contar la altura máxima de la edificación, se emplaza a los cuatro puntos medios resultantes de dividir todo el frente de fachada de la calle en 4 partes iguales.”

Con el objeto de clarificar la interpretación de este precepto, el presente documento de la MPDU incorpora el plano o.04.2, donde se dibujan y se identifican las cuatro áreas de aplicación de las cotas de referencia, que se definen para el cómputo de la altura máxima de la edificación, de acuerdo con la regulación establecida en el artículo 154.

3.2.6 Doble calificación de sistema vial y corredor de actividades privadas

Con posterioridad a la aprobación del PDU se constató un error de calificación de suelo en una pequeña parte de la parcela del corredor de actividades de titularidad privada, identificada como parcela resultante número 29 del proyecto de reparcelación del plan parcial del subsector 2, en concreto la porción de terreno del corredor de actividades que atraviesa la actual C-31b, que por error el PDU calificó de corredor de actividades de titularidad privada omitiendo que esta misma porción de terreno atraviesa una parte de vialidad pública.

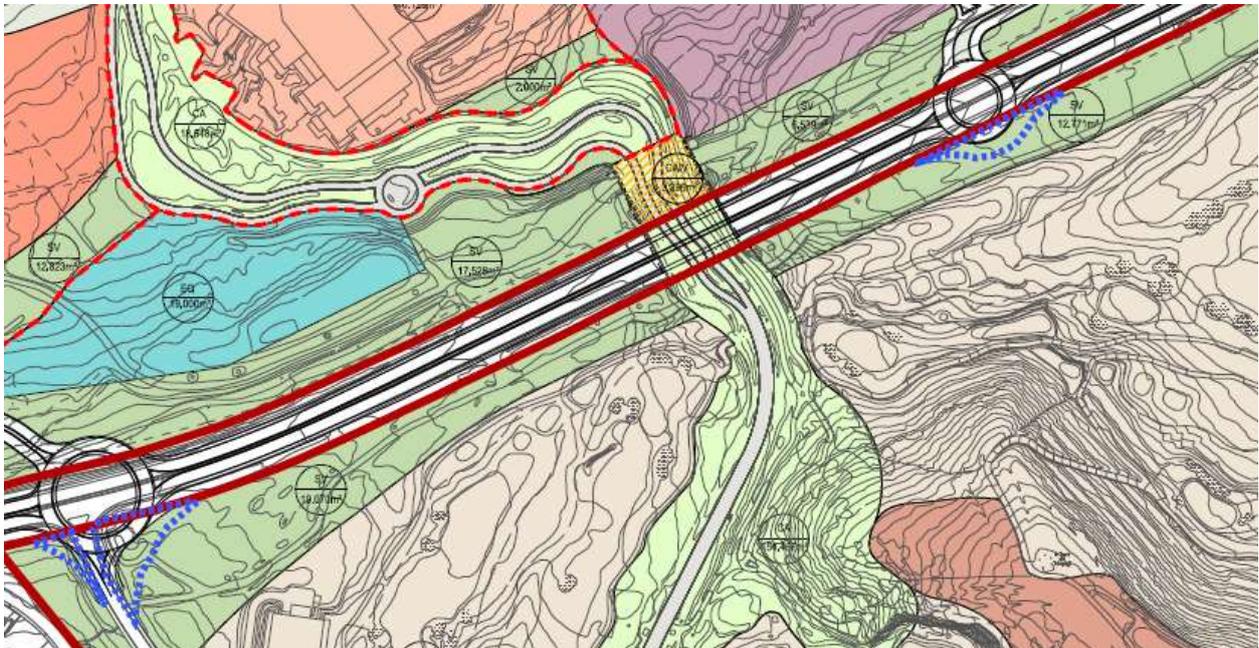
Es por este motivo que la modificación del PDU enmienda este error y determina una doble calificación urbanística de esta porción de terreno, en el sentido de que el suelo de esta porción de terreno –y que será la que formará parte del sector 1 CTI– sea calificado de vialidad pública y el suelo sea calificado de zona de corredor de actividades de titularidad privada, que permanecerá excluida de este sector 1 CTI a todos los efectos de gestión urbanística.



Zona con doble calificación de corredor de actividades y vialidad pública

3.2.7 Afectación de zonas verdes fuera del ámbito y compensación en el sector CTI

La previsión de las dos nuevas rotondas situadas sobre el eje de la C-31b frente al sector CTI, junto con los taludes necesarios para su ejecución, comporta la afectación de 1.984 m² de suelo calificado en el planeamiento vigentes como Sistema de espacios libres.



Se prevé que esta afectación sea compensada dentro del ámbito del sector CTI, en los suelos calificados de Sistema de espacios libres.

De acuerdo con la normativa vigente, el suelo destinado a Sistema de espacios libres tiene que ser el 10% de la superficie del sector, correspondiendo a 61.003 m² de suelo. La presente MPDU prevé una superficie de 89.815 m² de suelo destinado a Sistema de espacios libres en el sector CTI (14,72%), por lo cual se prevé que en la superficie destinada a Sistemas de espacios libres del CTI se compense la superficie afectada por la traza de la nueva vialidad de la C-31b destinada a Sistema de espacios libres en el planeamiento vigente.

3.2.8 Criterios ambientales en el sector 1 CTI

La presente MPDU incorpora el Documento ambiental estratégico, el Plan de compensación ambiental y el Documento de propuestas de permeabilización ecológica de la carretera C-31b y TV-3148, los cuales establecen una visión de los criterios ambientales, a seguir y tener en cuenta en la ejecución del sector 1 CTI. A continuación se hace una relación de su contenido.

Todas las medidas ambientales propuestas quedan supeditadas a la previa disponibilidad de suelo para su ejecución.

Documento ambiental estratégico (DAE)

El DAE evalúa los efectos sobre el medio ambiente de la MPDU de reordenación del ámbito del Centro Recreativo Turístico de Vila-seca y Salou, centrándose principalmente en aquellos efectos que difieren o que se ven alterados con respecto a lo que ya se evaluó ambientalmente para el caso del PDU que se pretende modificar.

Una vez realizada la diagnosis del ámbito de estudio, si bien en determinados aspectos se adopta un enfoque que va más allá de los límites estrictos de éste, en el que se localiza con el fin de determinar los valores ambientales del entorno y analizada la propuesta de ordenación y las repercusiones potenciales de ésta sobre su entorno, se considera que, con la adopción de las medidas de protección ambiental y paisajística que se incluyen en el presente DAE, la propuesta es compatible desde el punto de vista ambiental.

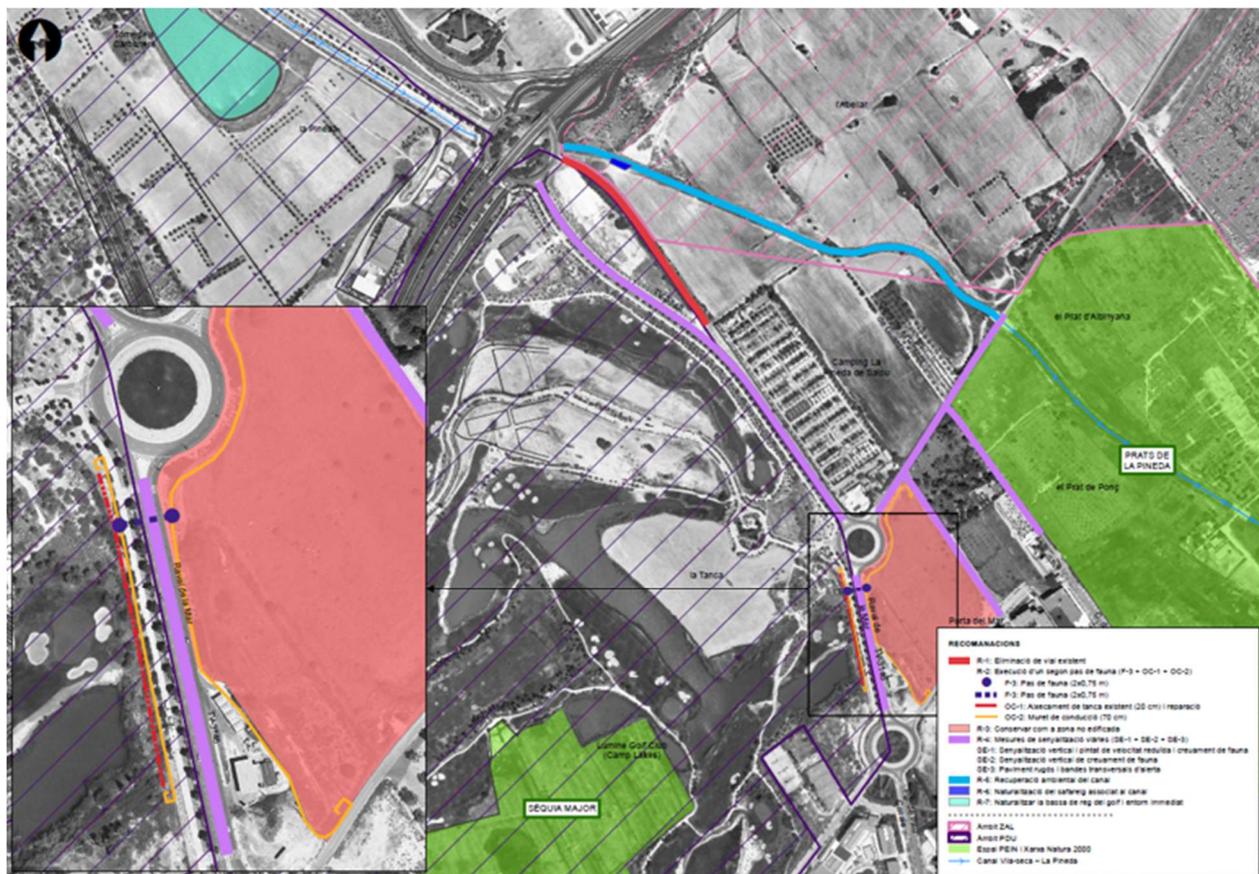
El DAE tramitado en fase de avance incorporó una serie de condicionantes ambientales que, junto con otros criterios, se han tenido en cuenta en el proceso de concreción de la propuesta. Se valora positivamente la incorporación de los criterios ambientales establecidos, principalmente a través de un importante ejercicio de ambientalización de la normativa urbanística, los cuales se concretarán a partir de los pertinentes proyectos de urbanización y/o planes especiales, según convenga.

Acto seguido se relacionan las conclusiones principales del DAE:

- Con la MPDU se excluye del sector 1 CTI la zona de carácter agrícola en la franja situada al oeste de la carretera TV-3148, **Mas de Pantaleoni - Torre Mas Carboners**, la cual se dota de una **nueva calificación urbanística en suelo no urbanizable (Clave A.PA - Agrícola de protección ambiental)**. Esta nueva clave urbanística para calificar estos terrenos es específica y se ha regulado normativamente con la finalidad que asegure el mantenimiento y la potenciación de los valores ambientales, ecológicos y paisajísticos de los terrenos de valor agrícola. Estos terrenos formaban parte, en el PDU de 2016, de las cesiones de espacios libres del sector CTI. Se considera que su clasificación como SNU, con una clave propia, permite incluso una mejor consecución de los objetivos ambientales establecidos. Aparte, se estima que la gestión agrícola en SNU es más adecuada y viable económicamente y, por lo tanto, puede resultar en un mejor tratamiento resultante de estos terrenos.
- Las cuestiones relativas a la conectividad ecológica se convierten en uno de los aspectos ambientalmente más relevantes (tanto en el marco del PDU en global, como por la propia casuística de la MPDU). Teniendo en cuenta que hay determinadas propuestas urbanísticas que potencialmente pueden incidir (solución constructiva para la autovía C-31b, ubicación definitiva y criterios para las cesiones de espacios libres en el sector 1-CTI...), se ha llevado a cabo un **estudio específico de permeabilidad** en que se determinan las actuaciones a realizar en estas infraestructuras, con el fin de garantizar unas condiciones adecuadas de conectividad ecológica a través suyo y en relación con los espacios del entorno, tanto en sentido norte-sur como este-oeste (conectividad longitudinal y transversal). Los proyectos de urbanización tendrán que desarrollar los criterios y las conclusiones de este estudio.
- Tal como establece la Declaración ambiental estratégica del PDU, se ha redactado un **Plan de compensación ambiental** que contempla y describe las medidas compensatorias relacionadas con los impactos residuales identificados en la evaluación ambiental del PDU. En concreto, este Plan de compensación se centra en el impacto indirecto sobre los espacios naturales protegidos y la conectividad faunística e hidrológica entre la Séquia Major y els Prats de la Pineda.
- La transformación del tramo de la C-31b en una vía de carácter urbano, y por lo tanto pacificada, supone una mejora de carácter ambiental desde la perspectiva que resultará un elemento que puede contribuir a la racionalización del uso del vehículo privado, no sólo en el caso de los viajes generados por la MPDU, sino también, y sobre todo, por otros desplazamientos con orígenes y/o destinos diferentes. En este aspecto, es decisiva la disponibilidad de alternativas de transporte más sostenible competitivas con respecto al tiempo de desplazamiento. Las alternativas de ordenación de la MPDU se han basado en el estudio de los accesos y la movilidad, con el fin de buscar una solución que resuelva los flujos de movilidad esperados y, por lo tanto, evitando niveles de saturación que se traduzcan en una intensificación de externalidades ambientales asociadas a la movilidad (emisiones atmosféricas y ruido, entre otros).
- Gran parte de los impactos ambientales que se identificaron en su momento para el PDU se mantienen inalterados a resultas de la MPDU. En este sentido, conviene reiterar la importancia de **asegurar la aplicación de las medidas de protección ambiental recogidas en el PDU**, las cuales se han revisado y ajustado a partir del análisis ambiental realizado en el DAE o el resto de estudios complementarios que se incluyen en la MPDU. En concreto, hay que destacar el trabajo hecho sobre la normativa urbanística, en la que se han integrado numerosas determinaciones ambientales de acuerdo con las medidas.

En resumen y desde el punto de vista ambiental, se considera que **la MPDU evaluada no presenta efectos significativos sobre el medio ambiente**, siempre y cuando **durante la concreción de la propuesta se tengan en cuenta los condicionantes ambientales** definidos en el presente DAE.

Plan de compensación ambiental



OTRAS RECOMENDACIONES

El Plan de compensación ambiental de la MPDU, cumplimiento al Informe ambiental estratégico de la MPDU del CRT (exp. OAA20210029), emitido por la Dirección general de Políticas Ambientales y Medio Natural del Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural de la Generalidad de Cataluña, donde se indica que:

- a) Hay que desarrollar el Plan de compensación ambiental con el contenido siguiente:
- Una solución de permeabilidad ecológica que garantice el mismo nivel de exigencia que el asumido por el PDU de 2016.
 - Una solución que resuelva la problemática de la inundabilidad y que se base en la restauración ambiental en torno al canal de desagüe (A-7) al nordeste del ámbito de la MPDU, y en el ámbito situado al norte de els Prats de la Pineda y al este de la carretera TV-3148.
 - Las medidas ambientales que procedan en relación con la valoración de los impactos residuales identificados por el PDU 2016.

En las diferentes aprobaciones y resoluciones ambientales, tanto del PDU del 2016, como de la MPDU del CRT, se hace referencia a las medidas de compensación ambiental que hay que desarrollar en el presente Plan, con el fin de compensar los impactos ambientales residuales que se producirán durante el desarrollo urbanístico del sector 1 CTI.

Las medidas compensatorias indicadas en el IAE de la MPDU del CRT, incluyen tanto algunos objetivos ambientales y medidas preventivas y correctoras ya incorporadas al PDU de 2016 y a la MPDU del CRT, como medidas compensatorias propiamente dichas. Todas ellas se describen en el Plan de compensación ambiental, debidamente clasificadas como correctoras o compensatorias, para más adelante detallar las actuaciones, localizarlas y cuantificarlas.

Medidas ambientales incorporadas al Plan Director Urbanístico

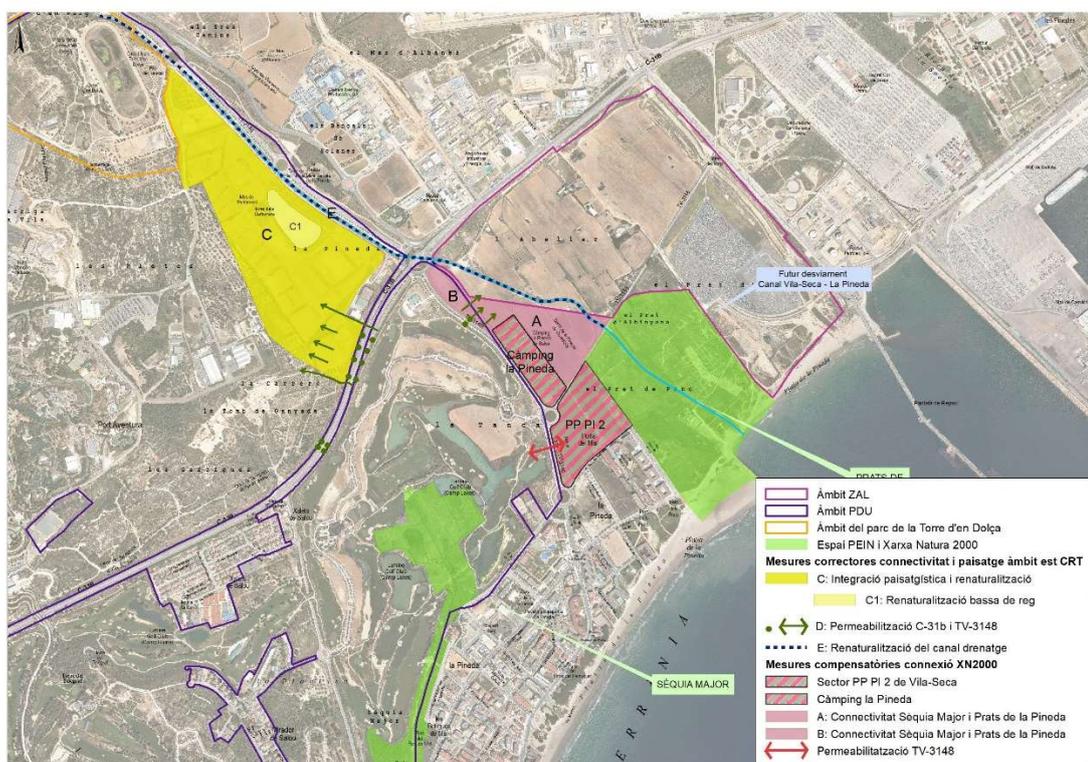
- Medidas de permeabilidad y conectividad ecológica.
- Medidas correctoras de inundabilidad.
- Medidas de integración paisajística.
- Medidas de compensación de emisiones de GEH.

Medidas compensatorias de los impactos residuales

Los impactos indirectos del Plan sobre los espacios naturales protegidos no se pueden corregir adecuadamente con las medidas correctoras que incorpora el PDU y su MPDU, y producen unos impactos residuales que hay que compensar. Las medidas compensatorias tienen como objetivo compensar el incremento de presión sobre los espacios protegidos y la mejora de la conectividad faunística e hidrológica entre la Séquia Major y els Prats de la Pineda, mediante:

- Incrementar la permeabilidad de la carretera TV-3148 mediante la creación de pasos de fauna.
- La restauración para usos ambientales y ecológicos de terrenos de SNU entre els Prats de la Pineda y la rotonda de la autovía C-31b y la propuesta de calificación adecuada de estos suelos para la función que tienen.
- La consideración de los Suelos urbanizables del sector PP PI 2 de Vila-seca y del càmping de la Pineda, como zonas de elevado interés para la conectividad de la red Natura 2000, tal como indican los diferentes Planes aprobados en la zona y el propio PTPCT (Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona). Son espacios donde no se proponen actuaciones, pero sí recomendaciones que permitan mantener y mejorar su papel en la conectividad del espacio.

Así, el plan de manera gráfica localiza las diferentes medidas correctoras y compensatorias derivadas del desarrollo urbanístico del sector 1 CTI en el territorio.



Área de medidas compensatorias de conexión de la XN-2000

En esta área se diferencian dos subzonas:

Zona B Espacio situado entre el ramal abandonado de la TV-3148 y la TV-3148. Espacio yermo. Posible presencia de servicios (tubos de desagüe golf norte, etc.)

Se propone. Demoliciones y eliminación del pavimento, Descompactación y mejora de suelos, Plantación de zonas de siembra, Comunidades arbustivas y comunidades forestales para apantallamiento.

Zona A Limitando al este con la zona verde de la ZAL en el canal de drenaje y el ramal abandonado de la TV-3148 y la TV-3148, y al oeste con el camping de la Pineda. Antiguos cultivos con herbazales.

Se propone. Potenciar un paisaje abierto con herbazales y arbustos, con zonas forestales en torno al camping.

Incremento de la permeabilidad de la carretera TV-3148 en la zona señalada con la flecha roja en el plano, para mejorar la conectividad de la Red Natura 2000.

Se propone la creación de un paso de fauna que, además, pueda permitir una conexión hidráulica si en el futuro fuera necesario.

Las actuaciones en la zona A, junto con propuestas concretas en la parte sur de la carretera TV-3148 de conectividad, se realizarían a partir de un plan especial urbanístico, un plan especial de protección del medio natural y del paisaje o de uno/s proyecto/s que promoverá el Departamento de la Vicepresidencia y de Políticas Digitales y Territorio, con la colaboración con los agentes implicados en el ámbito que acabarán de concretar estas actuaciones en función de las necesidades ambientales y la posibilidad de obtención de la correspondiente disponibilidad de suelo, según lo que se indica en la Declaración ambiental estratégica del PDU 2016, apartado 6.4:

“Las actuaciones de restauración ambiental y ordenación del ámbito de els Prats de la Pineda que se llevarán a cabo a través de un plan especial urbanístico, un plan especial de protección del medio natural y del paisaje o de uno/s proyecto/s que promoverá el Departamento de Territorio y Sostenibilidad, con la colaboración con los agentes implicados en el ámbito.”

Zona rayada. Zonas de interés para la conectividad local, entre espacios naturales de interés ocupados por el camping la Pineda y el sector de suelo urbanizable PP PI 2 de Vila-seca. Se reconoce el valor de conectividad ecológica, a pesar de no plantearse medidas ambientales compensatorias en estas zonas privadas fuera del ámbito del CRT, acondicionadas por su situación urbanística y usos actuales. En todo caso, se tendrán en cuenta las medidas ambientales que otros planeamientos de rango superior indiquen sobre estas zonas.

Área de medidas correctoras de conectividad y paisaje, ámbito CRT

En esta área se diferencian 3 subzonas:

Zona C, de integración paisajística y renaturalización. Actual Suelo No Urbanizable de la MPDU.

En esta zona se realizan medidas ambientales de conectividad ecológica, paisaje y control de la inundabilidad (balsas de laminación).

El PDU, a partir de los diferentes Documentos y modificaciones, propone las siguientes actuaciones, como medidas correctoras y preventivas:

Sector forestal:

- Potenciar el entorno forestal, conjuntamente con entornos de estructura de espacio abierto.

Sector agrícola:

- Actuaciones destinadas al mantenimiento y conservación del espacio agrícola.

- Algunas parcelas de transición. Dejar que evolucionen hacia estado ecológicos naturales.

Sector de transición:

- Espacio abierto con agrupaciones arboladas puntualmente densas.
- Las actuaciones tienen que mantener los olivos existentes en este entorno.

Sector balsa central:

- Creación de una orla con vegetación caducifolia de ribera y espacios abiertos propios de prados con comunidades arbustivas.

Zona al Sur:

- Implantación de balsas de laminación de aguas pluviales de avenidas y posibles sistemas de depuración por filtro verde de aguas grises.

Zona D: Medidas de conectividad faunística. Actuaciones de pasos de fauna en la autovía C-31b y carretera TV-3148 que están contempladas en el documento Propuestas de permeabilización ecológica de la carretera C-31b y TV-3148 en torno al nuevo suelo no urbanizable del sector 1 CTI de la MPDU CRT de Vila-Seca y Salou (EGAM, SL).

Zona E: Canal de drenaje A-7. Actualmente sólo drena el agua de escorrentía y drenaje de la A-7.

Puede tener un cierto papel en la conectividad ecológica de los terrenos de els Prats con el sector C, además de una función de drenaje de las aguas de las balsas de laminación y una función paisajística.

Propuesta de actuaciones: demoliciones y eliminación de estructuras de hormigón, ampliación del canal con construcción de terrazas, más actuaciones de restauración ambiental y paisajística con plantación de herbáceas y comunidades arbustivas (maquia mediterránea, etc.).

Criterios de permeabilidad de la fauna

El PDU aprobado definitivamente en 2016 proponía un conjunto de medidas que permitían la permeabilización de la carretera C-31b, facilitando la conectividad ecológica entre los espacios Red Natura 2000 y PEIN de la Séquia Major y els Prats de la Pineda, y el ámbito del PDU situado al norte de la C-31b.

Como consecuencia de la sentencia judicial de la Sección 3.^a de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 29 de septiembre de 2020, por la cual se declara la nulidad de pleno derecho de la ordenación del sector 1 CTI, y a raíz de la modificación del PDU que la sentencia comporta, algunas de las medidas de conectividad recogidas en el plan de 2016 quedan inhabilitadas.

En paralelo a la redacción de la presente MPDU, se ha realizado un estudio específico que proponga medidas que ayuden a permeabilizar tanto la carretera C-31b como la TV-3148 en los entornos inmediatos del PDU.

El objetivo del documento de Propuestas de permeabilización ecológica de la carretera C-31b y TV-3148 es definir y detallar medidas concretas a ejecutar en torno a los dos viales que ayuden a disminuir el efecto barrera de estas infraestructuras y favorecer la conectividad de los espacios afectados, para el estudio de estas medidas.

A continuación se listan las actuaciones para la permeabilización de los viales objeto de estudio:

Actuació	Tractaments	on s'aplica
1	F-1: Pas de fauna (2x1 m)	C31-B (3 punts)
2	F-2: Pas de fauna (1x1 m)	Camí manteniment golf (2 punts)
3	F-3: Pas de fauna (2x0,75 m)	TV-3148 (1 punt)
4	OC-1: Aixecament de tanca existent (20 cm) i reparació tanca	Golf i SNU CTI
5	OC-2: Muret de conducció (70 cm)	Entorn dels passos de fauna
6	OC-3: Reixat transversal	Camins i cunetes
7	OC-4: Neteja OD existent	C31-B
8	SE-1 Senyalització vertical i pintat de velocitat reduïda i creuament de fauna	C31-B i TV-3148
9	SE-2: Senyalització vertical de creuament de fauna	C31-B i TV-3148
10	SE-3 Estesa de capa superficial de paviment rugós i bandes transversals d'alerta	C31-B i TV-3148
11	G-1: Esbrossades i segues	Entorns passos fauna
12	T-1: Restauració morfològica i revegetació	Entorns passos fauna

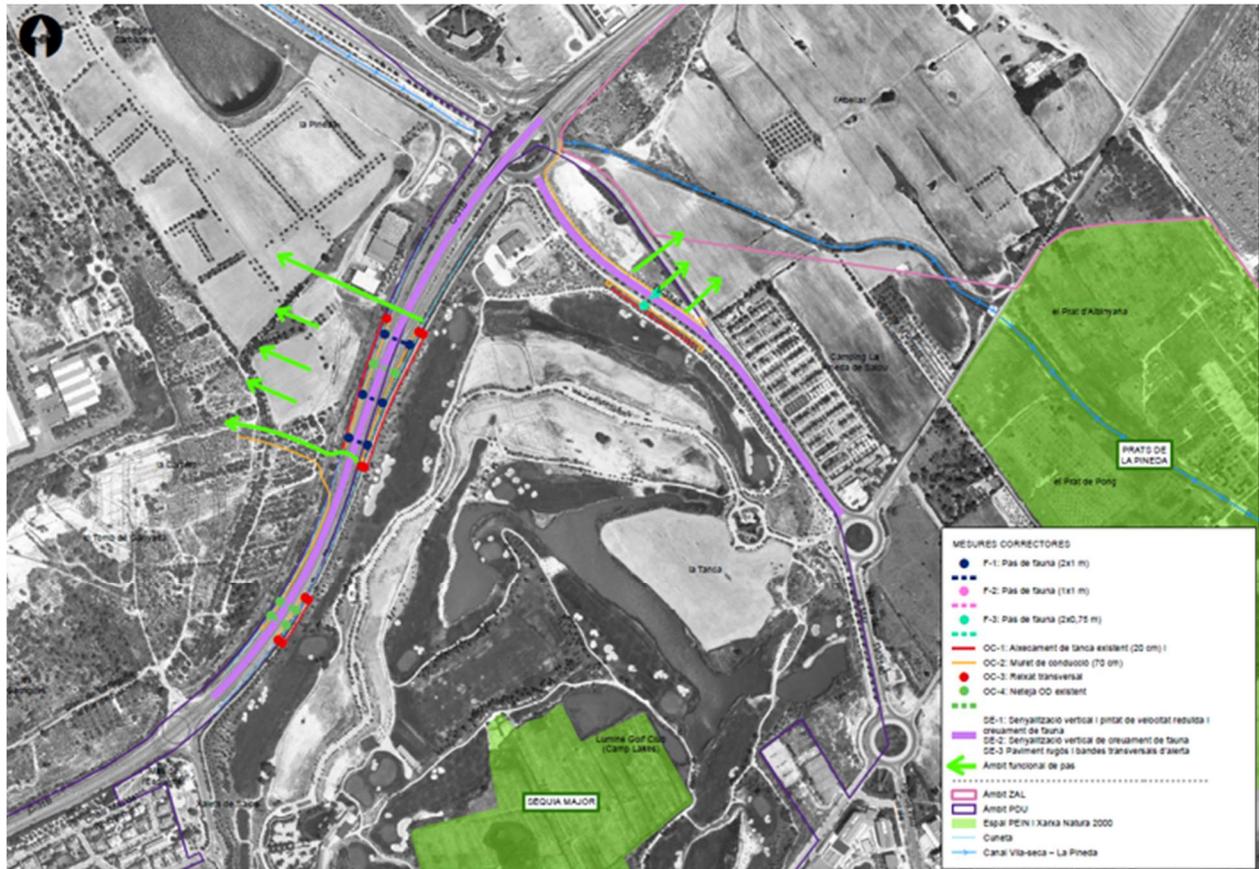
Además, se incorpora una serie de recomendaciones más allá del ámbito estricto, solicitado por el Instituto Catalán del Suelo con el fin de reforzar la conectividad general asociada a la zona y, por lo tanto, asegurar una mayor funcionalidad y efectividad de las medidas de permeabilidad propuestas en este documento:

Recomanacions	on s'aplica
R-1: Eliminació de vial existent	Vial paral·lel C31-B
R-2: Execució d'un segon pas de fauna a TV-3148	TV-3148
R-3: Conservar com a zones no edificades part de les parcel·les del PP PI-2	PP PI-2
R-4: Mesures de senyalització viàries	TV-3148, TV-3146, C/Joaquim Serra i Prat de Ponç
R-5: Recuperació ambiental del canal (sector sud)	Canal Vila-seca - La Pineda
R-6: Naturalització del safareig associat al canal	Canal Vila-seca - La Pineda
R-7: Naturalitzar la bassa de reg del golf i entorn immediat	SNU CTI
R-8: Naturalitzar les basses del golf i afavorir la seva connexió	Golf
R-9: Plantacions al llarg del PDU amb espècies autòctones i pròpies de la zona	PDU

En función de las diferentes casuísticas se plantean tres opciones. La opción escogida estará determinada en el proyecto de urbanización del sector 1 CTI:

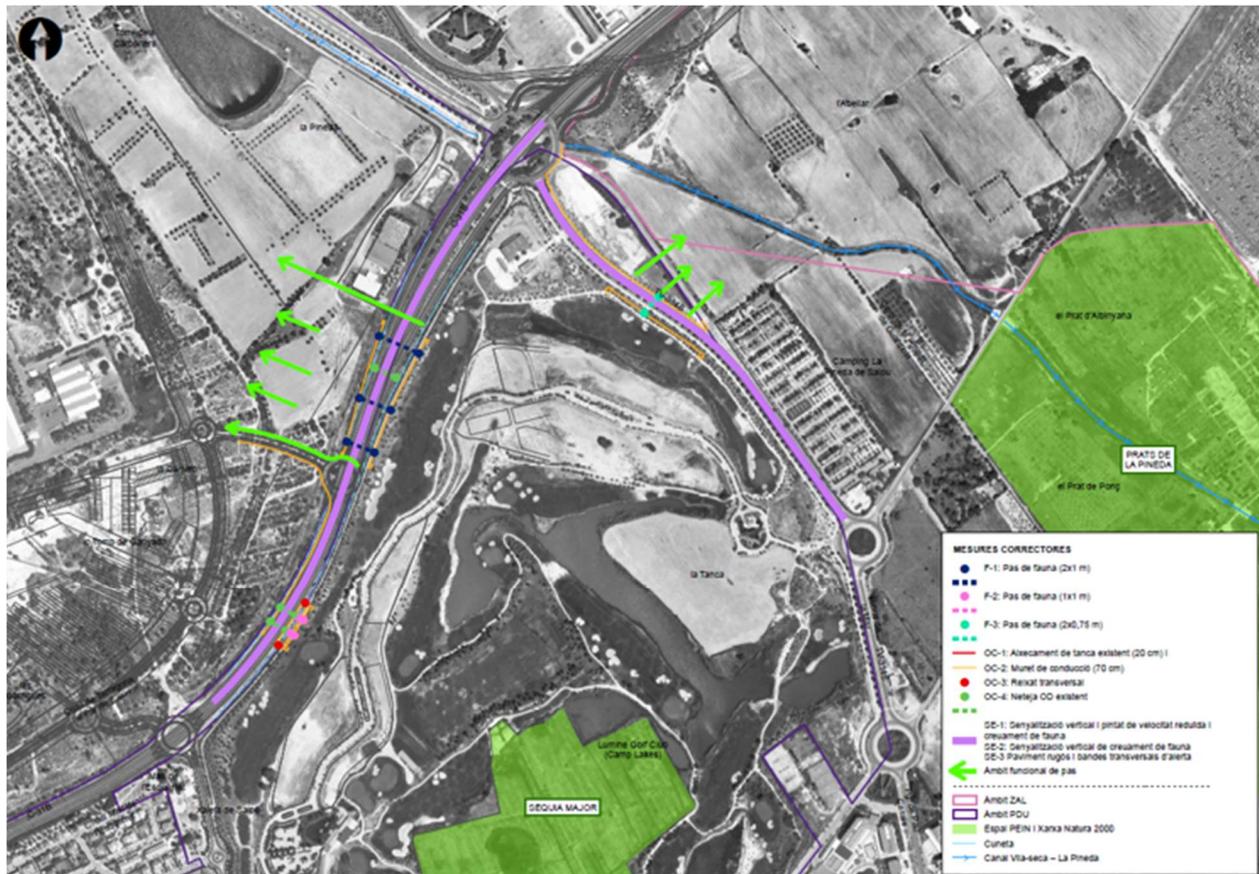
- **OPCIÓN A.** Se proponen tres pasos de fauna sin entrar en terrenos donde se ubica el actual golf ni en terrenos incluidos en el ámbito del sector 1 CTI, situados a pie de terraplén. Para hacer efectivos los pasos de fauna se necesitará que los cierres perimetrales existentes en torno al golf y al sector 1 CTI se levanten unos 20 cm y se contemple la instalación de verjas transversales y los muretes de conducción.

Esta opción se completa con la adaptación como paso de fauna de las obras de drenaje existentes, medidas de señalización vial, medidas de gestión de la vegetación en torno a los pasos y actuaciones de restauración morfológica y revegetación.



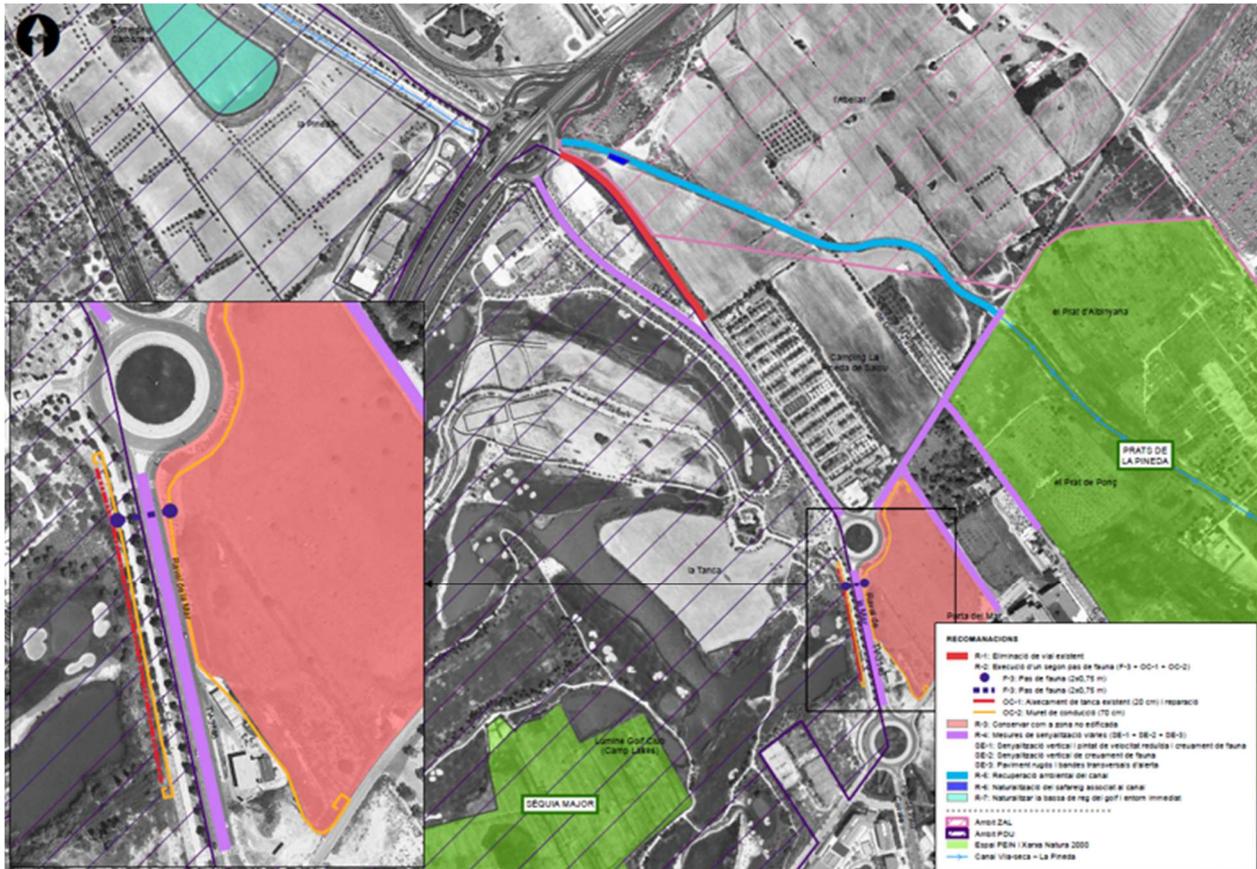
MEDIDAS CORRECTORAS OPCIÓN A

- **OPCIÓN B.** Los pasos de fauna previstos entran dentro de las instalaciones del golf y del sector 1 CTI, no siendo necesario el levantamiento de las vallas existentes y situando los pasos a una cota inferior que la opción anterior. También se prevén muretes de conducción que faciliten la entrada de la fauna. Esta opción se completa con la adaptación como paso de fauna de las obras de drenaje existentes, así como su alargamiento mediante dos nuevos cajones por debajo del camino de servicio del golf, instalación de verjas y muretes de conducción. También prevé medidas de señalización vial, medidas de gestión de la vegetación en torno a los pasos y actuaciones de restauración morfológica y revegetación.



MEDIDAS CORRECTORAS OPCIÓN B

- **OPCIÓN C.** Se trata de una opción específica para los pasos previstos en torno a la C31-b, en caso de que no fuera viable desarrollar la opción A o la B. Esta opción se vuelve idéntica a la opción A, pero con una diferencia en la zona del golf. Los pasos previstos se sitúan a pie de terraplén de la carretera C-31b, pero una vez en la cuneta de la C-31b, por el lado del golf, se contempla la instalación de 3 pasos de fauna más por debajo del camino de servicio del golf, en vez de levantar la valla 20 cm. Para asegurar la efectividad de los pasos se necesitarán muretes de conducción que faciliten la entrada de la fauna al paso y verjas transversales.



OTRAS RECOMENDACIONES

3.2.9 Estudio de impacto e integración paisajística

Los Estudios de impacto e integración paisajística son instrumentos previstos por la legislación paisajística y urbanística de Cataluña que tienen como objetivo promover una buena inserción de las actividades en el paisaje, con la idea de que es posible frenar la pérdida de calidad y diversidad paisajística derivada del proceso urbanizador imperante en los últimos tiempos, buscando estrategias para hacer compatibles los cambios que inducen las actividades antrópicas con el mantenimiento de los valores paisajísticos preexistentes.

Antecedentes

El Decreto 343/2006, de 19 de septiembre, por el cual se desarrolla la Ley 8/2005, de 8 de junio, de protección, gestión y ordenación del paisaje, y se regulan los estudios e informes de impacto e integración paisajística, en su artículo 20, determina la obligatoriedad de redacción de los Estudios de impacto e integración paisajística (EIIP), estableciendo una serie de supuestos en que estos estudios son preceptivos.

En el caso de la modificación del PDU, la obligatoriedad viene marcada por las prescripciones que fijan el planeamiento territorial y urbanístico:

- El Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona establece que se necesita EIIP para solicitar licencia en infraestructuras e instalaciones que hayan que tener una presencia visual significativa

en el territorio y en edificaciones situadas en la franja perimetral de los núcleos urbanos que hayan que tener una presencia importante en la imagen exterior de éstos (artículo 6.4).

- El Plan Director Urbanístico de reordenación del ámbito del Centro Recreativo y Turístico de Vila-seca y Salou (PDU que es objeto de modificación) requiere la redacción de un EIIIP asociado al Plan de Mejora Urbana previsto para el desarrollo de la zona CTI (artículo 152.3 c).

El Estudio de impacto e integración paisajística de la MPDU

El EIIIP se basa en las orientaciones que proporciona la Guía de estudios de impacto e integración paisajística elaborada por el entonces Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña.

En este sentido, el EIIIP sigue una secuencia consistente en un proceso de aproximación lógica. Se parte de una caracterización del lugar y del paisaje donde se inserta la propuesta, tanto a escala territorial como a una escala más local, haciendo énfasis en el análisis de la capacidad de carga paisajística del lugar (DÓNDE); se continúa con una reseña de la propuesta o actuación evaluada (QUE); y por último se trabaja en la manera de integrar la propuesta en el lugar, con la exposición de las estrategias, criterios y medidas de integración paisajística adoptados (CÓMO).

La capacidad de carga (entendida como la capacidad de una zona para acoger nuevos usos o actividades sin que se altere o se deteriore significativamente su carácter) se define a partir del estudio de la calidad del paisaje o la relevancia de sus valores, junto con el estudio de su fragilidad. En el ámbito de la MPDU se distinguen dos situaciones diferenciadas en cuanto a la capacidad de carga paisajística:

- El conjunto que conforman los sectores 1 CTI, 2 Nord y 3 CC presentan una capacidad de carga media, es decir, se asume que puede admitir transformaciones considerables. Esta capacidad de carga responde, principalmente, al hecho de tratarse de un ámbito intersticial entre zonas altamente antropizadas y en que no se han detectado valores paisajísticos especialmente significativos.
- El ámbito que se excluye del sector CTI, por el contrario, presenta una capacidad de carga baja y, por lo tanto, puede admitir transformaciones de reducida entidad. En este caso, se trata de una pieza que, por el contexto territorial donde se encaja, presenta una sensibilidad o interés paisajístico destacable y, al mismo tiempo, sometido a amenazas que pueden comprometer la preservación de su calidad paisajística.

Del análisis sistemático de las transformaciones que supondrá la MPDU desde una óptica paisajística, se concluye que los principales impactos paisajísticos sobre los que hay que prestar especial atención son: la consolidación de la artificialización e hiperdiseño de esta zona del campo tarraconense, el impacto visual de los nuevos volúmenes edificados y la transformación de paisajes naturalizados y con valor ambiental.

Partiendo de estas premisas de diagnóstico paisajística, el EIIIP concluye que la integración paisajística de la propuesta de la MPDU tiene que responder a una combinación de estrategias diferenciadas en función del elemento que se pretende insertar. Teniendo en cuenta que cada una de las estrategias se materializa con la adopción de medidas paisajísticas concretas, el objetivo de este enfoque diferenciado es poder adaptar los requerimientos o condicionantes a la naturaleza e idiosincrasia de las diferentes transformaciones que se prevén en el ámbito. En concreto, se propone una combinación de la singularización, para los elementos que conforman una componente principal o icónica de la propuesta, con la naturalización, la contextualización y la ocultación en el resto de componentes de la propuesta, todo con el hito de facilitar una inserción lo más armónica posible de cada uno de los nuevos componentes de la propuesta en el paisaje.

- Para los edificios de ocio se aplican principalmente criterios de **singularización**, pues se opta por crear un icono único en el territorio, en un espacio excepcional rodeado de otros hitos visuales, optando por un diseño único en el acabado de algunas de estas construcciones, cuya singularidad les confiere identidad paisajística propia.
- Para el resto de elementos se opta por la **naturalización**, es decir, maximizar la recuperación de la imagen de naturalidad del lugar. Pero también se aplican criterios de **contextualización**, mediante el establecimiento de continuidades entre los elementos preexistentes y los nuevos, así como acciones de **ocultación** a través de la interposición de elementos (pantallas vegetales, motas, estructuras...) entre el observador y los elementos que se quieren ocultar. Así pues, se

pretende incorporar la repetición de patrones paisajísticos (cromáticos, materiales, formales...) de manera que la percepción de los nuevos elementos resulte poco evidente y se perciba como una continuidad de las preexistencias.

Se concluye que, con la adopción de las medidas propuestas en el EIIIP, se atenúa el impacto paisajístico de las transformaciones que supone la propuesta de MPDU.

Hay que poner de manifiesto la transformación paisajística profunda de parte del sector CTI para acoger unos nuevos usos recreativos y turísticos, y la urbanización y edificación intensivas de una extensión notable de terreno.

El enfoque adoptado persigue la singularización y la visibilidad del nuevo complejo edificatorio, y el paisaje resultante en esta parte del sector será limpiamente diferente del actual. No obstante, hay criterios paisajísticos dirigidos a obtener una integración paisajística determinada, entendida siempre desde esta singularidad.

Asimismo, cabe decir que se presta especial atención a la regulación de las zonas de mayor interés ambiental, ecológico y paisajístico, que corresponden a los terrenos que se excluyen de la pieza del CTI (zona Agrícola de Protección Ambiental (clave A.PA)). Así pues, la propuesta urbanística en esta zona se enfoca a la mejora de la calidad ambiental y paisajística de los ecosistemas actuales, lo cual supone una transformación paisajística menor y una aproximación más tradicional y contenida en relación con la situación actual (PDU 2016).

3.2.10 Estudio hidrológico y de inundabilidad

Todas las medidas de inundabilidad quedan supeditadas a la previa disponibilidad del suelo para su ejecución.

A petición de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo (DGOTU) y bajo la dirección del Instituto Catalán del Suelo, el ICGC ha actualizado el estudio de inundabilidad en el ámbito del Plan Director Urbanístico (PDU) de reordenación del ámbito del Centro Recreativo y Turístico (CRT) de Vila-seca y Salou que incorpora novedades respecto de la aprobación del año 2016.

Antecedentes

En enero de 2015, el Departamento de Territorio y Sostenibilidad envió una petición de informe a la Demarcación Territorial de Tarragona de la Agencia Catalana del Agua (ACA), en referencia al Plan Director Urbanístico de reordenación del ámbito del Centro Recreativo y Turístico de Vila-seca y Salou.

Con fecha de 12 de marzo de 2015, la ACA emitió un informe en el que indicaba que, aunque no hubiera ninguna cuenca con un cauce asociado al dominio público hidráulico dentro del ámbito objeto del Plan Director Urbanístico, se estimaba necesario la realización de un estudio de inundabilidad del canal artificial y de la cuenca del camino del Mas d'en Cuca y de la cuenca situada al oeste del PDU, que definiera la llanura de inundación por las avenidas para los periodos de retorno de 10, 100 y 500 años.

Según criterios expuestos por la ACA-Tarragona (AP-0042/2016), la ordenación tenía que dar cumplimiento a los siguientes condicionantes:

- i) que las nuevas edificaciones se encontraran fuera la zona de flujo preferente.
- ii) que no se registrara peligrosidad grave a terceros para el periodo de retorno de 100 años en los ámbitos del suelo clasificado como urbano (Port Aventura - Golf Sud).

El estudio de inundabilidad del año 2016 concluyó que no era necesario implementar medidas de corrección ni de protección por avenidas en la cuenca del camino del Mas d'en Cuca (cuenca Oeste) ya que no se generaban afectaciones significativas dentro del ámbito del PDU. Por el contrario, indicaba que había que adoptar medidas de corrección para la cuenca situada al este del PDU-CRT (cuenca Este), coincidente con el Sector 1 CTI.

Esta cuenca, emplazada dentro del término de Vila-seca y Salou, se inicia en el camino del Mas d'en Cuca, y como punto bajo de la cuenca de recepción se toma el final del tramo artificial, al margen del sector 1 CTI, con una superficie drenante de 9,5 km².

Objetivos

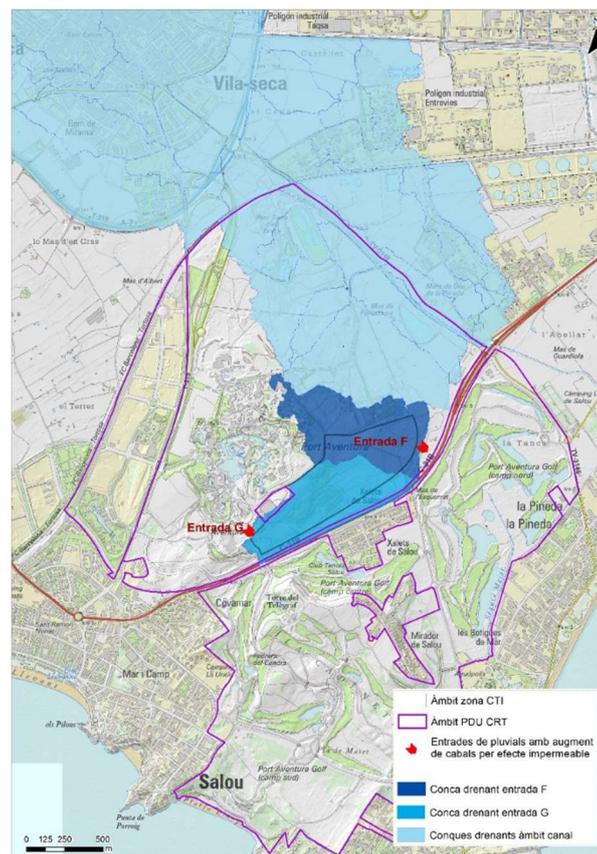
Por lo tanto, la finalidad de este estudio es adecuar la nueva propuesta de reordenación urbanística a las zonas inundables de los mencionados cursos y los criterios de sostenibilidad. Los requerimientos que se tienen en cuenta en la ordenación del CRT son los siguientes:

1. Adecuación de los nuevos sectores a desarrollar a las directrices que marcó la ACA.
2. Mitigar la inundabilidad en el ámbito de los nuevos sectores a desarrollar (sector 1 CTI) y en los ámbitos del suelo clasificado como urbano (Port Aventura - Golf Sud), mediante elementos de corrección y/o modificaciones puntuales del terreno.
3. Minimizar las afectaciones a terceros mediante la implementación de las medidas de regulación y/o mitigación.
4. Mantener el funcionamiento existente, o regularlo con una gestión adecuada y aceptable, con el fin de no modificar el balance hídrico del PEIN de la Séquia Major.

En el Anexo situado al final de este documento de Estudio de Inundabilidad se puede observar cómo se han realizado dos modelos para la cuenca definida anteriormente. El modelo Base en lo referente al territorio antes del desarrollo del sector CTI y el modelo MCP3 con las modificaciones, recomendaciones y medidas adoptadas a fin de que el desarrollo del CTI garantice todos los objetivos descritos.

Modificaciones

A continuación se enumeran las modificaciones previstas en la implementación de los nuevos desarrollos urbanísticos del sector 1 CTI con afectación en los modelos de inundabilidad:



Cuencas del ámbito sector 1 CTI (Fuente: Estudio de inundabilidad)

Modificación 1: Impermeabilización parcela CTI y concentración de pluviales; en el modelo MCP3 se incrementan las aportaciones de escorrentía superficial provenientes de las 2 cuencas del CTI (cuencas F y G) por efecto de una impermeabilización del terreno. Casi la totalidad de las 38 Ha de la parcela del CTI se considera, de forma conservadora, como impermeable. En el caso de la aportación F, teniendo en cuenta que su entrada se verá modificada con el desarrollo del ámbito de la parcela, se ha emplazado bajo la parcela del CTI.

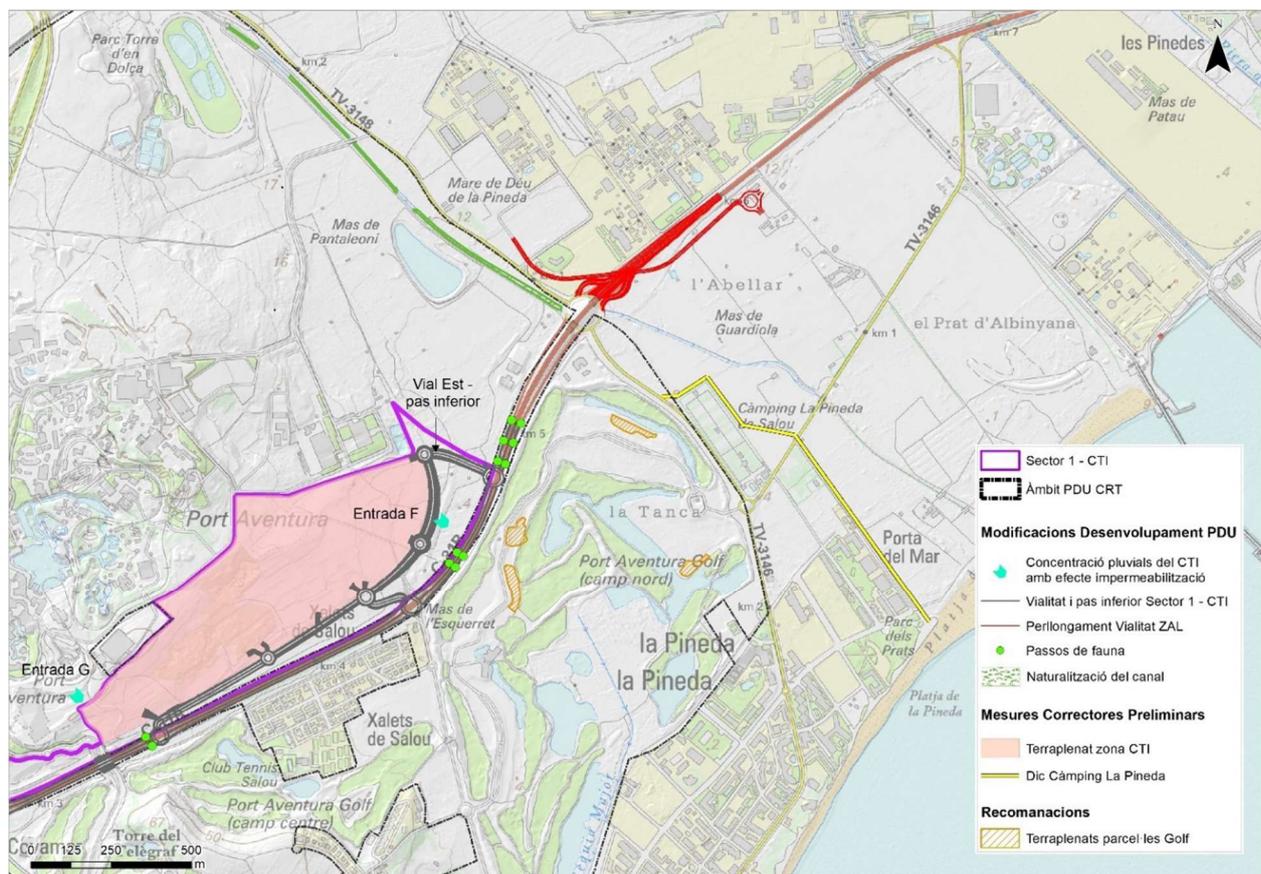
Modificaci3n 2: Vialidad CTI; incorporaci3n de la nueva vialidad que enlaza la zona del CTI con la C-31b. En el vial este se incorpora un paso inferior de dimensiones 30x3 m adosado a la rotonda Norte. El paso inferior destinado parcialmente a vía verde no presenta afectaciones para ninguno de los periodos de retorno ya que se sitúa más elevado que la lámina de inundaci3n.

Modificaci3n 3: Prolongaci3n Vialidad ZAL; en el margen este del ámbito del PDU, se prevé la implantaci3n del Centro Logístico ZAL-Port de Tarragona, el cual se extiende entre los términos de la Canonja y Tarragona. En base al proyecto de desarrollo de la ZAL, se incorpora un tramo de un nuevo vial, proveniente del ámbito de la Canonja y que enlaza con la rotonda de la C-31b, y un paso inferior que cruza esta carretera por debajo.

Modificaci3n 4: Naturalizaci3n del canal de la A-7 hasta la C-31b; actualmente el canal, entre la línea de ferrocarril y la C-31b, presenta diferentes tramos todos ellos conectados entre sí por diferentes pasos soterrados y con una secci3n de hormig3n. En el modelo Base, estos tramos se incorporan con un coeficiente de rugosidad de 0,02 (hormig3n) mientras que el modelo MCP3 contempla la naturalizaci3n de la canalizaci3n cambiando los tramos de hormig3n por escollera con coeficiente de rugosidad de 0,035 (escollera). Se ha comprobado que esta modificaci3n no implicará un aumento significativo de los calados a lo largo del canal y se considera poco relevante en el modelo.

Modificaci3n 5: Pasos de fauna; el modelo MCP3 incorpora 6 pasos inferiores para fauna en la C-31b. Los cinco pasos de fauna de la mitad este de la C-31b corresponden a pasos de secci3n rectangular de 2000x1250 mm, y el paso del extremo oeste tiene una secci3n circular de 500 mm de diámetro.

Aparte de estas modificaciones, la MPDU prevé la ejecuci3n de una serie de balsas de laminaci3n al este y al sur de la zona del CTI, con el objetivo de retener parcialmente la escorrentía superficial y laminar los caudales punta de la red de drenaje. Dado que estas actuaciones se dimensionan para periodos de retorno pequeños y no tienen relevancia para los caudales de avenida de 100 y 500 años de periodo de retorno, a efectos de simplificar el modelo digital del terreno no se han incorporado a la simulaci3n, quedando en todo caso los resultados aquí presentados del lado de la seguridad.



Modificaciones del modelo MCP3 (Fuente: Estudio de inundabilidad)

Medidas y recomendaciones

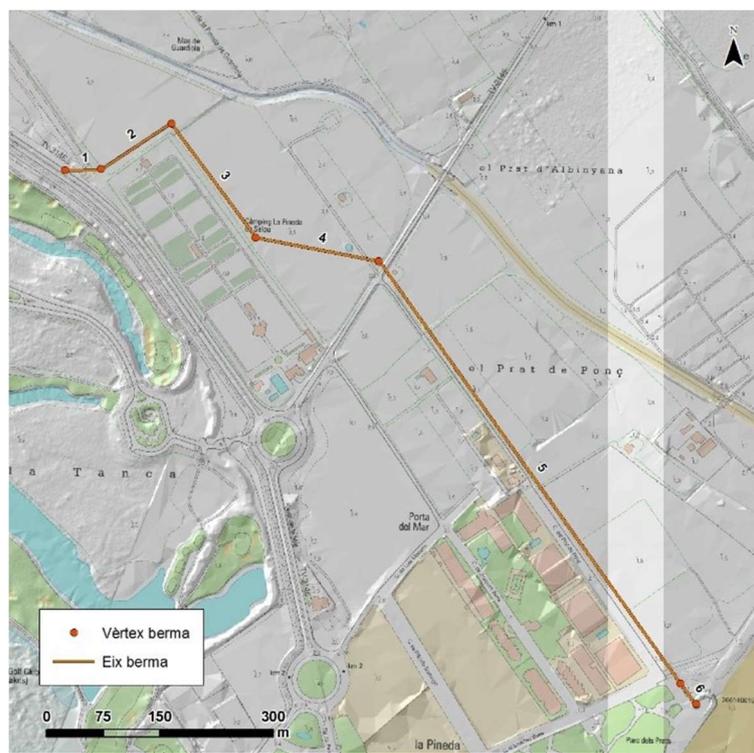
Seguidamente se presentan las medidas necesarias consideradas para el cumplimiento de los condicionantes y los requerimientos descritos al inicio de este apartado:

Medida 1: Terraplenado de la zona CTI; el modelo MCP3 contempla la elevación del extremo este de la zona del CTI que según el modelo de base es inundable. Esta medida palía la grave peligrosidad que se produce en el extremo oriental de la zona del CTI como resultado del calado. Por este motivo se propone elevar las cotas de terreno en la zona afectada.

Medida 2: Dique de contención del camping la Pineda; en el modelo MCP3, aguas abajo de la rotonda que enlaza la C31-b con la TV-3146 (carretera de la Costa), se incorpora un dique de protección aproximadamente paralelo al camping la Pineda de Salou y a las edificaciones del ámbito de la Pineda -parque de els Prats, próximas a la playa. Esta elevación del terreno se incorpora al modelo hidráulico con una anchura de unos 2 m y una longitud de unos 1230 m, partiendo de la cota de la carretera TV-3148 a unos 5,9 m, con recrecimientos de entre 0,5 y 1,5 m aproximadamente a lo largo de su trazado, con el fin de mitigar las afectaciones por inundabilidad.

El tramo norte del dique hasta la TV-3146 se ejecutará en el marco de las actuaciones del CRT (puntos 1-4 de la figura), mientras que desde la TV-3146 hasta el mar, corresponderá a la ZAL del Puerto de Tarragona (puntos 5-6 de la figura).

El modelo hidráulico incorpora este dique de protección a efectos de evaluar su funcionalidad con respecto a la protección frente al riesgo de avenidas, aunque su definición final podrá variar para tener presentes otros condicionantes ambientales, como asegurar la conexión de los espacios naturales de la Red Natura 2000. En cualquier caso, los documentos que recojan estas posibles modificaciones en la geometría de los diques de contención tendrán que justificar que se compatibilizan los requisitos de protección frente a avenidas y los criterios de tipo ambiental.



Medida 2: Dique de protección (Fuente: Estudio de inundabilidad)

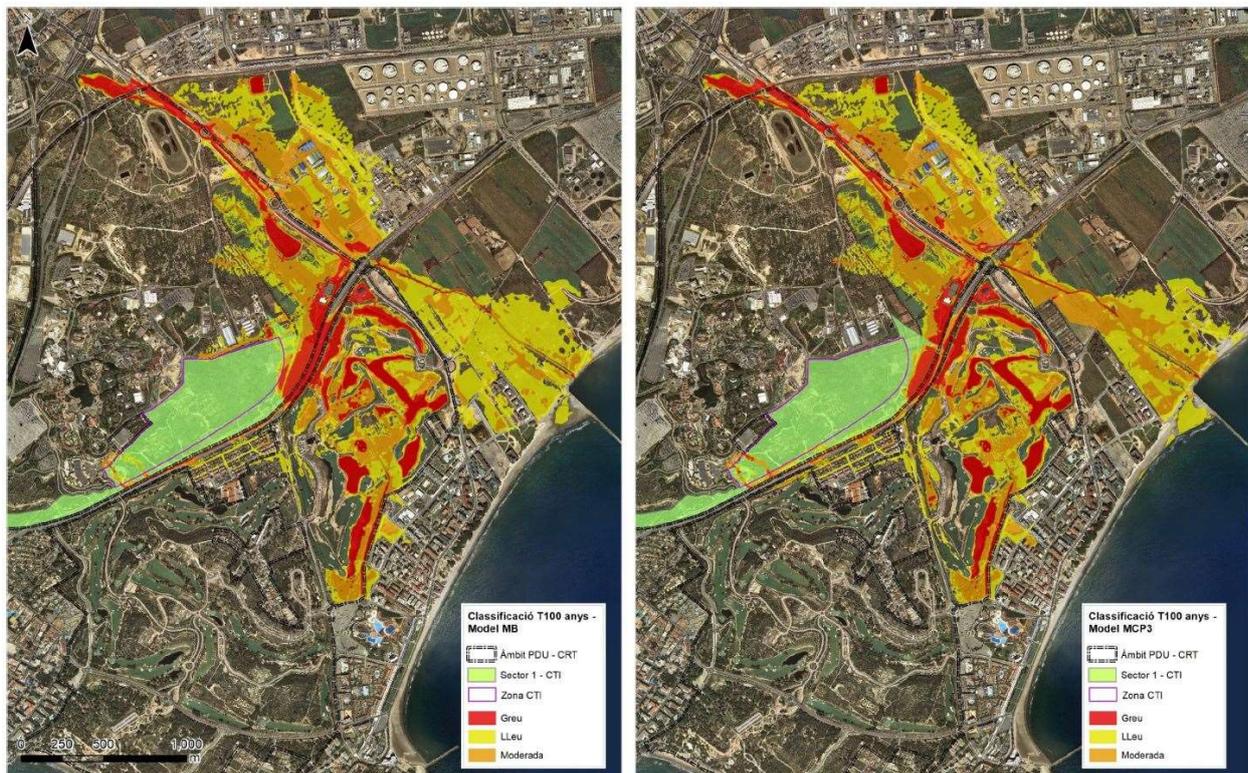
Fuera del ámbito del sector CTI, se realiza una recomendación adicional para adecuar la inundabilidad de las parcelas edificables del sector del Golf Sur, que en la situación actual están ligeramente afectadas por peligrosidad grave. En el Estudio de inundabilidad se recomiendan unas cotas de terraplenado en algunas zonas puntuales con el fin de garantizar la seguridad frente a avenidas de periodo de retorno de 100 años.

Conclusiones generales

A partir de la incorporación de las medidas correctoras y de las recomendaciones adicionales en el modelo MCP3, se obtienen las siguientes conclusiones:

1. La totalidad de la zona edificable del CTI queda resguardada de la inundabilidad para los periodos de retorno estudiados.
2. Con respecto al requisito de peligrosidad de inundabilidad en el ámbito de los nuevos sectores a desarrollar (sector 1 CTI) y en los ámbitos del suelo clasificado como urbano (Port Aventura - Golf Sud), éstos quedan resguardados de la peligrosidad grave para el T100 años.
3. Con relación a las afectaciones a terceros en la zona del camping de la Pineda, la incorporación del nuevo vial y paso inferior bajo la carretera C-31b de acceso al centro logístico ZAL, supone un aumento de los volúmenes desaguados hacia el margen derecho y aguas abajo de la carretera. Ante el aumento de estos volúmenes, la incorporación del dique de protección consigue la desafectación completa de estas zonas consolidadas frente a la inundación para los tres periodos de retorno.
4. El desarrollo de los nuevos usos y la incorporación de las medidas correctoras y recomendaciones no disminuye el balance hídrico del PEIN Séquia Major, manteniendo la aportación del flujo por escorrentía superficial.

Atendiendo a las consideraciones que se exponen a lo largo del Estudio anexo de inundabilidad, se estima que el desarrollo del PDU-CRT es un proyecto viable desde el punto de vista de la inundabilidad y de los objetivos y requerimientos indicados al inicio del apartado.



Comparación plano de peligrosidades Modelo Base y Modelo MCP3 (Fuente: Estudio de inundabilidad)

3.2.11 Estudio de evaluación de la movilidad generada

Antecedentes

La formulación de la modificación del PDU deriva de dos resoluciones de inicio del procedimiento de formulación de la MPDU aprobadas durante el año 2020, la primera con el objeto de introducir una serie de modificaciones puntuales y la segunda con el fin de adaptar el PDU a la sentencia del TSJC de 29/9/2020, por la cual se declara la nulidad de pleno derecho de la ordenación del sector 1 CTI contenida en el PDU con respecto a la ubicación de los espacios libres y equipamientos de este sector, que ven

limitada su funcionalidad y disfrute colectivo al encontrarse situados en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química.

En el marco de la MPDU se elabora el presente Estudio de evaluación de la movilidad generada, anexo al final de este documento, con el fin de estudiar el incremento potencial de desplazamientos provocado por la implementación del sector y la evaluación de las infraestructuras y conexiones existentes y necesarias de vehículos, peatones, bicicletas y transporte público para absorberlos, así como el establecimiento de fórmulas para favorecer la movilidad sostenible.

El estudio se ha llevado a cabo siguiendo los requerimientos del Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña, así como las referencias de los estudios y planes aprobados que se enumeran a continuación:

- Plan de Infraestructuras de Transporte de Cataluña 2006-2026. Generalidad de Cataluña.
- Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona. Generalidad de Cataluña 2010.
- Plan Director Urbanístico de las Actividades Industriales y Turísticas del Campo de Tarragona (PDAIT).
- Planes de Ordenación Urbanística Municipal de Salou y Vila-seca.
- Recomendaciones de movilidad para el Centro recreativo y turístico de Vila-seca y Salou. ATM Tarragona 2012.
- Indicadores de movilidad en los grandes equipamientos comerciales. Generalidad de Cataluña.
- Estudio de movilidad del Plan parcial urbanístico del subsector 2 del Centro Recreativo y Turístico de los municipios de Vila-seca y Salou. ALG 2006.
- Estudio informativo del Tren-tranvía Cambrils-Tarragona, actualmente en información pública.
- Estudio de evaluación de la movilidad generada del PDU del CRT de 2016 que no se llegó a aprobar definitivamente, pero sí a nivel técnico. Las conclusiones del estudio de movilidad fueron aprobadas por la ATM del Camp de Tarragona y el Departamento de Territorio de la Generalitat.

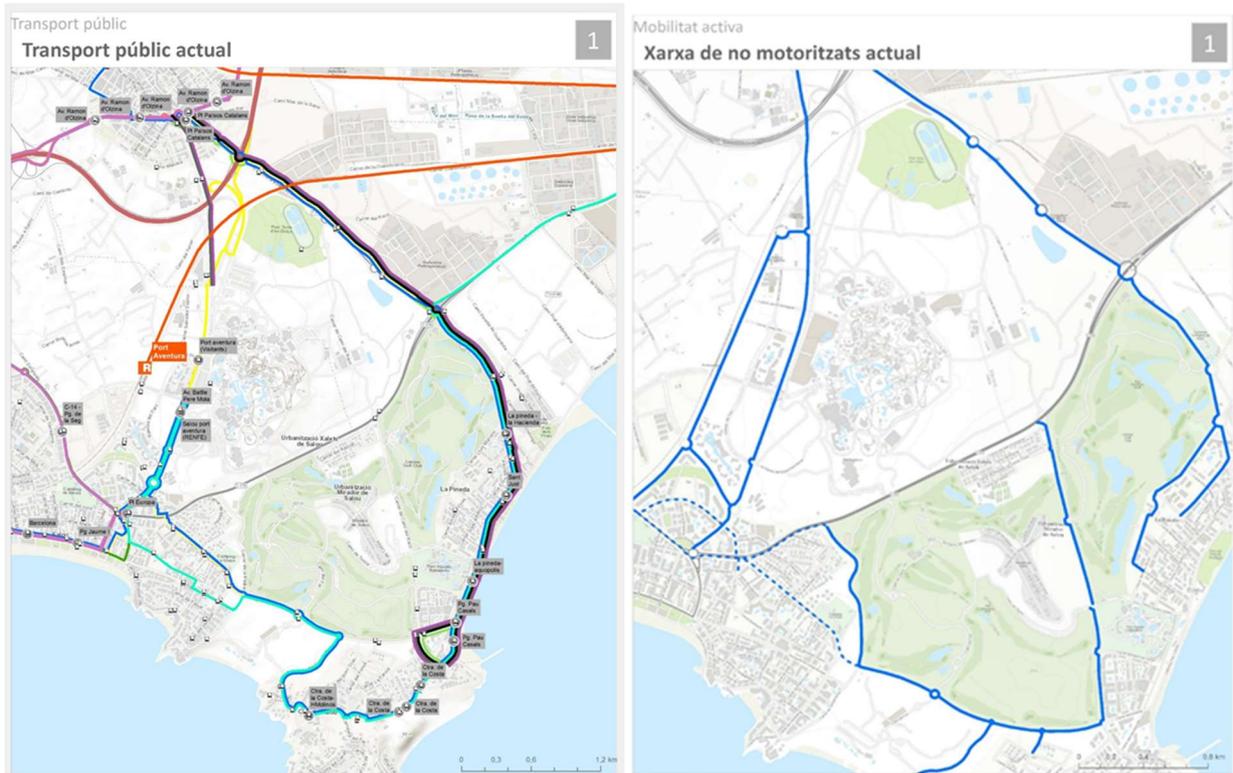
Redes de movilidad existentes

En el presente estudio se analiza la demografía y la movilidad actual en el territorio en el ámbito que afecta al sector del CRT, poniendo especial énfasis en la movilidad urbana en los municipios de Salou, Vila-seca, Tarragona y Reus.

Seguidamente se describen las redes viales regionales, interurbanas y locales para relacionarlo con los puntos de acceso al sector del CRT y se recopila los datos de tráfico en 30 puntos de estas vías, actualizándolo según la evolución del tráfico en los últimos años y teniendo en cuenta todas las modificaciones que ha habido en la red vial desde el PDU de 2016, como la eliminación del peaje de la AP-7.

En lo referente a la red de transporte público se expone la oferta y demanda actual de la red de transporte público a nivel interurbano en el ámbito formado por Tarragona, Reus, Vila-seca, Salou y Cambrils, debido al alcance territorial que tendrá el nuevo desarrollo. Se describen las redes interurbanas ferroviarias y de autobuses y las líneas urbanas de autobuses de los dos municipios del CRT, Salou y Vila-seca.

Finalmente, se hace un análisis de la red vial principal y de caminos, cuyas características permiten desplazamientos con modos no motorizados, como bicicleta o a pie. También se tienen en cuenta los carriles bici y vías verdes existentes, así como las relaciones entre zonas que fomentan estos desplazamientos.



Transporte público y carriles bici existentes (Fuente: Estudio de evaluación de la movilidad generada de la MPDU)

Movilidad generada

El estudio de la movilidad generada se ha realizado en base a lo que establece el Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, incluido en la Ley de movilidad, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, donde se estima de manera general el número de desplazamientos generados en función de los m² de techo y suelo previstos desarrollar en cada una de las parcelas del CRT. En el caso del sector 1 CTI se ha podido concretar más debido al mayor conocimiento de las ratios propias de este sector, superiores a las exigidas por el Decreto.

Por otra parte, se considera que el sector se desarrollará en dos fases de edificación y se calculan los desplazamientos diarios para ambas fases. Además, se identifica si estos viajes son internos o de conexión, si son de vehículos ligeros o pesados, así como si son en vehículo privado, transporte público o modo no motorizado.

También se evalúa la proporción de movilidad generada en la hora punta, considerada en las tardes de verano, y la afectación que este aumento de movilidad puede tener en los niveles de servicio de los puntos más críticos de la red vial actual.

Finalmente, se cuantifica la necesidad de plazas de aparcamiento de vehículo privado y de bicicletas para cada una de las dos fases de desarrollo del sector.

Propuesta para las redes de movilidad

El ámbito de estudio presenta unas distancias que en algunos casos serán largas para los desplazamientos a pie y moderadas para los desplazamientos en bicicleta. Sin embargo, debido a las características del planeamiento previsto, se considera que todos los viales del CRT serán idóneos para los desplazamientos a pie, ya que cumplen las condiciones establecidas por el Decreto 344/2006, la Orden VIV/561/2010 y el Decreto 135/1995 de promoción de la accesibilidad y de supresión de barreras arquitectónicas y de aprobación del Código de accesibilidad, para que éstos sean seguros, cómodos y accesibles.

Por una parte, y en este sentido, habría que revisar el espacio dedicado a los ciclistas en las siguientes vías existentes:

- C/ del Camí del Racó.
- Av. de la Pedrera.
- Extrarradio del Racó de Salou (nuevo vial de conexión entre los CTI y la carretera TV-3148).
- C/ Cap de Salou.
- Convertir la C/ Camí del Racó en un eje cívico para acceder al CTI en modos no motorizados.

Por otra parte, se tendrían que crear nuevas vías verdes y/o carriles bici que dieran continuidad y encaje con la red de los municipios e implantaciones del entorno, así como con las diferentes parcelas del sector CRT, tal como se muestra en la siguiente figura.



Vías verdes y carriles bici en el eje paisajístico (Fuente: Estudio de evaluación de la movilidad generada de la MPDU)

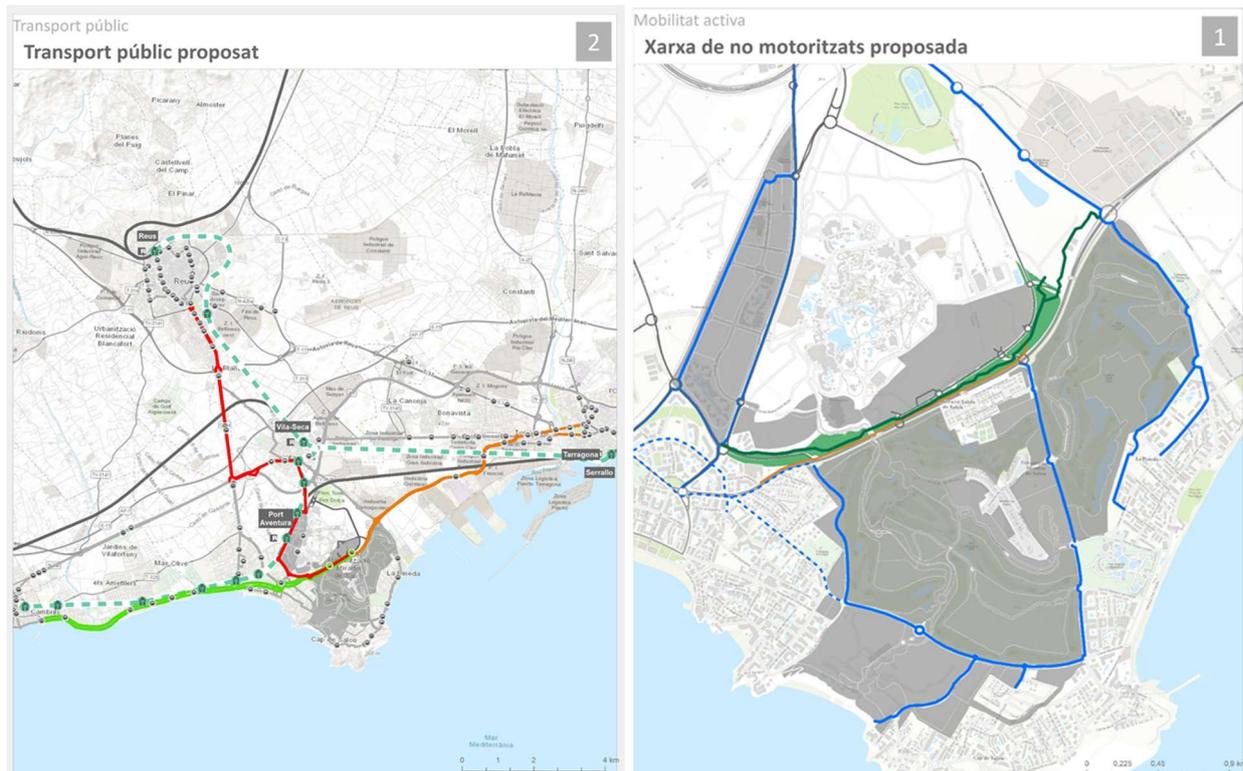
En lo referente al transporte público en el EEMG anexo se elabora una propuesta específica de líneas de transporte público regular por carretera que conectan el CTI con los principales municipios generadores de la movilidad de conexión (Cambrils, Salou, Vila-seca, Reus y Tarragona).

Así se diseñan 3 líneas:

- CTI - Tarragona.
- CTI - Salou - Cambrils.
- CTI - Estación Port Aventura - Vila-seca - Reus.

En la fase 1 se realizaría una reconfiguración de las dos líneas exprés existentes con el fin de poder dar servicio a la zona del sector 1 CTI, así como un estado inicial de la tercera línea descrita anteriormente donde desarrollaría un servicio de lanzadera entre el CTI y los servicios ferroviarios.

El estudio de evaluación de la movilidad generada también incorpora la obligación de los propietarios del suelo de participar en los costes de implantación del incremento de servicios de transporte público, mediante la actualización a 10 años del déficit de explotación del servicio de transporte público de superficie en proporción al incremento del número de líneas o prolongación de las existentes, con los parámetros de cálculo indicados en el Decreto 344/2006, de 19 de septiembre. Las administraciones tienen que velar para que esta financiación se destine a las administraciones competentes en materia de transporte según el ámbito territorial. En el estudio anexo se describen los costes para cada una de las fases de desarrollo.



Transporte público y carriles bici propuestos (Fuente: Estudio de evaluación de la movilidad generada de la MPDU)

Finalmente, para definir las propuestas en la red de vehículo privado, se ha creado un modelo de microsimulación con el software VISSIM del grupo PTV para analizar el comportamiento del tráfico del entorno y de los efectos de la movilidad generada asociada al desarrollo del CRT.

El análisis de la red vial del entorno ha permitido detectar unos potenciales puntos conflictivos en diferentes puntos de interconexión con el CRT y dentro del CRT. De esta manera se ha podido poner atención en estos puntos, tanto en fase 1 como en fase final, para intentar proponer una solución:

- **Rotonda plaza Europa, en el extremo este del CTI**

En la rotonda de la plaza de Europa hay un tráfico muy importante actualmente, y con el incremento de tráfico debido al generado y atraído por el CTI esta rotonda podría agravar estos problemas.

Se propone la incorporación del vial by-pass del CRT, la ejecución del paso a nivel sobre la línea ferroviaria, la materialización de la avenida de acceso oeste al CRT, la creación de la nueva rotonda de la avenida de Joan Fuster y la potenciación de la señalización para conducir los vehículos por estos accesos, a fin de que los niveles de servicio bajen el mínimo posible.

- **Avenida Pere Molas**

El tráfico de acceso a la AP-7 y la A-7 por la avenida de Pere Molas aumenta como consecuencia del nuevo desarrollo, sobre todo en sentido norte en la hora punta de la tarde.

Sin embargo, la capacidad de una avenida de estas características puede llegar a más de 3.000 veh/h, muy por encima de la movilidad generada tanto en fase 1 como en fase final.

- **Rotonda de acceso a la C-31 en el extremo oeste del CTI**

Debido al incremento del tráfico generado por el CTI, este enlace de conexión entre la carretera Vila-seca-la Pineda y la autovía de Salou-Reus puede sufrir un fuerte incremento.

No obstante, el EEMG confirma que el aumento del tráfico es asumible para una vía de esta capacidad.

- **Configuración de la C-31 con la aparición del CTI**

Se tiene que realizar una nueva configuración de la C-31 con rotondas a nivel. En esta nueva configuración hay ciertos puntos potencialmente conflictivos.

No obstante, analizando cada rotonda de la nueva configuración se confirma que todas disponen de un nivel de servicio aceptable.

- **Rotonda a diferente nivel de enlace entre la C-14 y el A-7**

Este enlace ya tiene unos volúmenes de tráfico elevados, y en hora punta en temporada de verano ya tiene unos niveles de servicio bajos. Con el nuevo tráfico generado, este enlace es un potencial punto conflictivo.

El EEMG prevé la incorporación de un nuevo ramal de acceso hacia la avenida Pere Molas, con el fin de redirigir el tráfico hacia la siguiente salida, así como la conexión del acceso oeste al enlace de la AP-7 y no a la rotonda analizada. Con estas propuestas, añadiéndole la pérdida de movilidad de la A-7 debido a la eliminación del peaje de la AP-7, resulta que el nivel de servicio de esta rotonda se mantiene.

- **Enlace entre el A-7 y la carretera TV-3148**

En este punto se conectan los vehículos que salen de Port Aventura y los vehículos que entran y salen de la A-7 en los dos sentidos, principalmente. Además, se tiene que considerar la movilidad generada por la ampliación de la ZAL del Puerto de Tarragona.

Se prevé la adecuación de los accesos provenientes del sentido Tarragona y del sentido Valencia con el fin de liberar esta rotonda.

Conclusiones

En términos de movilidad, considerando las hipótesis de generación por tipología de uso que marca el Decreto y las hipótesis propias, se estima que el sector genere 105.781 desplazamientos/día en fase 1 de edificación y 301.282 desplazamientos/día en fase final.

Del total de desplazamientos generados, 41.993 despl/día son debidos al desarrollo del CTI en fase 1 de edificación y 114.735 despl/día en fase final; un 40% y un 38% del total generado por el CRT respectivamente.

Descontando la movilidad de concomitancia y en el caso del CTI los desplazamientos de más de 5 minutos, la movilidad generada del CRT es de 72.134 despl/día en fase 1 de edificación y de 210.368 despl/día en fase final, de la cual corresponden un 41% y un 29% en cada fase respecto del total del CRT.

Finalmente, en el Estudio de evaluación de la movilidad generada se presentan los resultados por sectores, por fases, por modos de transporte y por tipología de vehículos.

3.2.12 El modelo de ordenación urbanística con perspectiva de género en el sector CTI

La Ley 17/2015, de 21 de julio, de igualdad efectiva de mujeres y hombres, define la perspectiva de género como la toma en consideración de las diferencias entre mujeres y hombres en un ámbito o una actividad para el análisis, la planificación, el diseño y la ejecución de políticas, teniendo en cuenta la manera, en que las diversas actuaciones, situaciones y necesidades afectan a las mujeres. La perspectiva de género permite visualizar mujeres y hombres en su dimensión biológica, psicológica, histórica, social y cultural, y también permite encontrar líneas de reflexión y de actuación para erradicar las desigualdades.

Incorporar la perspectiva de género a una intervención pública es una metodología de trabajo que tiene como objetivo reducir la desigualdad mediante la recogida de información sobre la situación social de las mujeres y los hombres en el ámbito en que la política tiene que desplegar sus efectos.

La Ley 17/2015, del 21 de julio, de igualdad efectiva de mujeres y hombres, determina en su artículo 53 que con el fin de hacer efectivos los principios de perspectiva de género en las políticas de medio ambiente, urbanismo, vivienda y movilidad, tienen que incorporar la perspectiva de género en todas las fases de diseño, planificación, ejecución y evaluación urbanísticas, para poner en igualdad de condiciones, en el diseño y en la configuración de los espacios urbanos, las necesidades y las prioridades derivadas del trabajo de mercado y del doméstico y de cuidado de personas, y también para colaborar a eliminar las desigualdades existentes.

El mismo texto legal establece, que, las administraciones públicas de Cataluña, para cumplir las medidas a que hace referencia el párrafo anterior, tienen que garantizar entre otros:

“La aplicación de una política urbanística que tienda a crear ciudades compactas, mixtas y próximas, que mantengan la relación con la naturaleza, donde se reduzca la presencia y la prioridad del vehículo privado y se introduzcan medidas para mejorar y densificar las áreas monofuncionales residenciales. En este sentido, la política urbanística tiene que prever la descentralización de servicios, de manera que la construcción de infraestructuras y la ordenación del suelo den respuesta a las necesidades de conciliación de la vida personal, familiar y laboral, disminuyendo los tiempos de desplazamiento y garantizando la accesibilidad de los servicios en igualdad de oportunidades.”

Los trabajos de redacción de la modificación del PDU han introducido la perspectiva de género en la redacción y tramitación del documento. A tal fin, el Plan hace suyos los Parámetros principales identificados en la Guía para el planeamiento urbanístico y ordenación urbanística con incorporación de criterios de género (Bofill Levi, 2005), como factores de planeamiento y diseño para prevenir la violencia y los delitos urbanos en los espacios públicos: la visibilidad y lectura clara de los itinerarios, la iluminación de los espacios públicos, la ubicación; el diseño y la distribución del mobiliario urbano; la elección de materiales y colores del mobiliario urbano y los elementos decorativos; el estado de conservación y de mantenimiento de los espacios públicos; el diseño y la conservación posterior de los espacios intermedios de uso comunitario; diseño adecuado para ver y ser visto.

Estos parámetros tendrán que ser tenidos en cuenta en la redacción y ejecución de los proyectos de urbanización.

A lo largo de los años, el planeamiento urbanístico ha tenido una falta de visión y perspectiva de género, tanto en las fases de diseño como de realización y ejecución de los proyectos urbanísticos. Las tendencias y situaciones actuales caracterizadas por un cambio relevante en los roles de género tienen que comportar paralelamente una adaptación del urbanismo, en su sentido más amplio, a las nuevas realidades. Así, se define el urbanismo desde la perspectiva de género como *“la disciplina que concibe la ciudad y el territorio como un espacio que facilita y acompaña la realización de las tareas cotidianas y de sostén de la vida, con equidad para todas las personas y colectivos.”* (Manual de urbanismo de la vida cotidiana. Urbanismo con perspectiva de género. Ana Paricio, 2019).

La planificación urbanística desde la perspectiva de género trata de valorar la experiencia femenina de la vida y de considerar a las personas, en toda su diversidad, en el centro mismo de las acciones políticas y estratégicas de transformación del entorno y el territorio. Hay una clara interrelación entre la estructura de los espacios y la de la sociedad: los lugares en los que desarrollamos nuestra actividad configuran nuestra manera de vivir, nuestras oportunidades de encontrar trabajo, el grado de dificultad en llegar a la escuela, al hospital, al centro deportivo o a los comercios, y estimulan o dificultan las relaciones entre amistades o familiares. En este sentido, el urbanismo es una herramienta clave para diseñar y establecer el equilibrio vital y sostenible entre el territorio y las personas.

A tal fin, la Modificación del PDU hace suyos los parámetros principales, identificados en la *Guía para el planeamiento urbanístico y ordenación urbanística con incorporación de criterios de género* (Bofill Levi, 2005) y en el *Manual de urbanismo de la vida cotidiana* (Ana Paricio, 2019), como factores de planeamiento y diseño para prevenir la violencia y los delitos urbanos, que compatibiliza tareas productivas y reproductivas y que promueve la socialización de las tareas de cuidado. Realiza una relación de ejes temáticos sobre los cuales desarrolla la visión de género en la planificación urbanística, entre los cuales se han tenido en cuenta en la redacción de la Modificación del PDU los siguientes: **tejido urbano y social, la movilidad, la edificación y la seguridad.**

Esta división temática ayuda a tener una visión de la diversidad de aspectos que trata el urbanismo con perspectiva de género y busca superar la tradicional división del urbanismo en zonas y sistemas, en espacio público y espacio privado, en dos dimensiones. Al mismo tiempo da más peso a otros aspectos que no se han tenido tan en cuenta en el urbanismo tradicional, y en cambio tienen un papel fundamental en la vida cotidiana.

En tanto que la localización del sector CTI, así como el modelo de ordenación del suelo con aprovechamiento y los usos asignados son factores ya determinados en el Plan director urbanístico aprobado definitivamente en diciembre de 2016 y en la resolución del concurso de público para la explotación de casinos en el CRT, la propuesta de ordenación desde la perspectiva de género se ha focalizado en la ordenación de los espacios públicos del sector, así como su relación con la edificación.

A continuación se incluye una aproximación y descomposición de cada uno de los ejes temáticos, que son los elementos clave desde la visión de género en la planificación urbanística y que se han tenido en cuenta en la redacción de la Modificación del PDU:

1. Tejido urbano y social

El análisis de este eje responde a preguntas tales como: ¿Cómo son sus conexiones y viales? ¿Cómo es su verde? ¿Cómo son sus equipamientos? ¿Dónde se encuentran las personas?

Los espacios públicos inclusivos compatibilizan tareas de cuidado y reproducción, y reúnen una mezcla de funciones y servicios.

Las cualidades que describen este eje y que se han tenido en cuenta en la propuesta de ordenación del modelo de ciudad de la Modificación del PDU son la conectividad, los espacios verdes, los equipamientos y la combinación de usos:

1.1. La conectividad: La Modificación del PDU prevé favorecer la conectividad en el territorio, entendiendo el sector CTI como un elemento que religa Vila-seca, Salou y la Pineda en forma de corredor territorial multifuncional, que vertebra los bienes públicos del territorio.

El PDU propone un modelo de ordenación que pretende conformar un territorio permeable entre el nuevo complejo turístico y las tramas urbanas existentes del entorno, pacificando el tramo de autovía existente de la C-31b en su paso colindante con los sectores que desarrolla el PDU del CRT, y creando una red de caminos de conexión entre el nuevo centro turístico y su entorno.

El vial central de la ordenación donde se apoya la franja de equipamientos, entendido como una vía cívica –calle pacificada– con preferencia para peatones y bicicletas, tiene que alcanzar, mediante el diseño de la urbanización, los elementos de mobiliario urbano y la iluminación, la calidad en las condiciones de vida como sitio privilegiado de las relaciones sociales, espacios de cuidado y cultura urbana, en convivencia con los equipamientos que en él se apoyen.

1.2. Espacios verdes: La red del verde urbano genera espacios saludables y de mejora de la calidad de vida. En este sentido, la Modificación del PDU propone para el sector CTI un espacio verde urbano de 9 Ha de superficie como espacio central de encuentro entre la ciudadanía para su ocio y disfrute. Este espacio está interconectado con la red peatonal que conecta el centro urbano del municipio de Salou con el complejo turístico del CTI, y con los dos nuevos equipamientos que prevé el planeamiento.

La Modificación del PDU propone la zona verde del CTI como parque conector, separándola de los viales rodados mediante motas de tierras y dándole un carácter de parque recorrido por viales de naturaleza de vía verde.

Una ciudad que pone en el centro a las personas y su bienestar construye una ciudad a escala humana. Se trata de situarse desde la perspectiva de las personas, adaptarse a su velocidad andando, a su ángulo de visión, a sus percepciones ambientales, etc. En este sentido, el proyecto de urbanización tendrá que velar para adecuar la extensa superficie verde a la escala humana.

1.3. Equipamientos: La posición de los suelos destinados a equipamientos dentro del sector CTI, situados sobre el eje de conectividad social previsto en el sector, garantiza las necesidades de equipamientos y servicios públicos y atiende a los requerimientos de la ciudad consolidada y a la atención propia de necesidades generadas por los nuevos crecimientos. Refuerzan y alimentan la vida cotidiana completando los equipamientos existentes en los municipios del entorno y ofreciendo al mismo tiempo espacios aptos para encajar nuevas funciones.

1.4. Combinación de usos: La combinación de los diferentes usos que se prevén en el sector CTI, tales como hotelero, comercial, ocio (que incluye congresos, convenciones, exposiciones...), oficinas y juego y apuestas, en combinación con los espacios de equipamientos y espacios libres, dotará el espacio de varias funciones, facilitando la movilidad de proximidad y las redes sociales.

2. Movilidad

El análisis de este eje responde a preguntas tales como: ¿A qué movilidad se dedica más espacio público? ¿Las rutas y los horarios están adaptados a las tareas cotidianas?

El objetivo de la movilidad desde la perspectiva de género es alcanzar una movilidad sostenible socialmente, es decir, crear caminos sin obstáculos ni impedimentos al tráfico, diseñados para garantizar la seguridad y facilitar el paso de cochecitos, sillas de ruedas, muletas y otros elementos que utilizan las personas con alguna discapacidad, aspectos que se recogerán en el futuro proyecto de urbanización del sector.

Asimismo, para alcanzar una movilidad más sostenible, el PDU prevé infraestructuras para implementar las alternativas de movilidad más sostenibles ambientalmente, como microbuses eléctricos, bicicletas, de conexión entre los centros urbanos de Vila-seca y Salou con el complejo turístico del CTI.

Las cualidades que describen este eje y que se han tenido en cuenta en la propuesta de ordenación del modelo de ciudad de la Modificación del PDU, son: la seguridad, la conectividad, la distribución del espacio para la conectividad, la infraestructura ciclista y la accesibilidad:

2.1. La conectividad: La conexión con la trama urbana circundante tiene que ser continua, fácil y fluida. Los muros, calles de muchos carriles de vehículos, pasos elevados, pasillos, callejones sin salida, etc., son barreras que dificultan la conectividad y, por lo tanto, la vida cotidiana.

En este sentido, a nivel de tráfico de vehículos motorizados, la Modificación del PDU propone pacificar la C-31b.

Con relación a la conectividad de peatones y vehículos no motorizados, se propone una vía tráfico y de la urbanización.

En tanto que el sector CTI se sitúa segregado de la trama urbana de los municipios del entorno, la Modificación del PDU propone en su Estudio de la movilidad generada un refuerzo e incremento de la red de transporte público que conecte el sector con los municipios del entorno. En este sentido, propone crear un conjunto de líneas de transporte público regular por carretera que conecten el sector con los principales municipios generadores de la movilidad de conexión, Cambrils, Salou, Vila-seca, Reus y Tarragona, con una frecuencia de paso de 30 minutos en los días punta y 60 minutos en los días valle. Se proponen dos paradas de bus en el sector CTI, situadas en el vial que da acceso a las parcelas. Asimismo, se propone un nuevo servicio lanzadera entre el CTI y la estación de Port Aventura de ADIF y TramCamp, y reconfigurar los servicios exprés del Camp de Tarragona, generando la línea exprés Tarragona-Salou, pasando por el CTI, y la línea exprés Tarragona-Vila-seca-Cambrils.

2.2. Distribución del espacio para la conectividad: La movilidad cotidiana es esencial y pasa por poner la movilidad a pie en el centro; por lo tanto, la amplitud de las aceras y el espacio dedicado a los peatones es un factor clave. En este sentido, el PDU propone una acera paralela a la autovía C-31b pacificada, incluida dentro del sistema vial, con recorrido desde Salou hasta el Camí del Racó, así como la vía verde mencionada en el punto con relación a la conectividad.

Las vías cívicas que se proponen en el PDU tienen que facilitar la movilidad sostenible, a pie o en bicicleta por el interior del sector, pero también el desarrollo de la vida cotidiana (espacios de reposo y cuidado, zonas de juego infantil, espacios para socializar, pasear, etc.).

2.3. Velocidad de los vehículos y seguridad del peatón: Una medida fundamental para garantizar la seguridad y la salud de la ciudadanía es el control y límite de la velocidad de los vehículos. En este sentido, el PDU apuesta claramente por la disminución del tráfico privado en beneficio del transporte público y la reducción de la velocidad del vehículo privado en el vial de distribución del sector CTI, de acuerdo con el Estudio de evaluación de la movilidad generada del PDU. Con el fin de asegurar la realización de cruces seguros y cómodos para los peatones, el proyecto de urbanización tendrá que garantizar la visibilidad adecuada a los vehículos, a fin de que los peatones puedan ser vistos por ellos.

Para el control de la velocidad la MPDU propone modificar ligeramente los cambios de rasante de la C-31b, así como realizar pequeñas sinuosidades en su trazado.

2.4. Infraestructura ciclista: El uso de la bicicleta por parte de las mujeres es un buen indicador de la calidad de las políticas de género en materia de movilidad y espacio público. En este sentido, el PDU garantiza las infraestructuras necesarias para este modelo de movilidad sostenible y pacificado en la vía verde propuesta para peatones y bicicletas, de acuerdo con el Estudio de evaluación de la movilidad generada del PDU, y garantiza un espacio seguro y cotidiano.

2.5. Accesibilidad: Los espacios públicos tienen que ser accesibles para toda la ciudadanía (para personas con diversidad funcional, personas mayores, cochecitos...). En este sentido, la materialización de esta accesibilidad "universal" tendrá que ir vinculada con los proyectos de urbanización y ajardinamiento que se redacten para la ejecución del PDU y de acuerdo con la normativa relativa a ésta (Ley de supresión de barreras arquitectónicas, ordenanzas municipales, etc.).

3. La edificación

El análisis de este eje responde a preguntas tales como: ¿Qué relación hay entre edificios y calle? ¿Hay espacios comunitarios? ¿Qué actividades hay en los bajos?

Las cualidades que describen este eje y que se han tenido en cuenta en la propuesta de ordenación del modelo de ciudad de la Modificación del PDU, son: la diversidad de usos y la transparencia entre el suelo privado y el público, la relación entre los edificios y la calle y los aparcamientos.

- 3.1. La diversidad de usos:** Una fachada con diversidad de usos facilita mucho la realización de las tareas cotidianas. Un perímetro con diversidad dará cabida al encuentro, el juego, el paseo, etc. La diversidad de funciones que propone la Modificación del PDU facilita la movilidad de proximidad y las redes sociales.
- 3.2. La transparencia. Relación entre los edificios y la calle:** En la fachada construida, los cristales, las aberturas o las vallas con transparencias rompen las dinámicas privado/público y facilitan la comunicación entre dentro y fuera. Las plantas bajas abiertas a la calle y en comunicación con la vivienda son un enlace clave para la vida comunitaria. En este sentido, la Modificación del PDU prevé la ruptura de las dinámicas público-privado con la cesión de uso público de una franja de 25 m a lo largo de todo el perímetro del suelo con aprovechamiento privado lindando con el vial de acceso a la parcela.
- 3.3. Aparcamientos de vehículos:** De acuerdo con los usos que se prevén en el sector CTI, una gran parte de la zona destinada a aprovechamiento urbanístico será urbanizada como aparcamiento de vehículos motorizados. Una gran parte de los aparcamientos, sean públicos o privados, provocan una gran sensación de inseguridad. A veces, son tan grandes que la lectura del espacio se hace confusa y faltan espacios con buena visibilidad tanto por la forma como por la poca iluminación. Con el fin de mejorar la sensación de seguridad en estos espacios, es necesario que los aparcamientos estén bien iluminados, poniendo puntos de luz sobre las plazas de los aparcamientos y en los caminos de comunicación con el exterior, de dimensiones pequeñas o creando subdivisiones, y con los accesos tanto de vehículos como de personas bien señalizados.

4. Seguridad

La seguridad en las ciudades y, sobre todo, la sensación de seguridad no depende sólo de la cantidad de los efectivos de la policía que haya por las calles.

Los conceptos de seguridad y de sensación de seguridad están íntimamente relacionados con el concepto de habitar; es decir, habitar comporta, como una de sus dimensiones, sentirse seguro y tranquilo en un espacio. Es fundamental, por lo tanto, relacionar el sentimiento de inseguridad de las mujeres con la concepción de las políticas de ordenación del espacio y de planificación urbanística.

Un espacio se percibe como seguro cuando cumple los principios de buena visibilidad, buena iluminación, legibilidad del espacio, concurrencia de personas, control informal y oportunidad de pedir ayuda

- 4.1. Visibilidad:** “Ver y ser visto” es uno de los principios del planeamiento urbano para ciudades más seguras. La visibilidad permite a través de la configuración física del espacio que las personas puedan visualizar todos los elementos y personas que hay en el entorno y localizar posibles salidas en una situación de riesgo. La percepción de seguridad aumenta con una buena visibilidad. Los rincones, zonas oscuras, pasillos, entradas escondidas, etc., son espacios de inseguridad para algunos colectivos. En este sentido, la ordenación de los espacios públicos de la Modificación del PDU propicia este principio con la continuidad física entre los espacios públicos. El Proyecto de urbanización necesitará que vele por una urbanización que maximice el principio de la visibilidad.
- 4.2. Buena iluminación:** Una distribución uniforme de la luz en la calle, especialmente en las aceras y en el espacio peatonal, sin rincones oscuros y obstrucciones como árboles o carteles publicitarios, promueve una percepción de seguridad más grande.
- 4.3. Legibilidad:** “Saber dónde estás y a dónde quieres ir” también es uno de los principios establecidos para ciudades más seguras. Por lo cual, hay que promover unos espacios coherentes, bien señalizados y de lectura fácil para el peatón. La señalización nos ayuda a comprender la ciudad y su estructura, así como orientarnos más fácilmente, hecho que comporta un aumento de percepción de seguridad. Será necesario que el proyecto de urbanización

garantice la señalización adecuada para alcanzar este principio.

4.4. Concurrencia de personas: La vitalidad favorece la presencia de personas, la reunión, la relación y la ayuda mutua. Un entorno vital garantiza mediante el diseño y la configuración física que diferentes personas puedan realizar diferentes actividades en un espacio de manera simultánea, puntos que se tendrán que considerar en el Proyecto de urbanización del espacio público del CTI con el fin de alcanzar esta concurrencia de personas necesaria para la consecución de un entorno vital. En este sentido, la diversidad de usos previstos en las zonas con aprovechamiento urbanístico, con sus horarios de afluencia diferenciados, favorece la vitalidad del entorno en diferentes franjas horarias.

4.5. Control informal y oportunidad de pedir ayuda: La presencia de actividades en los espacios permite una vigilancia informal que mejora la percepción de seguridad de las personas. En este sentido, la previsión de diferentes usos y actividades en el sector garantiza la afluencia de gente. Asimismo, la configuración física del espacio público permite que haya una conexión visual que garantiza el control informal de las personas.

3.3 Sectores del CRT

3.3.1 Infraestructuras de movilidad

Enlaces con la A-7 y la AP-7

La Junta de dirección del Consorcio del CRT de 10/1/2020 solicitó al Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña que la modificación de PDU que se tramitara reiterara la propuesta formulada en su día por el mismo Consorcio e incorporada en el PDU como actuación singular, en el sentido que la alternativa de acceso al sector fuera la que prevé la conexión de las vías AP-7 y A-7 con la C-31b a través de una nueva vía que conectara con la red vial contemplada en el POUM de Salou.

Una vez analizada esta propuesta, el 25/2/2020 la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña incluyó como uno de los objetivos de la modificación del PDU el priorizar la alternativa de acceso al sector mediante la conexión de las vías AP-7 y A-7 con la C-31b a través del municipio de Salou, esta alternativa estaba incluida en las posibles alternativas de acceso al ámbito en el PDU aprobado en 2016, pero sin que se concretaran las actuaciones necesarias más allá que un esquema de trazado y sin que el Estudio de evaluación de la movilidad generada considerara esta variante.

El Estudio de evaluación de la movilidad generada evalúa aparte de las actuaciones que se realizan en torno a los sectores incluidos en la modificación del PDU, las propuestas de accesos para poder asumir el 100% de la movilidad generada en el CRT. Estas propuestas de accesos quedan representadas orientativamente en el plano o.07.Actuaciones singulares.

Los accesos propuestos son los siguientes:

- **Accesos Nordeste:** la propuesta consiste en una nueva entrada en el tronco central de la A-7 en sentido Tarragona desde la salida actual de Port Aventura, además de una remodelación de los accesos a Port Aventura y a la A-7 por el lado norte de la autovía.
 - En sentido Valencia, se modifica el ramal paralelo a la A-7 a fin de que los vehículos que salen de la A-7 y quieren acceder a Port Aventura no tengan que incorporarse a la rotonda de la TV-3148 con el fin de mejorar el nivel de servicio de esta rotonda.
 - Para evitar el cruce entre los vehículos descritos anteriormente y los procedentes del municipio de Vila-seca, se propone la creación de otro ramal independiente para facilitar la incorporación a la A-7 de estos últimos vehículos.
- **Accesos Noroeste:** se iniciaría en la intersección de la salida de la A-P7 hacia la C-14, en una nueva rotonda a nivel discurriendo en sentido sur a través de suelos no urbanizables hasta conectar y configurarse como vialidad del término municipal de Salou, considerado en el POUM vigente de este municipio.
- **Intervenciones en torno a la conexión A-7 / avenida Pere Molas:** Uno de los problemas que se ha detectado es la salida de los vehículos del subsector 1 hacia las vías de alta capacidad (A-7 y AP-7), ya que actualmente la avenida Pere Molas no conecta directamente con estos ejes y el paso tiene que atravesar calles urbanas de Vila-seca. Se propone la incorporación de un ramal

de salida de la colectora de la A-7 en la avenida Pere Molas y la conexión de la avenida Pere Molas con la nueva rotonda frente a la entrada de Port Aventura.

- Vial Norte y nueva rotonda en la entrada de Port Aventura: En el nordeste del ámbito se crea una nueva rotonda en el acceso de Port Aventura y un vial perimetral que discurre por los límites norte y este de Port Aventura, que conecta con la parte este del CTI y posteriormente con la C-31b, pasando a diferente nivel por encima del vial existente de acceso al espacio privado de hípica.

El desarrollo de los accesos se vehicularán a través de planes especiales de infraestructuras o documentos equivalentes.

Esta modificación del PDU prevé que el sector CTI se desarrolle en 2 fases de edificación. En la 1.^a fase de edificación y de acuerdo en el anexo del Estudio de evaluación de la movilidad generada no es necesario ejecutar ninguna de las infraestructuras de movilidad correspondientes a los enlaces con la A-7 y la AP-7 y, por lo tanto, todas las infraestructuras relacionadas en este apartado se ejecutarán en la fase final de la edificación.

Movilidad en vehículo rodado

El acceso al nuevo ámbito mediante vehículo privado se realizará a través de una red externa existente muy potente y en el PDU se puso especial énfasis en la transición desde estas infraestructuras hacia la red interna del CRT. A continuación se relacionan las infraestructuras que permitirán la movilidad en vehículo rodado:

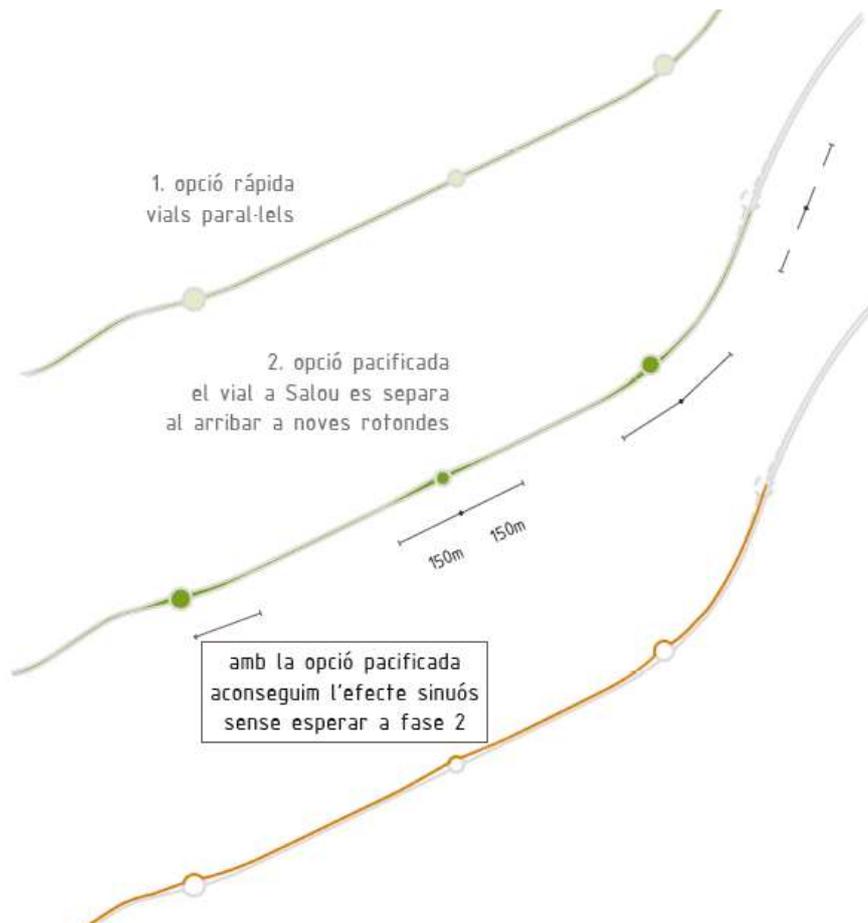
- Tal como se ha explicado en el apartado anterior, todas las infraestructuras relacionadas en el apartado 3.2.1.1 permitirán que los vehículos provenientes de la A-7 y la AP-7, en los 2 sentidos, accedan a los nuevos sectores incluidos en la MPDU.
- Adecuación de la C-31b con el fin de pacificar y transformar la vía y permitir los accesos a los sectores de interés supramunicipal que desarrolla el PDU.

Para la pacificación y transformación de la C-31b se proponen los siguientes criterios:

- Segregación de la movilidad blanda y garantizar su confort y continuidad.



- Trazado sinuoso de los viales.



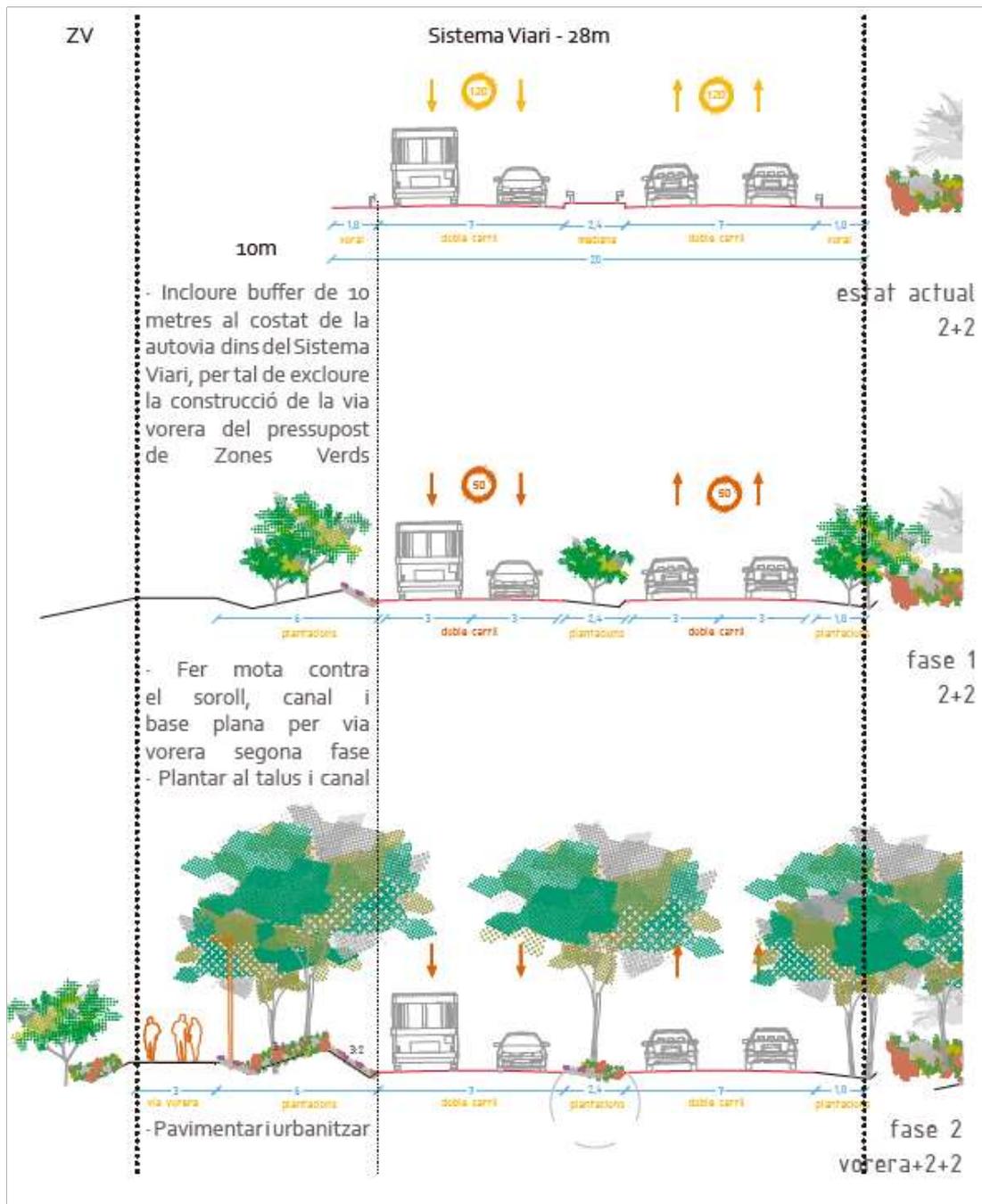
- Variación de las rasantes de los viales.



- Vegetación en medianas y accesos a rotondas.



- Tráfico calmado en cada fase.



- c) Dentro de los sectores se configuran una serie de viales para facilitar el acceso a las parcelas correspondientes:
- En los sectores 2 Norte y 3 Centro de Convenciones, se mejora el vial existente con el fin de mejorar la movilidad de vehículos, así como los desplazamientos a pie y en bicicleta, incorporando aceras a ambos lados del vial.
 - En el sector 1 CTI, es el trazado de un vial secundario paralelo a la zona CTI que facilita la movilidad dentro del sector y da un acceso adecuado a las parcelas de este sector. La vialidad interna en el sector CTI también incluye el nuevo vial de by-pass que conectará con las avenidas dels Països Catalans y Alcalde Pere Molas. Los planos o.05.1 y o.05.2 definen la vialidad que se ejecuta en la fase 1 de edificación y la que se ejecutará en la fase final de edificación.

Movilidad en transporte público

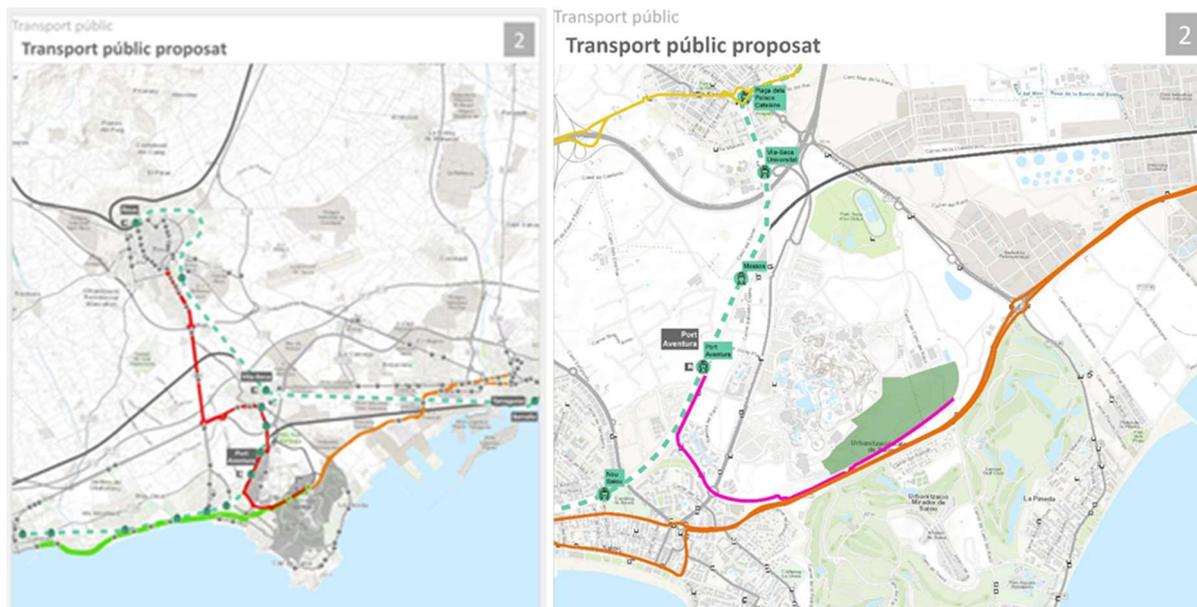
En la actual modificación del PDU se refleja la transformación de la línea ferroviaria en el tranvía TramCamp, así como las propuestas de autobuses para conectar el nuevo sector con los municipios más próximos, Vila-seca, Salou, Cambrils, Reus y Tarragona, mediante tres líneas exprés interurbanas.

En el sector se sitúan dos nuevas paradas de autobús, las cuales tendrán acceso directo con los municipios, así como con las estaciones del TramCamp con el fin de facilitar los cambios de modo de transporte.

En el presente EEMG, incluido en los anexos de este documento, se elabora una propuesta de líneas de transporte público que se enumeran a continuación:

- Sector CTI - Tarragona.
- Sector CTI - Salou - Cambrils.
- Sector CTI - Estación tren / TramCamp Port Aventura - Vila-seca - Reus.

Esta última línea dispondría de unas frecuencias mayores, ya que haría al mismo tiempo de servicio lanzadera entre el sector CTI y los servicios ferroviarios.



Transporte público propuesto (Fuente: EEMG de la MPDU)

Movilidad no motorizada

La MPDU define el eje paisajístico y de conexión para desplazamientos a pie y en bicicleta que cruza el sector del CRT. Este eje se divide en dos vías verdes, una de ellas más vinculada a la acera de la nueva C-31 pacificada y la otra con un trazado más sinuoso en el entorno de las zonas verdes del sector.

Respecto a la red de bicicleta, se prevén unos 25.000 desplazamientos diarios facilitados por las distancias medias que hay entre los municipios y el nuevo sector. El conjunto de viales del sector CRT cumplirán con el Decreto 344/2006, la Orden VIV/561/2010 y el Decreto 135/1995 de promoción de la accesibilidad, a fin de que estas vías sean seguras, cómodas y accesibles para este tipo de desplazamientos no motorizados.

Con respecto a la red de itinerarios principales para peatones, cumplirán con las condiciones establecidas por el Decreto 344/2006, la Orden VIV/561/2010 y el Decreto 135/1995. Se dará prioridad a este modo de transporte por encima del resto, garantizando la seguridad y la conexión con el transporte público de una manera ágil y cómoda.

Asimismo, el Estudio de evaluación de la movilidad generada de la MPDU enumera las características de los viales, de las vías verdes y de los pasos de peatones, con el fin de garantizar el cumplimiento de la normativa y la seguridad de los peatones y los ciclistas.

3.3.2 Reparto de los costes de las infraestructuras comunes y externas

El mismo acuerdo de la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña de 25/2/2020 prevé que, a falta de un análisis más detallado y con el objetivo de mejorar el desarrollo urbanístico del PDU, la MPDU también tenga en consideración la desvinculación de la participación del sector 2 Norte y del sector 3 Centro de convenciones de la solución de conexiones de infraestructuras externas de movilidad y servicios que resulte de las necesidades de desarrollo urbanístico del sector 1 CTI.

Con relación a esta cuestión, la MPDU ha estudiado y analizado el reparto de costes de urbanización externos del PDU, y su reparto entre los sectores que desarrolla el CRT, considerando la movilidad generada por cada uno de los usos, necesidades de servicios y aprovechamientos asignados a cada sector.

Infraestructuras viales de movilidad externas a los sectores

Los costes de las infraestructuras de movilidad externas y que no forman parte de la vialidad interna de los sectores se repercutían en el PDU de 2016 a los tres sectores de interés supramunicipal delimitados por el PDU, en base al techo asignado a cada uno de los sectores.

La presente MPDU considera un criterio más adecuado el repercutir los costes de estas infraestructuras viales por la movilidad que generan cada uno de estos sectores: se ha actualizado el Estudio de la movilidad generada en base a los datos facilitados por la sociedad autorizada a instalar y explotar un casino de juego en el CRT de Vila-seca y Salou, que han puesto de manifiesto que la movilidad teórica considerada en el PDU de 2016 difería de forma significativa al alza en las ratios de movilidad consideradas para el uso comercial en el ámbito del sector 1 CTI, y por lo tanto se considera un reparto más equitativo el considerar el reparto de los costes de las infraestructuras de movilidad externas a los sectores en base a los porcentajes de movilidad que generan cada uno de los sectores y no en base a su aprovechamiento.

En concreto, de conformidad con el Estudio de la movilidad generada de la MPDU, el reparto de los costes de estas infraestructuras se hará conforme a los siguientes porcentajes:

- Sector 1 CTI: 94,78%.
- Sector 2 Norte: 3,75%.
- Sector 3 Centro de convenciones: 1,47%.

Estas infraestructuras quedan definidas en el plano o.07 y se concretan en:

- Previsión de intervención sobre los accesos externos al ámbito delimitado por el PDU del CRT, de mejora de conexiones del CRT con la autopista A-7, que serán concretados a partir de los correspondientes estudios informativos, planes especiales, proyectos de urbanización o documentos que corresponda (señalada con el número 1).
- Rotonda de conexión CRT - Port Aventura (señalada con el número 2).
- Vial norte de enlace A-7 y Port Aventura (señalada con el número 3).
- Corredor verde (señalada con el número 4).
- Acceso este de la C-31b (señalada con el número 6).

Infraestructuras viales de acceso a los sectores 2 Norte y 3 Centro de Convenciones

Con respecto al reparto de costes del vial que da acceso exclusivamente a los sectores 2 y 3 (Norte y Centro de Convenciones), se mantienen los % de reparto de los costes con respecto al PDU de 2016 en base al aprovechamiento de los 2 sectores, dado que se considera un vial interno indispensable para la accesibilidad de los 2 sectores:

- Sector 2 Norte: 82,86%.
- Sector 3 Centro de Convenciones: 17,14%.

Estas infraestructuras quedan definidas en el plano o.07 y se concretan en:

- Tramo del vial de acceso desde la Av. Alcalde Pere Molas, de conexión entre el sector Norte y el sector Centro de Convenciones (señalada con el número 7).

Infraestructuras viales de acceso al sector 1 CTI

Los propietarios del sector 1 CTI asumirán el coste de ejecución de la pacificación y transformación de la C-31b, que incluye la ejecución de tres rotondas de acceso al sector 1CTI, así como la modificación de la rasante de la calle del Camí del Racó.

La MPDU prevé la pacificación y transformación de la C-31b en dos fases de ejecución. Entre las actuaciones previstas en una primera fase de la edificación de la zona CTI, la MPDU propone la ejecución de tres rotondas situadas sobre el eje de la autovía C-31b y la modificación de la rasante de la calle del Camí del Racó. Asimismo, en una segunda fase de ejecución se prevé la ejecución de una cuarta rotonda sobre el eje de la autovía, así como la pacificación de la autovía.

La aprobación de esta MPDU comporta la declaración de utilidad pública de las obras de ejecución de estas rotondas sobre el eje de la C-31b y la necesidad de ocupación de los terrenos afectados para la ejecución de las mismas, y es título legitimador para la expropiación o la imposición de servidumbres en los suelos afectados por la ejecución de estas rotondas grafiadas en el plano de ordenación o.05.1 y que se podrán concretar en el correspondiente proyecto de urbanización o documento que corresponda.

El Instituto Catalán del Suelo tendrá la condición de administración actuante y la Generalidad de Cataluña, a través del Departamento de la Vicepresidencia y de Políticas Digitales y Territorio, ejercerá todas las facultades y competencias que le son atribuidas por la legislación vigente para dictar los actos y las resoluciones de carácter jurídico administrativo que se requieran para el desarrollo y ejecución de estas actuaciones, en especial la tramitación y aprobación de los instrumentos de planeamiento y gestión urbanísticos y, de manera específica, la tramitación y aprobación de los procedimientos expropiatorios que se requieran. Los propietarios del sector 1 CTI tendrá la condición de beneficiarios de las expropiaciones.

Dotación de servicios

Respecto a la dotación de servicios, cada sector resolverá sus dotaciones de servicios de forma independiente.

Los costes asociados a la ejecución de las obras por la ampliación de las redes de servicios o por la conexión a las redes existentes, irán a cargo del promotor de cada sector independientemente del resto de los sectores.

3.3.3 Infraestructuras de servicios

Sector 1 CTI

Red de agua potable

Se mantienen los parámetros y volúmenes incluidos en el PDU de 2016:

- Zona uso hotelero, comercial, ocio y juego: 3 habitantes por vivienda; 200 litros·persona·día; coeficiente punta 3.
- Espacios libres y protección de sistemas: 0,10 l/seg/Ha.

- Equipamientos: 0,12 l/seg/Ha.
- Vialidad: 0,10 l/seg/Ha.
- Hidrantes: 2 horas de funcionamiento en continuo 2 bocas de hidrante; caudal de un hidrante=1.000 l/min; presión mínima de 10 mca.

De acuerdo con estos criterios, la demanda para este sector CTI es de:

- Caudal medio: 0,0302 m³/seg.
- Caudal punta: 0,0881 m³/seg.
- Total caudal anual del sector: 952.381 m³/año.

Con el fin de garantizar la disponibilidad del caudal anual de abastecimiento de agua de boca necesario para abastecer las necesidades de los 3 sectores, CTI, Norte y Centro de Convenciones, se solicitó el certificado de disponibilidad de agua de boca a la Mancomunidad gestora de recursos hídricos de Salou y Vila-seca, la cual el mes de julio de 2016 lo emitió por un caudal de 1.167.395 m³/año (1.086.407 m³/año para el sector CTI). Dado que el caudal necesario actual para el sector CTI es inferior al del certificado, se considera garantizada la disponibilidad de agua.

Con el fin de garantizar el almacenaje y la distribución del agua potable, el sector CTI construirá dentro de la zona CTI un nuevo depósito exclusivo para dar servicio a la zona CTI, o bien construirá y/o participará económicamente en la parte proporcional que corresponda de la construcción de un nuevo depósito ubicado en el término municipal de Vila-seca, donde la Mancomunidad gestora de recursos hídricos de Salou y Vila-seca dispone de una parcela destinada a este uso.

La nueva red de distribución queda indicada en el plano o.6.1 y será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización. Las infraestructuras estarán dimensionadas para dar servicio a cada una de las fases de edificación.

Red de aguas residuales

Se mantienen los parámetros y volúmenes incluidos en el PDU de 2016:

- Caudal medio: 0,0293 m³/seg.
- Caudal punta: 0,0872 m³/seg.

Igual que en el PDU de 2016, con el fin de garantizar el funcionamiento de la red de saneamiento de aguas residuales, se creará una nueva línea paralela a la vialidad interna del CTI con el punto final en la estación de bombeo S4, punto donde se conectará a la red en alta de saneamiento.

La nueva red queda indicada en el plano o.6.2 y será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización.

Red de aguas pluviales

La red de aguas pluviales se desarrolla a través de nuevas tuberías situadas en la vialidad de este sector, así como el uso de las tuberías existentes para la recogida de la escorrentía superficial.

En el marco de la MPDU se actualizan los datos debido a la reducción de superficie del sector por la sentencia del TSJC de 29/9/2020.

La nueva red queda indicada en el plano o.6.3 y será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización. Las infraestructuras estarán dimensionadas para dar servicio a cada una de las fases de edificación.

Red eléctrica

Respecto a los datos de consumo de electricidad de los nuevos sectores, éstos se mantienen, a excepción del consumo de uso hotelero que se ajusta según datos facilitados por los promotores, pasando de 125 W por metro cuadrado de techo a 100 W.

De acuerdo con estos criterios, la demanda para este sector es de:

- Consumo: 66.128,15 kWh.

La nueva red queda indicada en el plano o.6.4, y resultaría de dos líneas procedentes de la subestación de Bellisens y de Tarragona, con las pertinentes ampliaciones de ambas subestaciones o de la solución que en el momento del desarrollo determine la empresa suministradora del servicio. En el proyecto de

urbanización o documento que corresponda se concretarán estas líneas y ampliaciones de las subestaciones existentes, así como la posibilidad de realizar una nueva subestación eléctrica. Las infraestructuras estarán dimensionadas para dar servicio a cada una de las fases de edificación.

Red de telecomunicaciones

En lo referente a la red de telecomunicaciones, se prevé el emplazamiento de una línea paralela al vial de bypass y al vial interno del CTI, para poder abastecer a todas las parcelas de este sector.

La nueva red queda indicada en el plano o.6.5 y será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización o documento que corresponda. Las infraestructuras estarán dimensionadas para dar servicio a cada una de las fases de edificación.

Red de gas

Respecto a la red de gas, se prevé el emplazamiento de una tubería paralela al vial de bypass y al vial interno del CTI, para poder abastecer a todas las parcelas de este sector.

La nueva red queda indicada en el plano o.6.6 y será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización o documento que corresponda. Las infraestructuras estarán dimensionadas para dar servicio a cada una de las fases de edificación.

Sector 2 Norte

Red de agua potable

Se mantienen los parámetros y volúmenes incluidos en el PDU de 2016:

- Caudal medio: 0,0024 m³/seg.
- Caudal punta: 0,0071 m³/seg.
- Total caudal anual del sector: 77.044 m³/año.

Con el fin de garantizar la disponibilidad del caudal anual de abastecimiento de agua de boca necesario para abastecer las necesidades de los 3 sectores, CTI, Norte y Centro de Convenciones, se solicitó el certificado de disponibilidad de agua de boca a la Mancomunidad gestora de recursos hídricos de Salou y Vila-seca, la cual el mes de julio de 2016 lo emitió por un caudal de 1.167.395 m³/año (77.044 m³/año para el sector Norte). Dado que el caudal necesario actual para el sector Norte no ha variado con respecto al del certificado, se considera garantizada la disponibilidad de agua.

La distribución y almacenaje del abastecimiento de agua para este sector se hará desde las infraestructuras existentes y desde el depósito llamado Torremolinos, con las correspondientes tuberías de conexión e infraestructuras necesarias.

Red de aguas residuales

Se mantienen los parámetros y volúmenes incluidos en el PDU de 2016:

- Caudal medio: 0,0023 m³/seg.
- Caudal punta: 0,0069 m³/seg.

Con el fin de garantizar el funcionamiento de la red de saneamiento de aguas residuales, se creará una nueva línea paralela al nuevo vial hasta conectarse con la red existente en el ámbito de la avenida de Pere Molas.

La nueva red queda indicada en el plano o.6.2 y será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización.

Red de aguas pluviales

La red de aguas pluviales del sector se desarrolla por la red existente indicada en el plano o.6.3.

En caso de que en este sector fuera necesaria la ejecución de una nueva red de saneamiento de aguas pluviales, ésta sería a cargo del promotor de este sector, así como los elementos necesarios para obtener el permiso para poder verter al medio; en todo caso, será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización.

Red eléctrica

Respecto de los datos de consumo de electricidad de los nuevos sectores, éstos se mantienen, a excepción del consumo de uso hotelero que se ajusta según datos facilitados por los promotores, pasando de 125 W por metro cuadrado de techo a 100 W.

De acuerdo con estos criterios, la demanda para este sector es de:

- Consumo: 5.040,89 kWh.

La nueva red queda indicada en el plano o.6.4, y resultaría de una línea que se emplazaría en el trazado del vial de acceso al sector hasta la conexión con la red existente o de la solución que determine la compañía suministradora, y será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización o documento que corresponda.

Red de telecomunicaciones

No se prevé la implementación de ninguna línea de telecomunicación en este sector, debido a que el sector ya dispone de este suministro y, por lo tanto, tampoco se le repercute ningún coste. En caso de que se tenga que emplazar una nueva línea o una ampliación, el coste será asumido por el promotor del sector.

Red de gas

Respecto de la red de gas, se prevé una línea que se emplazaría en el trazado del vial de acceso al sector hasta la conexión con la red existente.

La nueva red queda indicada en el plano o.6.6 y será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización.

Sector 3 Centro de Convenciones

Red de agua potable

Se mantienen los parámetros y volúmenes incluidos en el PDU de 2016:

- Caudal medio: 0,000463 m³/seg.
- Caudal punta: 0,0014 m³/seg.
- Total caudal anual del sector: 15.231 m³/año.

Con el fin de garantizar la disponibilidad del caudal anual de abastecimiento de agua de boca necesario para abastecer las necesidades de los 3 sectores, CTI, Norte y Centro de Convenciones, se solicitó el certificado de disponibilidad de agua de boca a la Mancomunidad gestora de recursos hídricos de Salou y Vila-seca, la cual el mes de julio de 2016 lo emitió por un caudal de 1.167.395 m³/año (3.942 m³/año para el sector Centro de Convenciones). Dado que el caudal necesario actual para el sector Centro de Convenciones no ha variado con respecto al del certificado, se considera garantizada la disponibilidad de agua.

La distribución y almacenaje del abastecimiento de agua para este sector se hará desde las infraestructuras existentes, con las correspondientes tuberías de conexión e infraestructuras necesarias.

Red de aguas residuales

Se mantienen los parámetros y volúmenes incluidos en el PDU de 2016:

- Caudal medio: 0,0005 m³/seg.
- Caudal punta: 0,0014 m³/seg.

Con el fin de garantizar el funcionamiento de la red de saneamiento de aguas residuales, se creará una nueva línea paralela al nuevo vial hasta conectarse con la red existente en el ámbito de la avenida de Pere Molas.

La nueva red queda indicada en el plano o.6.2 y será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización.

Red de aguas pluviales

La red de aguas pluviales del sector se desarrolla por la red existente indicada en el plano o.6.3.

En caso de que en este sector fuera necesaria la ejecución de una nueva red de saneamiento de aguas pluviales, ésta sería a cargo del promotor de este sector, así como los elementos necesarios para obtener el permiso para poder verter al medio; en todo caso, será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización.

Red eléctrica

Respecto a los datos de consumo de electricidad de los nuevos sectores, éstos se mantienen, a excepción del consumo de uso hotelero que se ajusta según datos facilitados por los promotores, pasando de 125 W por metro cuadrado de techo a 100 W.

De acuerdo con estos criterios, la demanda para este sector es de:

- Consumo: 1.004,00 KWh.

La nueva red queda indicada en el plano o.6.4, y resultaría de una línea que se emplazaría en el trazado del vial de acceso al sector hasta la conexión con la red existente o de la solución que determine la compañía suministradora, y será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización o documento que corresponda.

Red de telecomunicaciones

No se prevé la implementación de ninguna línea de telecomunicación en este sector, debido a que el sector ya dispone de este suministro y, por lo tanto, tampoco se le repercute ningún coste. En caso de que se tenga que emplazar una nueva línea o una ampliación, el coste será asumido por el promotor del sector.

Red de gas

Respecto a la red de gas, se prevé una línea que se emplazaría en el trazado del vial de acceso al sector hasta la conexión con la red existente.

La nueva red queda indicada en el plano o.6.6 y será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización.

3.4 Suelo no urbanizable clave Agrícola de protección ambiental (A.PA)

Los terrenos que de acuerdo con la sentencia quedan excluidos del ámbito del sector CTI, actualmente ya tienen una funcionalidad de conector ecológico, concretamente entre el Parque de la Torre d'en Dolça y la Séquia Major. Asimismo, de acuerdo con el Documento ambiental estratégico del PDU, estos terrenos, junto con la Séquia Major, son los suelos con una sensibilidad ambiental más elevada dentro del ámbito del PDU del CRT, visto su valor faunístico, su actual uso agrario y porque en parte existe cierto riesgo de inundabilidad.

La modificación de la ordenación del sector CTI plantea dotar estos terrenos de una nueva calificación urbanística en suelo no urbanizable, con condicionantes y medidas paisajísticas y ambientales que mantengan y refuercen su papel de conector ecológico, como ya se establecía en el PDU, de manera que se garanticen las condiciones de conectividad de la Séquia Major hacia el norte y hacia els Prats de la Pineda, se mantenga la combinación actual de usos agrícolas y balsas de agua, así como la creación de ejes paisajísticos, con las limitaciones que correspondan con respecto a su funcionalidad de acuerdo con la sentencia del TSJC de 29/09/2020.

La presente modificación califica estos suelos de zona Agrícola de protección ambiental (clave A.PA), los cuales se diferencian del suelo agrícola tradicional por su voluntad de ser espacios considerados como natural de corredor ecológico, con una regulación específica.

Este suelo no urbanizable será el lugar idóneo y, por lo tanto, el ámbito donde mayoritariamente se aplicarán las medidas preventivas y correctoras del PDU y de la MPDU derivadas de los impactos del desarrollo urbanístico del sector 1 CTI.

A nivel paisajístico, se propone en el lugar actuaciones con estrategias paisajísticas de naturalización, es decir, maximizar la recuperación de la imagen de naturalidad del **lugar**. Al mismo tiempo, se pretenden aplicar actuaciones de contextualización, mediante el establecimiento de continuidades entre los elementos preexistentes y los nuevos. Así pues, se pretende incorporar la repetición de patrones

paisajísticos (cromáticos, materiales, formales...), de manera que la percepción de los nuevos elementos resulte poco evidente y se perciba como una continuidad de las preexistencias.

Fijados estos requisitos paisajísticos y las actuaciones de las medidas correctoras y preventivas en el suelo no urbanizable, se propone una serie de actuaciones que minimizan los impactos que el desarrollo del sector 1 CTI puede producir en el territorio. Al mismo tiempo, el suelo no urbanizable también podría ser objeto de localización de medidas compensatorias y correctoras, definidas en los diferentes Documentos ambientales, paisajísticos y diferentes planos (de compensación, de adaptación al cambio climático, de permeabilización, etc.) del Plan.

Las actuaciones en el suelo no urbanizable pretenden, aparte de lo comentado anteriormente, crear una red de espacios en mosaico, donde se combinan espacios agrícolas, forestales, prados, espacios húmedos y acuáticos, así como espacios de transición. Creando una infraestructura verde, que al mismo tiempo mejorará la conectividad entre los espacios de interior y los espacios de la Red Natura y litorales del municipio de Vila-seca.

La regulación específica del Suelo No Urbanizable con la nueva clave Agrícola de protección ambiental, se recoge en el capítulo "5. Disposiciones particulares. Zona agrícola de protección ambiental (clave A.PA)" del título "VI. Suelo no urbanizable" de la normativa del PDU.

3.4.1 Modificaciones normativas

Se modifica el artículo 157 y se introduce el nuevo artículo 169.bis, de acuerdo con la descripción y las justificaciones que constan a continuación.

• Artículo 157

Se añade la nueva letra j), añadiendo la nueva zona agrícola de protección ambiental (clave A.PA) al listado de sistemas y zonas en suelo no urbanizable, que se corresponde con los suelos que se han excluido del sector 1 CTI según la delimitación establecida en el PDU del año 2016, vista su afectación por riesgo químico y de acuerdo con la sentencia del TSJC de 29/9/2020 recaída sobre el PDU.

• Artículo 169.bis

Se introduce el nuevo artículo 169.bis, relativo a la regulación de la nueva zona agrícola de protección ambiental (clave A.PA) en suelo no urbanizable, donde se establecen los condicionantes a tener en cuenta en relación con los parámetros siguientes:

- Régimen de usos; admitiéndose los usos propios de la actividad agrícola y de la gestión forestal y los usos destinados a la gestión del agua, como son las balsas de laminación, las balsas de tratamiento biológico de aguas grises y las balsas de almacenaje de agua de riego. No se admiten actividades que puedan generar concurrencia pública mientras esté presente el riesgo químico, ni el uso de vivienda.
- Criterios de tratamiento paisajístico, como son el mantenimiento de la fisonomía rural de los suelos no gestionados agrícola o forestalmente; y el mantenimiento de los criterios de elección de especies predominantemente mediterráneas, de bajas necesidades hídricas y de origen autóctono.
- Edificaciones y red de caminos; admitiéndose las edificaciones e infraestructura mínima necesaria asociada a los usos admitidos; y estableciendo, con respecto a los caminos, que tienen que ser los mínimos necesarios para poder acceder a los campos de cultivo y a las infraestructuras existentes y futuras.
- Estanques de laminación, que se prevén para almacenar el exceso de escorrentía natural; estableciendo que su diseño y gestión tienen que ser multifuncionales, con el objetivo de que retengan el agua en caso de avenida y traten las aguas grises y la primera escorrentía de espacios urbanos adyacentes; estableciendo la inclusión de filtros verdes que mejoren la calidad del agua antes de su infiltración o reutilización; y previendo que estas piezas se diseñarán de manera que tengan formas medianamente regulares y armónicas con la estructura parcelaria reticular de las zonas agrícolas.

3.4.2 Compatibilidad ambiental de la laguna de riego existente con su uso privativo

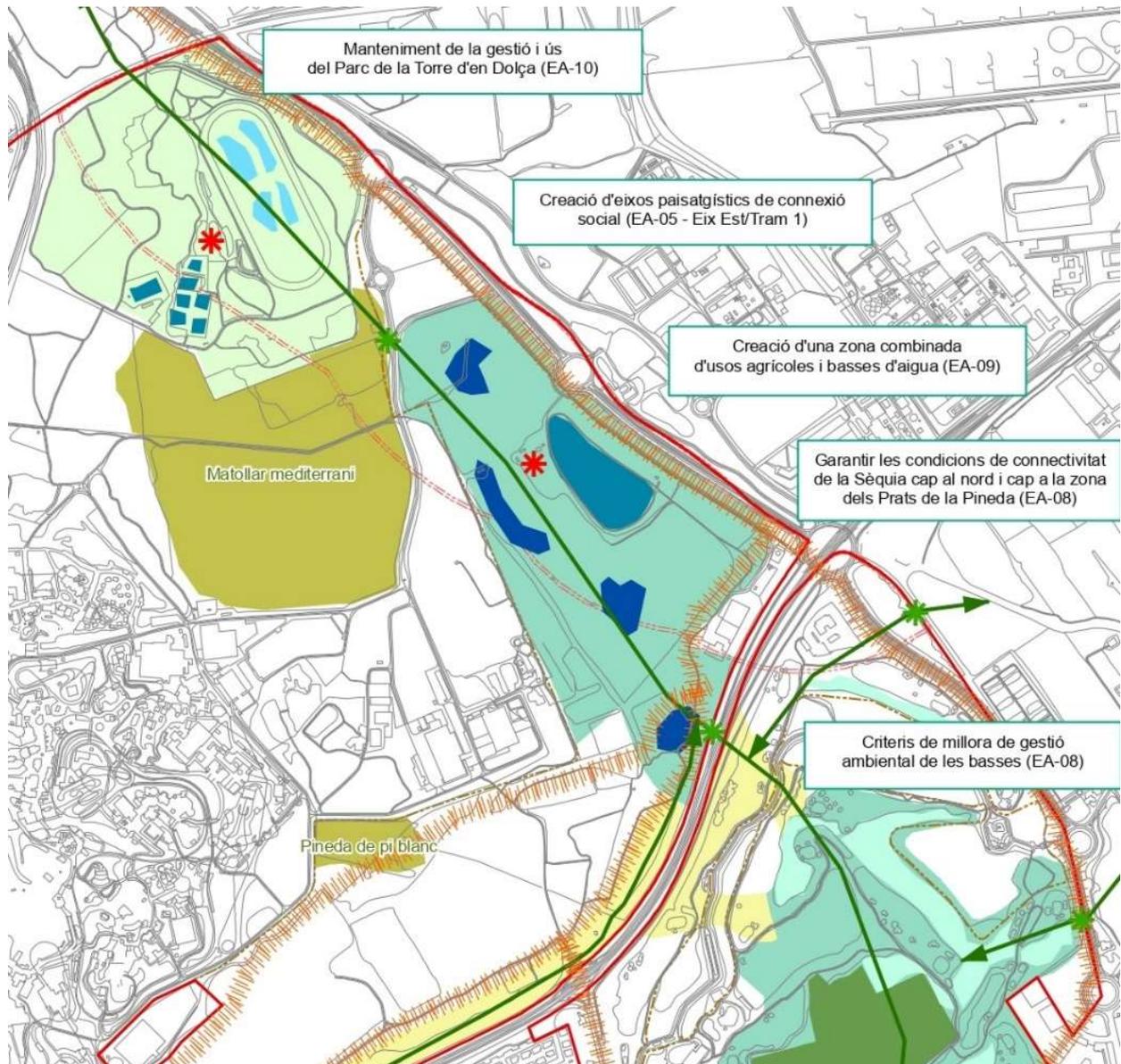
El acuerdo de la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña de 25/2/2020 determina, entre otros, que la modificación del PDU tendrá por objeto la compatibilización del valor paisajístico y ambiental de la laguna existente en el ámbito del CTI con el derecho de acceso de uso exclusivo y

privativo de las instalaciones y conducciones de la laguna existente en la zona verde del sector CTI, con el fin de garantizar el funcionamiento actual del riego de los campos de golf y su aportación a los espacios húmedos del entorno de la Séquia Major.

En relación con este objetivo, en primer lugar conviene tener en cuenta que el grueso de los espacios libres y equipamientos públicos del sector 1 CTI del PDU –entre los cuales se encuentra la laguna de riego existente en el sector– habrían visto limitada su funcionalidad y disfrute colectivo al encontrarse situados en una zona de riesgo de accidentes graves provenientes de la industria química, de acuerdo con la sentencia del TSJC de 20/9/2020. En consecuencia, este grueso de espacios públicos y equipamientos del sector 1 CTI se ha resituado y ordenado fuera de esta localización.

Dicho esto y en virtud de la MPDU que se plantea, los suelos que la sentencia declara que se encuentran situados en zona de riesgo químico quedan clasificados de suelo no urbanizable y conectan el sector 1 CTI con Vila-seca, con condicionantes y medidas paisajísticas y ambientales que mantienen y refuerzan su papel de conector ecológico, como ya se establecía en el PDU, de manera que se garantizan las condiciones de conectividad de la Séquia Major hacia el norte y hacia els Prats de la Pineda, se mantiene la combinación actual de usos agrícolas y balsas de agua, así como la creación de ejes paisajísticos de conexión social, con las limitaciones correspondientes con respecto a su funcionalidad de acuerdo con la sentencia del TSJC de 29/09/2020, tal como se ha descrito en el anterior apartado 3.4.1 de esta memoria.

Asimismo, con respecto a estos suelos excluidos del sector 1 CTI, se regula una nueva calificación urbanística denominada zona agrícola de protección ambiental (clave A.PA), que admite los usos destinados a la gestión del agua como las balsas de almacenaje de aguas de riego, compatibilizándose este valor paisajístico y ambiental de la laguna con el derecho de acceso de uso exclusivo y privativo de las instalaciones y conducciones de la laguna existente, y se sigue garantizando el funcionamiento actual del riego de los campos de golf y su aportación a los espacios húmedos del entorno de la Séquia Major.



Estrategias ambientales en los suelos afectados por el riesgo químico

3.5 Cuadros de datos

3.5.1 Cuadros de datos

- SECTOR 1. Complejos turísticos integrados - CTI

Datos del PDU aprobado definitivamente el 2016:

SECTOR 1_ COMPLEXOS TURÍSTICS INTEGRATS- CTI

Sòl	m ²	%
SH Hidràulic	18.569 m ² sòl	1,83%
SV Espais lliures	211.772 m ² sòl	20,82%
SE Equipaments	151.749 m ² sòl	14,92%
SX Vials	251.313 m ² sòl	24,71%
SISTEMES	633.403 m² sòl	62,27%
CTI Complex turístic integrat	383.707 m ² sòl	37,73%
ZONES	383.707 m² sòl	37,73%
TOTAL SECTOR	1.017.110 m² sòl	100,00%

Sostre

Hoteler	425.000 m ² st	57%
Àrea de joc	30.000 m ² st	4%
Comercial	50.000 m ² st	7%
Oci	120.000 m ² st	16%
Altres	120.000 m ² st	16%
TOTAL SOSTRE	745.000 m²st	100%

EDIFICABILITAT BRUTA (m²st/m²)

0,73

Datos propuestos en la presente Modificación del PDU:

SECTOR 1_ COMPLEXOS TURÍSTICS INTEGRATS- CTI

Sòl	m ²	%
SH Hidràulic	28.611 m ² sòl	4,69%
SV Espais lliures	108.804 m ² sòl	17,84%
SE Equipaments	30.538 m ² sòl	5,01%
SX Vials	58.370 m ² sòl	9,57%
SISTEMES	226.323 m² sòl	37,10%

CTI Complex turístic integrat	383.707 m ² sòl	62,90%
ZONES	383.707 m² sòl	62,90%

TOTAL SECTOR	610.030 m² sòl	100,00%
---------------------	----------------------------------	----------------

Sostre

Hoteler	425.000 m ² st	57%
Àrea de joc	30.000 m ² st	4%
Comercial	50.000 m ² st	7%
Oci	120.000 m ² st	16%
Altres	120.000 m ² st	16%
TOTAL SOSTRE	745.000 m²st	100%

EDIFICABILITAT BRUTA (m²st/m²)	1,22
---	-------------

- **SECTOR 2. Norte**

Datos del PDU aprobado definitivamente el 2016:

SECTOR 2_ NORD		
Sòl	m ²	%
Espais lliures	12.824	11,8%
Vialitat	7.623	7,0%
SISTEMES	20.447	18,9%
Zona HN	87.892	81,1%
ZONES	87.892	81,1%
TOTAL SECTOR	108.339	100,0%
Sostre	m ² st	%
Hoteler	50.000	100,0%
TOTAL SOSTRE	50.000	100,0%
EDIFICABILITAT BRUTA (m²st/m²)	0,46	

La presente Modificación del PDU no prevé modificación de los parámetros urbanísticos del sector 2 Norte.

- **SECTOR 3. Centro de Convenciones**

Datos del PDU aprobado definitivamente el 2016:

SECTOR 3_ CENTRE DE CONVENCIONS - CC		
Sòl	m ²	%
Espais lliures	2.000	3,8%
SISTEMES	2.000	3,8%
Zona CTI	50.188	96,2%
ZONES	50.188	96,2%
TOTAL SECTOR	52.188	100,0%
Sostre	m ² st	%
Centre de convencions/ hoteler	24.612	100,0%
TOTAL SOSTRE	24.612	100,0%
EDIFICABILITAT BRUTA (m²st/m²)	0,47	

La presente Modificación del PDU no prevé modificación de los parámetros urbanísticos del sector 3 Centro de Convenciones.

3.6 Estrategias de gestión

3.6.1 Administración actuante del sector 1 CTI

Tal como se ha expuesto en el apartado 1.2 Antecedentes, el 10/1/2020 la Junta de dirección del Consorcio del CRT de Vila-seca y Salou adoptó el acuerdo de solicitar al Departamento de Territorio y Sostenibilidad que el Instituto Catalán del Suelo asumiera la condición de administración actuante del sector 1 CTI, en sustitución del Consorcio del CRT mediante modificación del PDU, dado que el Consorcio no disponía de los medios técnicos y económicos para asumir esta condición debido a la complejidad inherente al desarrollo urbanístico del sector 1 CTI, así como a la ejecución y el desarrollo de complejas infraestructuras de conexión del PDU.

Una vez analizada esta propuesta, el 25/2/2020 la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña consideró pertinente introducir este cambio de administración actuante, atendiendo a los motivos expresados en el acuerdo de la Junta de dirección del Consorcio del CRT, tarea que podía asumir el Instituto Catalán de Suelo al igual que en otros planes directores urbanísticos tramitados y aprobados en los últimos años, por lo cual emitió informe favorable con relación a la propuesta de formulación de la modificación del PDU, y propuso al consejero que acordara el inicio del procedimiento de formulación del PDU y que encargara a la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio la redacción del documento, con la participación de los ayuntamientos afectados, de acuerdo con lo que disponen los artículos 76.1 y 83 del TRLU.

Finalmente, el 2/3/2020 el consejero de Territorio y Sostenibilidad resolvió iniciar el procedimiento de formulación de la modificación del PDU, a instancia de la Junta de dirección del Consorcio, y encargarla a la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio.

En consecuencia, la modificación del PDU que se formula y tramita designará al Instituto Catalán del Suelo como administración actuante del sector 1 CTI en sustitución del Consorcio Urbanístico del CRT.

3.6.2 Cambio de modalidad de cooperación a compensación

Del concurso público llevado a cabo para la instalación y explotación de un casino de juego en el Centro recreativo y turístico, resultó como única adjudicataria la sociedad Hard Rock BCN IR SAU, que está previsto que acabe adquiriendo la totalidad del suelo resultante del sector 1 CTI, con el compromiso de llevar a cabo el desarrollo, gestión y ejecución de este sector como propietario único del sector.

Por todo lo anteriormente expuesto, la MPDU considera oportuno sustituir la modalidad del sistema de actuación de cooperación a compensación básica.

3.7 Programación de las actuaciones

3.7.1 Criterios generales

La programación de las actuaciones del PDU referidas al desarrollo y ejecución de los sectores delimitados y ordenados en este documento, incluye tanto la redacción y tramitación de los instrumentos de planeamiento, gestión y urbanización, como la ejecución material de las obras de urbanización; en el presente supuesto se prevé un único plazo de 10 años para iniciar y acabar la ejecución de los tres sectores del PDU: sector 1 CTI, sector 2 Norte y sector 3 Centro de convenciones. Este único plazo común para el desarrollo de los sectores podrá periodificarse por fases en cada uno de estos ámbitos, si bien se prevé la finalización de la total ejecución en el cuarto trimestre del año 2032.

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, la programación óptima de las actuaciones del PDU, hasta la total finalización de las obras de urbanización de los sectores y ejecución de las infraestructuras de conexiones y de servicios comunes internas al ámbito del PDU (excluidas las correspondientes a infraestructuras generales sectoriales a cargo de las administraciones con competencias), se ajustará a la secuencia que se detalla a continuación.

▪ **Planeamiento. Tramitación de la MPDU:**

- Aprobación inicial de la MPDU: febrero de 2022.
- Aprobación definitiva de la MPDU: octubre de 2022 (previsión).
- Publicación en el DOGC de la MPDU y ejecutividad del PDU: noviembre de 2022 (previsión).

▪ **A partir de la ejecutividad del PDU:**

a. Desarrollo de cada uno de los sectores

Proyectos de urbanización:

- Redacción y tramitación de proyectos de urbanización y de espacios libres. Se podrán redactar tantos proyectos de urbanización, de espacios libres y complementarios como fases de urbanización previstas.
- Aprobación inicial y definitiva del proyecto de obras básicas de urbanización.
- Aprobación inicial y definitiva de los proyectos de obras complementarias de urbanización.

Gestión:

- Redacción por los propietarios de los sectores o Juntas de compensación, según corresponda, y aprobación inicial de los instrumentos de gestión por parte de la administración actuante.
- Aprobación definitiva del correspondiente proyecto de reparcelación, simultánea o posterior a la aprobación del proyecto de obras básicas de urbanización.

Ejecución de la obra urbanizadora:

- Inicio de las obras de urbanización.
- Finalización de las obras de urbanización.
- En caso de que se realicen fases de edificación, se urbanizará por ámbitos coincidentes con las fases de edificación.

Edificación:

- La edificación podrá ser simultánea a la obra de urbanización.

b. Ejecución de las infraestructuras de conexiones y de servicios comunes

Redacción y tramitación de los proyectos de urbanización, estudios informativos o, si procede, de los proyectos de obras ordinarias o planes especiales urbanísticos. Se podrán redactar tantos proyectos como infraestructuras de conexiones o servicios a ejecutar, y la tramitación será la que legalmente corresponda según el tipo de proyecto o plan:

- Aprobación inicial y definitiva del proyecto o plan.
- La aprobación definitiva del **plan** o proyecto legitimará para la expropiación de los terrenos y bienes externos al ámbito del PDU, mediante tramitación del correspondiente proyecto de expropiación forzosa individualizado o por tasación conjunta.
- Los terrenos de infraestructuras comunes que son objeto de cesión obligatoria en el desarrollo de los sectores de interés supramunicipal, podrán ser objeto de ocupación directa en el momento de ejecución de la obra si el instrumento de gestión del sector no ha sido aprobado definitivamente.

3.7.2 Plan de etapas de los sectores de interés supramunicipal

En el presente plan no se precisa el trazado ni las características de las obras de urbanización básicas de los sectores de planeamiento delimitados y ordenados, dado que, de conformidad con lo que prevé el artículo 56.6.c) del TRLU, es opcional del plan hacerlo y, por lo tanto, se prevé que se efectuará en los correspondientes proyectos de urbanización de obras básicas, y los diferentes proyectos complementarios a tramitar con posterioridad.

La aprobación definitiva del PDU comporta la aprobación de la ordenación detallada de los sectores delimitados: sector 1 CTI, sector 2 Norte y sector 3 Centro de convenciones.

Los proyectos de obras de urbanización básicas y complementarias se tramitarán previamente o simultáneamente a la reparcelación de cada uno de los ámbitos, y serán aprobados por la administración competente de conformidad con lo que disponen los artículos 157bis, 157.4 y 23 del TRLU.

Los tres sectores delimitados y ordenados en este PDU se desarrollarán cada uno de ellos en un plazo de 10 años desde la aprobación definitiva de la presente modificación, periodo que se establece para iniciar y acabar las obras de urbanización y que se prevé se iniciarán el 4.º trimestre de 2023 y que acabarán el 4.º trimestre de 2032.

Las obras de infraestructuras externas o comunes relativas a los diferentes sectores se ejecutarán por los propietarios del sector 1 CTE, en tanto que asumen la mayor parte del coste de su ejecución. Estas obras de infraestructuras serán repercutibles de acuerdo con los porcentaje establecidos en este planeamiento para cada uno de los sectores de interés supramunicipal del PDU, y la estimación del coste de estas obras están cuantificadas e imputadas en el Estudio de viabilidad económica de los diferentes sectores delimitados y ordenados en el PDU.

3.7.3 Sector 1 Complejos Turísticos Integrados – CTI

El desarrollo del sector 1 CTI constituirá un único polígono de actuación, cuyas condiciones quedan establecidas en la normativa del PDU.

La aprobación definitiva de los proyectos de urbanización y de reparcelación comportará el inicio de la contratación y de la ejecución material de las obras.

En este sector se prevé tramitar simultáneamente el proyecto de urbanización y el proyecto de reparcelación una vez aprobado definitivamente el PDU. Se prevé la aprobación definitiva de ambos proyectos durante el primer semestre de 2023.

Se prevé que el sector esté desarrollado en el plazo de 10 años con respecto a las obras de urbanización correspondientes al sector, que se prevé que estén totalmente finalizadas al 4.º trimestre de 2032. Asimismo, se prevé que se desarrolle una primera fase de edificación en el plazo de cuatro años desde la aprobación definitiva de la presente modificación. Esta primera fase de ejecución de la

edificación desarrollará un total de 247.074 m² de techo, de los cuales 135.000 m² de techo correspondiente a aprovechamiento de titularidad privada y 112.075 m² del techo obtenido por cesión del 15% del aprovechamiento medio para la administración actuante. En esta primera fase de edificación se tendrá que urbanizar la totalidad del espacio público del sector CTI y las infraestructuras viales externas determinadas en el plano o.05.1. En relación con las infraestructuras externas del sector, en la primera fase de edificación habrá que desarrollar la actuación correspondiente a la modificación de la rasante de la calle del Camí del Racó (señalada en el plano o.07 con el número 5).

3.7.4 Sector 2 Norte

Con respecto a la ejecución del sector 2 Norte, se prevé que se desarrolle en un único polígono de actuación, si bien se podría desarrollar en dos polígonos, que se delimitarían y concretarían mediante la tramitación del instrumento de división poligonal de conformidad con lo que dispone el artículo 119.1.a) del TRLU.

Se prevé que el sector esté desarrollado en el plazo de 10 años con respecto a las obras de urbanización correspondientes al sector, que tendrán que estar finalizadas en el 4.º trimestre de 2032.

3.7.5 Sector 3 Centro de Convenciones – CC

En este ámbito el PDU prevé un único polígono de actuación.

El sector se prevé que se desarrolle en el plazo de 10 años con respecto a las obras de urbanización correspondientes al sector, que tendrán que estar finalizadas al 4.º trimestre de 2032.

3.7.6 Ejecución de infraestructuras externas a los sectores delimitados y ordenados y de otras externas al ámbito del PDU

El PDU prevé la ejecución de Infraestructuras de servicios y de conexiones externas a los sectores, muchas de ellas comunes a los diferentes ámbitos delimitados y ordenados en este planeamiento, y de otras infraestructuras externas al ámbito del PDU de reordenación del CRT de Vila-seca y Salou.

Las obras de infraestructuras externas o comunes relativas a los diferentes sectores se ejecutarán por los propietarios del sector 1 CTE, en tanto que asumen la mayor parte del coste de su ejecución. Estas obras de infraestructuras serán repercutibles de acuerdo con los porcentaje establecidos en este planeamiento para cada uno de los sectores de interés supramunicipal del PDU, y la estimación del coste de estas obras están cuantificadas e imputadas en el Estudio de viabilidad económica de los diferentes sectores delimitados y ordenados en el PDU

De acuerdo con el punto 3.3.2 de la presente memoria, la MPDU ha estudiado y analizado el reparto de costes de urbanización externos al PDU y su reparto entre los sectores que desarrolla el CRT, considerando la movilidad generada por cada uno de los usos, necesidades de servicios y aprovechamientos asignados a cada sector.

La aprobación del PDU legitimará para llevar a cabo las actuaciones de ejecución directa relativas a las infraestructuras externas, los costes de las cuales son repercutibles a los tres sectores de interés supramunicipal delimitados por el PDU, en los porcentajes establecidos en el apartado 3.3.2. Reparto de los costes de las infraestructuras comunes y externas, de esta memoria. Estos porcentajes se han fijado en base a la movilidad generada por el desarrollo de cada uno de los sectores por este Plan, en el caso de las conexiones viales.

El Estudio de evaluación económica y financiera prevé un coste estimativo de ejecución de estas infraestructuras comunes.

Las infraestructuras externas a los sectores delimitados y ordenados por este PDU son:

- **Infraestructuras de conexión externas al ámbito del PDU**

De mejora de las conexiones del PDU con la autopista A-7, ámbito que se ha dibujado en el plano o.07 Actuaciones singulares, y que no excluyen otras alternativas que puedan surgir.

El reparto del gasto es entre los tres sectores de interés supramunicipal a partir de la movilidad generada por cada uno de ellos.

Se prevé su necesidad con el desarrollo final de los sectores.

- Previsión de intervención sobre los accesos externos al ámbito delimitado por el PDU del CRT, de mejora para la conexión del PDU con la autopista A-7, que serán concretados a partir de los correspondientes estudios informativos, planes especiales, proyectos de urbanización o documentos que corresponda (señalada con el número 1).

▪ **Infraestructuras de conexión y conectividad vial de los sectores dentro del ámbito del PDU**

El reparto del gasto es entre los tres sectores de interés supramunicipal a partir de la movilidad generada por cada uno de ellos, a excepción del tramo del vial de acceso desde la Av. del Alcalde Pere Molas, de conexión entre el sector Norte y el sector Centro de Convenciones (señalada con el número 7). En esta actuación se mantienen los % de reparto de los costes con respecto al PDU del 2016, en base al aprovechamiento de los 2 sectores, dado que se considera un vial interno indispensable para la accesibilidad de los 2 sectores.

Se prevé su necesidad con el desarrollo final de los sectores.

La modificación de la rasante de la calle del Camí del Racó (señalada con el número 5) habrá que realizarla en la primera fase de edificación del sector CTI, y su gasto es a cargo de este sector.

Son las señaladas en el plano o.07 Actuaciones singulares:

- Rotonda de conexión CRT - Port Aventura (señalada con el número 2).
- Vial norte de enlace A-7 y Port Aventura (señalada con el número 3).
- Corredor verde (señalada con el número 4).
- Modificación de rasante de la calle del Camí del Racó (señalada con el número 5).
- Acceso este de la C-31b (señalada con el número 6).
- Tramo del vial de acceso desde la Av. del Alcalde Pere Molas, de conexión entre el sector Norte y el sector Centro de Convenciones (señalada con el número 7).

Las tres rotondas situadas sobre la autovía C-31b señaladas en el plano de ordenación o.05.1 serán desarrolladas en el proyecto de urbanización del CTI y ejecutadas en la primera fase de edificación de este sector. Asimismo, la cuarta rotonda sobre la autovía C-31b señalada en el plano de ordenación o.05.2 será desarrollada en la segunda fase de edificación de la zona CTI. El gasto es a cargo del sector CTI.

▪ **Infraestructuras de medidas ambientales y para afectaciones de inundabilidad**

Grafiadas en el plano o.07 con el número 8, a cargo de los propietarios del sector 1 CTI y a determinar y concretar por los correspondientes planes especiales y/o documentos que corresponda.

3.8 Bases técnicas y económicas

El artículo 56 del TRLU regula los planes directores urbanísticos, el contenido del cual incluye, entre otras, las bases técnicas y económicas para su desarrollo.

El apartado g) del artículo 56 de la Ley 3/2012, de 22 de febrero, de modificación del TRLU, introduce un nuevo tipo de planes directores urbanísticos de delimitación y ordenación de sectores de interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia social o económica o de características singulares.

Los referidos PDU de delimitación y ordenación de sectores de interés supramunicipal tienen que establecer la ordenación detallada del suelo con el nivel y la documentación propia de un plan urbanístico derivado y, por lo tanto, tiene que dar cumplimiento al artículo 66.d) del TRLU.

En este sentido, el presente PDU contiene el estudio y justificación de su viabilidad con el documento de evaluación económica y financiera y el informe de sostenibilidad económica que pondera el impacto de las actuaciones previstas en las finanzas públicas de las administraciones responsables de la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras y de la implantación y prestación de los servicios necesarios.

Así, en el documento de evaluación económica y financiera se comprueba si el aprovechamiento urbanístico, pensando en el valor inmobiliario que previsiblemente tendrá éste una vez introducido en el mercado, junto con las inversiones asociadas a las cargas del plan, son suficientes para poder financiar de forma adecuada los sistemas (infraestructuras públicas, indemnizaciones, urbanización y dotaciones de carácter colectivo), todo ello respetando los estándares de dimensión y calidad que pide el desarrollo urbano habitual.

Mientras que el informe de sostenibilidad económica demuestra que los ayuntamientos afectados podrán financiar adecuadamente el mantenimiento de los espacios públicos de la ordenación planteada, una vez pasen a titularidad municipal. A continuación, se hace un breve resumen del contenido de ambos documentos.

3.8.1 Evaluación económica y financiera del PDU

El documento de Evaluación económica y financiera, vista la naturaleza de este PDU de delimitación y ordenación de sectores de interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia social o económica o de características singulares, se ajusta a los requisitos exigidos para el planeamiento derivado.

El análisis de viabilidad aborda el encaje, en términos de mercado, de los productos inmobiliarios propuestos por el PDU. La viabilidad económico-financiera implica que el valor final de los productos inmobiliarios que se puedan generar sea suficiente para pagar todos los costes de construcción y desarrollo de suelo, incluido el beneficio de los promotores, y que además genere un valor residual del suelo antes de transformarse que sea positivo y superior al que tenía con anterioridad a la modificación que se propone.

Se parte de un estudio de mercado que evalúa el precio de venta de los productos inmobiliarios con las diferentes actividades que se contemplan para cada zona del PDU, lo que permite hacer una previsión de los ingresos de la operación.

A partir de aquí, se estiman los costes necesarios para edificar, concepto que comprende los costes de ejecución material, el beneficio industrial, la gestión y comercialización, así como una tasa de rentabilidad que se ha definido partiendo de las recomendaciones del Ministerio de Hacienda. Eso permite obtener un valor residual del suelo urbanizado, es decir, el precio máximo que se puede llegar a pagar para garantizar la viabilidad de la operación inmobiliaria.

Acto seguido, se hace la misma operación aplicada al suelo. Se tienen en cuenta, por lo tanto, los costes de urbanización y gestión, así como una tasa de rentabilidad y la cesión de aprovechamiento medio prevista a las administraciones actuantes. El resultado es un valor residual del suelo bruto, que es el elemento definitivo que permite valorar la viabilidad de la operación.

Para la obtención del valor residual del suelo bruto del estudio de viabilidad de la operación se han desarrollado el método residual estático y el método residual dinámico. Los dos métodos tienen como objetivo encontrar el valor máximo que se puede pagar por el suelo sin urbanizar, y es en base a este parámetro, en relación con el valor de mercado del suelo, que se define la viabilidad de la operación.

El método residual estático se configura como una metodología estándar, que la normativa establece como referencia en el planeamiento urbanístico. No establece un horizonte temporal para calcular el valor residual del suelo en los proyectos objeto de evaluación. En cambio, tiene en cuenta un componente de financiación, el cual incluye los gastos de financiación y de gestión y promoción, así como el beneficio empresarial normal de la actividad de promoción inmobiliaria, así como la tasa libre de riesgo y la prima de riesgo de la operación.

El método residual dinámico sigue la misma metodología, en el sentido de partir de los valores de mercado del producto final, para llegar, una vez deducidos los costes y la rentabilidad esperada del promotor de suelo y del promotor inmobiliario, a encontrar el valor residual del suelo que hace viable la operación, pero en este caso hay que hacer una propuesta de periodificación, teniendo en cuenta la coyuntura actual y las perspectivas de absorción del mercado inmobiliario específico.

La diferencia con el método estático es que el método dinámico incorpora una previsión de la duración del proceso y de la temporalización de los momentos en que se llevarán a cabo las diversas actuaciones. Lo que se obtiene, por lo tanto, es una matriz con la periodificación de las actuaciones y, por lo tanto, de la previsión de costes e ingresos que se irán produciendo.

Con respecto a la Evaluación económica y financiera del PDU aprobado definitivamente en diciembre de 2016, en el presente documento se han realizado las siguientes modificaciones:

- Se han actualizado los costes de urbanización.
- Se ha considerado que el sector Centro de Convenciones se equipara, a nivel de relación costes/precios de venta, con la calidad del sector Norte, ya que los dos están fuera del CTI. Por lo tanto, se han igualado los valores de estos dos sectores.
- Se ha ajustado la periodificación según la agenda actual prevista: operación a realizar en 10 años, en dos fases de edificación, con reparto de costes lineal (la misma proporción cada año). La periodificación a 10 años es para toda la operación. Por lo tanto, 9 años para construir y 10 años para obtener los ingresos, que en este caso quiere decir poder utilizar los activos.
- Se ha actualizado la situación del bono español y se ha considerado la misma rentabilidad para toda la operación (suelo y construcción). El resultado es una rentabilidad de mercado del 13,13%.
- En el caso del CTI se ha considerado que los costes de gestión y comercialización del suelo son más ajustados, por la propia tipología de la actuación.

Ingresos y costes de construcción previstos

Se han actualizado los precios de la oferta hotelera a partir de un nuevo estudio de mercado de la oferta disponible en estos momentos dentro del ámbito de la costa turística mediterránea y de los informes de los principales analistas, que explican cómo ha evolucionado el sector durante la pandemia y las perspectivas más inmediatas.

Para determinar hacia donde tenderán los precios de mercado en la actual situación de incertidumbre derivada de la pandemia del COVID-19, se ha tenido en cuenta la evolución del mercado a partir de la aprobación definitiva del PDU el año 2016 hasta día de hoy. Así, se ha considerado que el sector turístico desarrolló una tendencia alcista durante la segunda década del siglo XXI, con notables incrementos en inversión hotelera en España. Esta evolución de precios tiene su punto máximo el año 2018, produciéndose un frenazo en la inversión durante los años 2019 y 2020.

Del nuevo estudio realizado y del análisis de los informes de los principales analistas se concluye que las destinaciones de vacaciones (costas e islas) se podrán recuperar de la crisis provocada por la pandemia antes que las grandes ciudades, y se prevé que durante el año 2022 se recuperen los indicadores de 2019 en las áreas costeras.

Como medida de precaución, en el análisis de viabilidad se mantienen los precios de venta del documento del PDU aprobado definitivamente el año 2016, que supone recuperar los valores pre-pandemia sin recoger la subida del ciclo alcista de 2018-2019, que puede tardar más en consolidarse ante las incertidumbres que se dan todavía en este momento respecto de la evolución de la pandemia.

Del estudio realizado se concluyen los siguientes valores de venta y construcción en €/m²:

	<i>Cost construcció</i>	<i>Preu venda</i>
Hotel sector Nord	2.100	3.500
Centre Convencions/Hotel GL	2.100	3.500
Hotel GL sector CTI	2.700	4.500
Comercial CTI	1.210	3.500
Oci CTI	2.700	4.500
Serveis CTI	400	450
Usos ponderats CTI	2.230	3.780
Usos ponderats PDU	2.220	3.760

Gastos de urbanización previstos

El estudio ha actualizado los gastos de urbanización previstos para el desarrollo de los tres sectores que desarrolla el PDU del CRT:

MPDU 2022	Sector CTI	Sector Nord	Centre Convencions	Suma
Dotació de serveis	31.922.808 €	2.226.035 €	291.664 €	34.440.507 €
Urbanització interna vials i zones verdes	32.375.930 €	2.048.804 €	80.000 €	34.504.733 €
Total Despeses d'urbanització internes	64.298.738 €	4.274.839 €	371.664 €	68.945.241 €
Despeses d'urbanització externes dels sectors i mobilitat	60.550.104 €	1.730.197 €	676.491 €	62.956.792 €
Despeses mesures correctores d'inundabilitat, permeabilitat de fauna, compensatòries i medi ambient	11.736.125 €	0 €	0 €	11.736.125 €
Despesa d'urbanització externa exclusiva S. Nord i CC (Tram vial confrontant)	0 €	773.332 €	159.968 €	933.300 €
Total Despeses d'urbanització externes dels sector i mobilitat	72.286.229 €	2.503.529 €	836.458 €	75.626.217 €
SUBTOTAL 2	136.584.967 €	6.778.369 €	1.208.122 €	144.571.458 €
Dèficit explotació transport públic de superfície	8.909.731 €	352.460 €	137.809 €	9.400.000 €
SUBTOTAL 3	145.494.698 €	7.130.829 €	1.345.931 €	153.971.458 €
Reserva per possibles imprevistos	29.105.302 €	1.426.166 €	269.186 €	30.800.654 €
TOTAL	174.600.000 €	8.556.995 €	1.615.117 €	184.772.112 €

Valor residual del suelo neto

Teniendo en cuenta las condiciones asignadas a cada sector y efectuando las operaciones correspondientes de cada método, se obtienen los resultados siguientes del valor de repercusión del suelo neto:

RESULTATS Vso 2022					
ESTATIC	TOTAL PDU	CTI	PAU - NORD	Centre Convencions	
Valor sòl brut	116.972.127	108.499.877	6.891.357	1.580.894	€
VSO/ sostre	145,56	145,64	141,75	158,09	euros/m ² sostre
DINAMIC	TOTAL PDU	CTI	PAU - NORD	Centre Convencions	
Valor sòl brut	128.681.988	119.017.205	7.945.744	1.719.040	€
VSO/ sostre	160,13	159,75	163,44	171,90	euros/m ² sostre

A continuación se refieren los resultados del PDU aprobado definitivamente en 2016, realizados con el método residual dinámico, y corrigiendo una errata del documento en lo referente al valor del suelo del sector Centro de Convenciones:

RESULTATS Vso 2016					
DINAMIC	TOTAL PDU	CTI	PAU - NORD	Centre Convencions	
Valor sòl brut	119.261.506	116.061.909	1.927.760	1.271.837	€
VSO/ sostre	148	155,79	38,56	127,18	euros/m ² sostre

Tal como se puede comprobar, los resultados actuales de los valores de repercusión del suelo bruto se sitúan dentro de los márgenes de equilibrio entre los sectores previstos en la normativa vigente, es decir, $\pm 15\%$ respecto del total del PDU.

3.8.2 Informe de sostenibilidad económica del PDU

El objeto de la Memoria de sostenibilidad económica es valorar el impacto que tendrá el PDU, una vez ya esté desarrollado y en pleno funcionamiento, sobre las finanzas públicas de los ayuntamientos afectados. Hay que tener en cuenta que, una vez en marcha, las actividades ubicadas generarán un pago de impuestos y tasas municipales. Por otra parte, estas nuevas zonas exigirán unos gastos de mantenimiento y la prestación de toda una serie de servicios, que tendrán que asumir los ayuntamientos.

El indicador de sostenibilidad económica viene definido por el balance fiscal positivo entre los ingresos corrientes derivados de las nuevas operaciones y las nuevas actividades localizadas en el ámbito del PDU y los gastos generados por el coste de los servicios, por el mantenimiento de las infraestructuras creadas y por el funcionamiento de los nuevos equipamientos. Si se comparan los ingresos y los gastos se obtiene el balance que representa la puesta en marcha del PDU para las administraciones locales. Para concluir que es económicamente sostenible, los ingresos corrientes derivados del PDU tendrán que cubrir los gastos que comporta y generar un ahorro neto.

El informe concluye que el plan director garantiza un balance fiscal corriente positivo y la sostenibilidad económica derivada del funcionamiento ordinario de las finanzas locales municipales respectivas, tanto por el valor de los inmuebles y de las instalaciones como por el volumen de las actividades que se prevé que se implanten.